

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

ILSON JULIANO BARRETO

**A INSTITUCIONALIZAÇÃO DE NOVAS UNIDADES POLÍTICO-
ADMINISTRATIVAS NO ESTADO DE SÃO PAULO: POSSIBILIDADE
DA CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA**

Rio Claro-SP

2012

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Câmpus de Rio Claro

ILSON JULIANO BARRETO

**A INSTITUCIONALIZAÇÃO DE NOVAS UNIDADES POLÍTICO-
ADMINISTRATIVAS NO ESTADO DE SÃO PAULO: POSSIBILIDADE
DA CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA**

**Tese de Doutorado apresentada ao Instituto
de Geociências e Ciências Exatas do
Câmpus de Rio Claro, da Universidade
Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho ,
como parte dos requisitos para obtenção do
título de Doutor em Geografia.**

Orientadora: Prof^a Dra. Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

Rio Claro - SP

2012

910h.3 Barreto, Ilson Juliano.
B273i A institucionalização de novas unidades
político-administrativas no estado de São Paulo: possibilidade
da criação da região metropolitana de Sorocaba / Ilson Juliano
Barreto. - Rio Claro : [s.n.], 2012
223 f. : il., figs., quadros, fots., mapas

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista,
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Orientador: Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

1. Geografia urbana. 2. Regionalização. 3. Metropolização.
4. Urbanização. 5. Aglomeração urbana. 6. Metrópole. I.
Título.

Ficha Catalográfica elaborada pela STATI - Biblioteca da UNESP
Campus de Rio Claro/SP

ILSON JULIANO BARRETO

**A INSTITUCIONALIZAÇÃO DE NOVAS UNIDADES POLÍTICO-
ADMINISTRATIVAS NO ESTADO DE SÃO PAULO: POSSIBILIDADE DA
CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA**

Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Comissão Examinadora

Profa. Dra. Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza
IGCE /UNESP/Rio Claro–SP

Prof. Dr. José Gilberto de Souza
IGCE /UNESP/Rio Claro–SP

Prof. Dr. Eneas Rente Ferreira
IGCE /UNESP/Rio Claro–SP

Prof. Dr. Cesar Miranda Mendes
Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes/Universidade Estadual de Maringá/Maringá- PR

Prof. Dr. Floriano José Godinho de Oliveira
FFP/UERJ/Rio de Janeiro – RJ

Rio Claro, SP, 05 de outubro de 2012.

Resultado: APROVADO.

DEDICATÓRIA

Ao meu pai João Juliano Barreto que, quando em vida, foi companheiro de todas as horas...

À minha filha Milena Sophia, fonte inesgotável de inspiração.

À minha esposa Luciene pela compreensão e incentivo de sempre.

Ao meu irmão Adilson Barreto pela força e incentivo nos momentos cruciais dessa nossa caminhada.

AGRADECIMENTOS

Nessa nossa caminhada, muitas pessoas e instituições foram de relevante importância. Deste modo, gostaríamos de registrar nos próximos parágrafos os nossos agradecimentos aos mesmos.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP - pela valiosa contribuição financeira e institucional.

À minha orientadora, Prof^a Dr^a Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza, por depositar confiança no desenvolvimento deste trabalho e pelas relevantes contribuições, em especial, as referentes às orientações dadas ao longo deste período.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista – UNESP – Campus de Rio Claro, especialmente na figura dos professores e funcionários.

Ao Prof. Dr. Cesar Miranda Mendes pela amizade e contribuições trazidas quando da presença em nossa Banca de Qualificação do Doutorado.

Ao Prof. Dr. Floriano José Godinho de Oliveira pela generosidade ao nos sugerir e ceder material; e contribuições, especialmente, com sua presença em nossa Banca de Qualificação do Doutorado.

À prof^a. Dra. Olga Lúcia Castreghini Firkowski pelas contribuições e sugestões trazidas no início deste nosso trabalho, em especial, com a sugestão de bibliografias referentes aos temas que aqui abordamos.

Ao grande amigo José Fernandes Baleeiro Neto pelo incentivo de sempre.

EPÍGRAFE

"[...] Na cidade as grandes casas fecham a vista à chave. Tornam-nos pequenos porque nos tiram o que nossos olhos nos podem dar e tornam-nos pobres porque a nossa única riqueza é ver."

Alberto Caeiro/Fernando Pessoa (1946).

RESUMO

No processo de institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras podemos identificar dois momentos distintos. O primeiro deles, na década de 1970, sobre o crivo do governo militar, onde foram criadas as nove primeiras regiões metropolitanas no país. O segundo é marcado pela Constituição Federal de 1988, que traz em seu texto, a anotação de que, a partir de então, seria de incumbência dos estados federados a criação de novas unidades político-administrativas no país, prevendo como formatos institucionais, as próprias regiões metropolitanas, as aglomerações urbanas e as microrregiões. O que se vê a partir de então, é uma verdadeira “explosão” quantitativa das mesmas, preferencialmente, das regiões metropolitanas, suscitando a discussão sobre a legitimidade da criação da maioria dessas composições político-regionais. Desde 2005, tramita na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, o Projeto de Lei Complementar nº 33, que cria a Região Metropolitana de Sorocaba. Em contrapartida, o poder executivo estadual vem sugerindo a criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba, a exemplo do que aconteceu no ano de 2011, com a cidade de Jundiá e municípios no seu entorno e, em 2012, com a cidade de Piracicaba e municípios da sua hinterlândia. Deste modo, objetivamos com esta Tese promover uma discussão a respeito do discurso político sobre tais formas de organização político-regional, onde ficam latentes as posições partidário-ideológicas, relegando a segundo plano, os interesses daqueles que são os maiores interessados: os municípios que comporiam as áreas a serem institucionalizadas. Nas entrevistas que realizamos junto aos prefeitos dos municípios que comporiam a virtual Região Metropolitana de Sorocaba observamos, de maneira recorrente, que os mesmos pouco foram ouvidos com relação às propostas de regionalização nas quais as cidades que representam estão inseridas e, por conta disso, desconheciam os reais ganhos e perdas com tal inserção. Assim sendo, as propostas políticas de regionalização, em especial, as que discutimos aqui, parecem não fugir à regra, ou seja, são impostas, de cima pra baixo e com pouco comprometimento com os que diretamente estão envolvidos em tal processo. O discurso político tem como fio condutor o desenvolvimento regional, sem dar importância ao fato de que, em uma composição regional suscitam questões que carecem de intensa discussão em tal âmbito. Entre elas, merece destaque: até que ponto os municípios perdem autonomia diante de uma composição político-administrativa que abarca, por vezes, dezenas de municípios? Os recursos enviados para a região metropolitana ou à aglomeração urbana seriam distribuídos de forma a privilegiar todos os municípios participantes destas composições político-administrativas? De fato, a institucionalização de uma determinada região traz força política no sentido de se reivindicar junto aos governos federal e estadual, recursos substanciais a ponto de promover, de maneira homogênea, o desenvolvimento regional?

Palavras-chave: Estado. Região Metropolitana. Aglomeração Urbana. São Paulo. Sorocaba.

ABSTRACT

In the process of the institutionalization of the metropolitan Brazilian regions, two distinct moments can be identified. The first was in the seventies, under the military government forces, when the first nine metropolitan regions of the country were created. The intention then, was the same regions to be inserted in the strategies of such Government. The second moment was since the Federal Constitution of 1988 that established the creation of new political-administrative units, to be in charge of the states, considering format of institutions, the metropolitan regions themselves, the urban agglomerations and the micro-regions. Since then, there is happening an “outburst” of these regions, mainly in the metropolitan areas, what evokes a discussion about the creation legitimacy of most of them. Since 2005, the Legislative House of the State of São Paulo transacts the 33rd Complementary Law Project, which establishes the Sorocaba Metropolitan Region, to be composed of 16 counties. On the other hand, the State Government suggests the creation of the Sorocaba Urban Agglomeration, as an example of what happened in 2011 to the city of Jundiaí and the counties around, and to the city of Piracicaba. This way, our objective with this thesis is to promote a discussion about the political speech on such forms of regional organization where the position of ideological parties are latent, and give low priority to the interests of the counties themselves, which are the areas to be institutionalized. In the interviews with the Mayors of the counties to be part of the Metropolitan Area of Sorocaba, we often observed that they were barely listened on the matter of the regionalization proposals, on which, the cities that they represent are inserted and, thus, they didn't know the real gains and losses, due to this insertion. The proposal for the creation of the Metropolitan Area of Sorocaba comes from the middle of the last decade and, according to report of the majority of mayors, only a few hearings were done in order to promote a deeper discussion that the theme really deserves. This way the proposals of the regionalization policy, specially what was discussed here, seem to be the same. They are imposed from top to bottom with little commitment with the ones directly involved in such process. The political discourse aims the regional development and gives no importance to the fact that in a regional composition, other matters that need a deeper discussion are also evoked. Among these matters is the question related to the autonomy of the counties that can be lost, facing a political-administrative composition that covers dozens of counties. Would the resources sent to the metropolitan region or the urban agglomeration be distributed irregularly, privileging all the counties of these political-administrative compositions? In fact, does the institutionalization of a particular region bring such a political force to claim substantial resources from the federal and state governments, promoting the homogeneous regional development?

Keywords: State. Metropolitan Region. Urban Agglomeration. São Paulo. Sorocaba.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Localização da Área de Pesquisa.....	24
Figura 2 – Vista Panorâmica da Área Central da Cidade de Sorocaba.....	25
Figura 3 – A Cidade de Sorocaba em sua Porção Sul, Cortada pela Rodovia Raposo Tavares, nos Limites entre a mesma e a Cidade de Votorantim: Importante Corredor Viário Regional	26
Figura 4 – O Parque Tecnológico de Sorocaba Inaugurado em Junho de 2012.....	30
Figura 5 – Aspectos da área Central da Cidade de Votorantim.....	32
Figura 6 – Vista da Área Central da Cidade de Itu.....	36
Figura 7 – Aspectos da Área Central da Cidade de Salto.....	39
Figura 8 – Área Central da Cidade de Porto Feliz.....	43
Figura 9 – Aspectos da Parte Central da Cidade de Boituva.....	46
Figura 10 – Área Central da Pequena Salto de Pirapora.....	49
Figura 11 – Área Central de Araçoiaba da Serra.....	52
Figura 12 – Capela do Alto em sua Parte Central.....	55
Figura 13 – Parte Central da Pequena Iperó.....	57
Figura 14 – Piedade Vista a Partir de sua Área Central.....	59
Figura 15 – Área Central da Cidade de Ibiúna.....	62
Figura 16 – Vista Panorâmica da Cidade de Alumínio.....	65
Figura 17 – Mairinque em Sua Área Central.....	68
Figura 18 – A Área Central da Cidade de São Roque Sob Visão Obliqua.....	71
Figura 19 – A Pequena Araçariguama: Centro no Primeiro Plano e Bairros ao Fundo.....	74

Figura 20 – Matéria do Jornal Sorocabano Cruzeiro do Sul Apontando Sorocaba como Opção do Governo Estadual na Criação de uma Nova Região Metropolitana em São Paulo	135
Figura 21- Aglomeração Urbana de Sorocaba.....	140
Figura 22 – Localização da Aglomeração Urbana de Sorocaba no Contexto da Macrometrópole.....	141
Figura 23 – Região Metropolitana? Aglomeração Urbana? A Indecisão Daqueles que Têm em Suas Mãos o Poder de Institucionalizar Determinada Porção Territorial.....	143
Figura 24 – Formatos Institucionais Político-regionais Presentes no Interior da Macrometrópole Paulista.....	148
Figura 25 – A Macrometrópole em Números.....	149

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Sorocaba: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	27
Quadro 2 – Sorocaba: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	28
Quadro 3 – Votorantim: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	33
Quadro 4 – Votorantim: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	35
Quadro 5 – Itu: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	37
Quadro 6 – Itu: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	38
Quadro 7 – Salto: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	40
Quadro 8– Salto: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	41
Quadro 9 – Porto Feliz: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	44
Quadro 10 – Porto Feliz: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	45
Quadro 11 – Boituva: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	47
Quadro 12 – Boituva: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	48
Quadro 13 – Salto de Pirapora: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	50

Quadro 14 – Salto de Pirapora: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	51
Quadro 15 – Araçoiaba da Serra: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	53
Quadro 16 – Capela do Alto: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica– Em Milhões de Reais.....	56
Quadro 17 – Capela do Alto: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	56
Quadro 18 – Iperó: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	58
Quadro 19 – Iperó: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	58
Quadro 20 – Piedade: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	60
Quadro 21 – Piedade: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	61
Quadro 22 – Ibiúna: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	63
Quadro 23 – Ibiúna: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	64
Quadro 24 – Alumínio: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	66
Quadro 25 – Alumínio: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	67
Quadro 26 – Mairinque: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	69

Quadro 27 – Mairinque: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	69
Quadro 28 – São Roque: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	72
Quadro 29 – Araçariçuama: Distribuição do PIB pelos Setores da Atividade Econômica – Em Milhões de Reais.....	75
Quadro 30 – Araçariçuama: Quantificação do Número de Estabelecimentos Industriais, Comerciais e Prestadores de Serviços.....	75
Quadro 31 – Adversidade Político-Partidária Regional.....	78
Quadro 32 – As 8 Primeiras Regiões Metropolitanas Brasileiras e os Municípios Integrantes de tais Unidades Político-regionais.....	99
Quadro 33 – As 53 Regiões Metropolitanas Brasileiras: Unidade da Federação a qual Pertencem, o Ano de Criação e suas Respektivas Populações em Ordem Decrescente.....	109
Quadro 34 - Os Municípios que Comporiam a Aglomeração Urbana de Sorocaba.....	144
Quadro 35 - Municípios Componentes da Microrregião Bragantina.....	161
Quadro 36 - Municípios da Microrregião de São Roque.....	162

INTRODUÇÃO.....	17
1. OS MUNICÍPIOS QUE COMPORIAM A VIRTUAL REGIÃO METROPOLITANA DESOROCABA: ENTRE SIMILARIDADES E CONTRASTES.....	23
1.1. Sorocaba.....	25
1.1.1. O Parque Tecnológico de Sorocaba.....	29
1.2. Votorantim.....	32
1.3. Itu.....	36
1.4. Salto.....	39
1.5. Porto Feliz.....	43
1.6. Boituva.....	46
1.7. Salto de Pirapora.....	49
1.8. Araçoiaba da Serra.....	52
1.9. Capela do Alto.....	55
1.10. Iperó.....	57
1.11. Piedade.....	59
1.12. Ibiúna.....	62
1.13. Alumínio.....	65
1.14. Mairinque.....	68
1.15. São Roque.....	71
1.16. Araçariguama.....	74
1.17. Ponderações a Respeito das Caracterizações Presentes Neste Capítulo.....	77
2. METRÓPOLE, METROPOLIZAÇÃO E REGIÃO METROPOLITANA: CONCEITUAÇÃO E DISCUSSÃO SOBRE A CRIAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL.....	82
2.1. Metrópole, Metropolização e Região Metropolitana: Um Esforço para Conceituação.....	82
2.2. A Sociedade Capitalista e o Processo de Formação e Estruturação das Regiões Metropolitanas.....	86

2.3. Os Dois Modelos que Foram Largamente Utilizados Como Referência nos Estudos e Definições de Áreas Urbanas/Metropolitanas.....	91
2.4. A Institucionalização das Primeiras Regiões Metropolitanas no Brasil.....	94
2.4.1. Principais Políticas Governamentais no Processo de Criação das Primeiras Regiões Metropolitanas Brasileiras	95
2.5. Regiões Metropolitanas Criadas Pós-Constituição Federal de 1988: Evolução, Critérios e Contradições.....	107
2.6. Gestão Metropolitana no Brasil: Novos Desafios Diante da Manutenção das Velhas Formas de se Governar os Espaços Metropolitanos.....	113
2.6.1. Um Exemplo de Gestão Compartilhada: o Consórcio Intermunicipal Grande ABC.....	116
2.7. MetrÓpole, Região Metropolitana e Homogeneização do Espaço no Contexto da Lógica Capitalista: Um Olhar para a Maior Região Metropolitana do País.....	120
3. A INSTITUCIONALIZAÇÃO DE NOVAS UNIDADES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS NO ESTADO DE SÃO PAULO: POSSIBILIDADE DA CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA.....	128
3.1. A Região Metropolitana de Sorocaba: Virtualidades e Possibilidades.....	132
3.1.1. A (ausência de) Discussão Regional Sobre a Proposta de Institucionalização da Região Metropolitana de Sorocaba.....	136
3.2. A Aglomeração Urbana de Sorocaba: Uma Proposta de Regionalização na Agenda do Governo do Estado de São Paulo.....	139
3.2.1. A Proposta de Criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba.....	139
3.3. A MacrometrÓpole Paulista.....	147
3.4. O NUPLAN (Núcleo de Planejamento Regional): No Contexto do Planejamento Regional.....	156
3.5. A Microrregião como Proposta de Regionalização em São Paulo.....	161
3.6. O Plano Plurianual do Governo do Estado de São Paulo e as Propostas para Gestão e Regionalização no TerritÓrio Paulista no PerÍodo de 2012 a 2015.....	163
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	168
REFERÊNCIAS.....	172
ANEXOS.....	182
ANEXO A - Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973.....	183
ANEXO B - Decreto Lei nº 73.600, de 08 de fevereiro de 1974.....	188

ANEXO C - Lei Complementar n° 760, de 01 de agosto de 1994.....	195
ANEXO D - Projeto de Lei Complementar n° 33, de 05 de outubro de 2005.....	200
ANEXO E - Lei n° 10.115, de 24 de maio de 2012.....	208
ANEXO F - Capítulo II da Constituição do Estado de São Paulo.....	216
ANEXO G - Decreto n° 74.156, de 06 de junho de 1974.....	219
ANEXO H - Roteiro de Perguntas Utilizadas nas Entrevistas Realizadas com os 16 prefeitos das Cidades Elencadas como Virtuais Componentes da Região Metropolitana de Sorocaba.....	222

INTRODUÇÃO

A Constituição Federal de 1967 cria no país as bases para o posterior surgimento das primeiras regiões metropolitanas brasileiras, o que efetivamente acontece com a promulgação da Lei Complementar de nº 14, de 1973. Neste intervalo de tempo, aconteceram as discussões políticas em torno de temas como a forma de organização administrativa, institucionalização e delimitações de tais espaços. Assim sendo, são criadas as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém; e, em 1974, a partir da Lei Complementar nº 20, criada a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Com a criação dessas primeiras regiões metropolitanas, o governo autoritário procurava imprimir nestes espaços político-administrativos uma racionalização econômica e funcional e, por conta disso, demonstrou total inobservância às singularidades socioeconômicas e territoriais dos referidos espaços. Deste modo, as regiões metropolitanas deveriam servir como bases principais e estruturadoras do ordenamento pretendido ao território nacional e, em tal contexto, irradiar pelo território, o desenvolvimento que se pretendia. É a metrópole com caráter prioritariamente desenvolvimentista.

Até o início da década de 1990, ainda se mantinham as nove regiões metropolitanas criadas sobre os auspícios do governo militar. A partir daí, com base na Constituição Federal de 1988 - que delegou aos estados federados a incumbência da criação de novas unidades político-regionais, com o argumento da descentralização administrativa - 26 novas regiões metropolitanas são criadas no país. Esse aumento significativo de institucionalizações de áreas ao longo do território nacional tem fomentado a discussão sobre a falta de coerência no processo de institucionalização das mesmas por parte dos propositores, especialmente, os representantes dos legislativos estaduais.

Além das regiões metropolitanas, outras duas formas de composição político-regionais são previstas na Constituição Federal promulgada em 1988: as microrregiões e as aglomerações urbanas. Porém, o que se tem registrado é a maciça predominância na institucionalização das regiões metropolitanas, em especial, pelo fato de os autores de tais Projetos de Lei ainda acharem que além do status auferido às suas proposições, a nova área institucionalizada contará com maior possibilidade de aquisição de verbas e créditos junto às esferas públicas, especialmente, junto aos governos estadual e federal.

Concomitantemente à discussão sobre a institucionalização de novas unidades político-administrativas pelo território brasileiro, outro tema de extrema relevância acaba por suscitar: a gestão de tais espaços. No caso das regiões metropolitanas criadas durante o regime militar, o que se viu foi uma gestão altamente centralizada e com nula participação dos municípios integrantes e sociedade civil em sua totalidade. O governo metropolitano ficou a cargo dos estados federados e com poder decisório invariavelmente nas mãos dos executivos estaduais, estes, com total subordinação ao governo central. Como inscrito no Projeto de Lei nº 14 de 1973, a gestão seria composta por dois conselhos: um Deliberativo, com poder de decisão, tinha em sua composição membros indicados pelo executivo estadual que, por sua vez, apresentava íntimo vínculo com a instância federal; o outro, denominado de Consultivo, onde estavam inseridos os municípios cujas ações se limitavam a meras sugestões, portanto, sem nenhuma implicância nas decisões tomadas no contexto político-administrativo metropolitano.

No caso das regiões metropolitanas criadas no período pós-Constituição de 1988, a gestão continua sendo realizada nos moldes anteriores. Isso significa dizer que continua sendo feita de modo centralizado e com pouca participação dos municípios integrantes. Tal fato se dá principalmente pelos modelos anacrônicos dos órgãos que foram criados para tal tarefa, que pouco avançaram no sentido de promoverem no interior dessas composições político-administrativas, os debates dos temas que contemplassem as reais necessidades dos entes envolvidos, inclusive, com ampla participação da sociedade civil.

Ainda no tocante a ineficiência dos órgãos gestores metropolitanos, cabe ressaltar que suas ações não contemplam algo que é central na discussão da gestão metropolitana: é preciso levar em consideração que muitos dos problemas ali existentes ultrapassam os limites municipais e, como tal, carecem de discussões que levem a soluções em nível regional.

No caso do Estado de São Paulo, a Região Metropolitana de São Paulo se manteve como única área institucionalizada até o ano de 1996, quando foi criada a Região Metropolitana da Baixada Santista; de lá para cá, duas outras regiões metropolitanas foram institucionalizadas: a de Campinas, em 2000 e, recentemente, a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e do Litoral Norte, em janeiro de 2012. Com exceção da primeira, todas as outras criadas pelo Poder Legislativo Estadual.

A partir do ano de 2011, o governo paulista tem anunciado que uma das suas prioridades é a institucionalização de várias áreas no interior da chamada Macrometrópole

Paulista usando para tal, além do formato institucional de regiões metropolitanas, as aglomerações urbanas e as microrregiões. Deste modo, a partir de então, além da Região Metropolitana do Vale do Paraíba, foram concebidas por força de lei complementar, a Aglomeração Urbana de Jundiaí (2011, a primeira do estado neste formato institucional) e a Aglomeração Urbana de Piracicaba (2012), já estando anunciada a criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba.

Da mesma forma como ocorreu no processo de institucionalização das duas aglomerações urbanas já descritas, o Governo do Estado vem realizando uma série de audiências públicas para discussão de sua proposta de criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba. A primeira dessas audiências aconteceu no último mês de maio na cidade-sede desta virtual composição político-regional, com presença de alguns prefeitos da região e de vários outros políticos das esferas estadual e federal. A mediação desta primeira audiência ficou por conta do Secretário Estadual de Desenvolvimento Metropolitano, Edson Aparecido, que representa uma Secretaria de Governo criada recentemente, mais precisamente, em janeiro de 2011. Em sua fala, o secretário reiterou, por vezes, a intenção do executivo estadual em institucionalizar todas as áreas na porção espacial ocupada pela Macrometrópole Paulista e que a Secretaria por ele presidida seria o principal instrumento governamental empreendido em tal tarefa.

Paralelamente à proposta fomentada pelo governo do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), que propõe a criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba, existe um Projeto de Lei Complementar de 2005, de autoria do deputado estadual Hamilton Pereira, do Partido dos Trabalhadores (PT), que sugere à Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo a criação da Região Metropolitana de Sorocaba. Tal Projeto, já foi aprovado por várias Comissões no interior daquela Casa de Leis: Comissão de Constituição e Justiça; Comissão de Assuntos Metropolitanos; Comissão de Assuntos Municipais; Comissão de Finanças e Orçamento.

Diante do embate sobre a forma institucional a ser adotada para a cidade de Sorocaba e sua hinterlândia suscita uma questão que nos parece central na discussão sobre o tema: qual será a forma de gestão de tal espaço?

O simples fato de se institucionalizar determinada área ou região não é garantia de que os problemas comuns a todos os municípios serão resolvidos de uma hora para outra. É preciso que concomitantemente se pense em formas compartilhadas de gestão que superem as antigas formas ainda vigentes da gestão autoritária.

Postas essas ponderações iniciais, gostaríamos de salientar que temos como objetivo central neste nosso estudo promover uma análise aprofundada sobre a institucionalização de novas unidades político-administrativas no Brasil, com ênfase às propostas de regionalização para o estado de São Paulo, especialmente, as que se referem especificamente à cidade de Sorocaba e sua hinterlândia.

A partir do exposto, defendemos a tese de que a institucionalização de novas unidades político-regionais no país tem servido prioritariamente para render dividendos políticos aos seus propositores; no caso recente do estado de São Paulo, o Executivo Estadual. Como consequência, tais proposições têm trazido poucos ganhos aos municípios que as integram, uma vez que são agrupados em limites territoriais pautados pela artificialidade e desprovidos de instrumentos que permitam aos mesmos promover, de fato, uma gestão compartilhada destes espaços, tendo em vista que, muitos dos problemas ali enfrentados vão além dos limites territoriais de cada um desses municípios, necessitando assim, de ação conjunta para sua resolução.

Nos próximos parágrafos descrevemos a organização do nosso pensamento crítico por meio da disposição dos capítulos da tese e, conseqüentemente, os temas que ali serão abordados.

O primeiro capítulo é resultado de diversos trabalhos de campo realizados em cada uma das cidades elencadas no Projeto de Lei que sugere a criação da Região Metropolitana de Sorocaba. Foram 16 municípios estudados entre os anos de 2010 e 2011, onde além da coleta de material fotográfico, cartográfico e pesquisa de dados juntos aos órgãos de cadastros municipais, também realizamos entrevistas com todos os chefes do executivo listados em tal Projeto, para junto aos mesmos, tentar mensurar as reais expectativas com relação à possibilidade de inserção dos municípios que representam numa composição político-administrativa regional. Deste modo, este capítulo procura caracterizar a realidade socioespacial desses municípios a partir dos dados coletados junto aos mesmos e junto aos órgãos estatísticos estaduais e federais, destacando os contrastes regionais, especialmente, os de cunho socioeconômico.

No segundo capítulo procuramos nos respaldar no arcabouço teórico que trata dos conceitos e temas que permeiam esta tese para promover uma discussão sobre a criação de regiões metropolitanas no Brasil tendo como base dois períodos bem distintos da história política do país: o primeiro, sobre o regime da ditadura militar, onde tais unidades político-administrativas foram criadas exclusivamente sobre os auspícios do governo central. O

Segundo, pós-Constituição de 1988, que em seu texto prevê que a partir de então ficaria delegada aos estados da federação a incumbência da criação de novas composições urbano-regionais no país. Este capítulo traz ainda à baila a questão da gestão dos espaços metropolitanos e apresenta um exemplo de gestão intermunicipal que vem colhendo bons resultados ao longo das duas últimas décadas: o Consórcio Intermunicipal Grande ABC. Paralelamente às discussões que apresentamos, trataremos de conceituar alguns termos recorrentes ao longo deste trabalho, como metrópole, metropolização e região metropolitana tendo como base as reflexões dos vários autores que se debruçam sobre tais temas.

Por fim, no terceiro capítulo discutiremos as atuais propostas de regionalização para o território paulista, com especial destaque à cidade de Sorocaba e sua hinterlândia. Neste espaço, entre áreas institucionalizadas e novas proposições, oriundas, principalmente, do poder executivo estadual, analisaremos todas as três formas de institucionalizações previstas na Constituição: Região Metropolitana, Aglomeração Urbana e Microrregião. Mas, até que ponto a simples institucionalização pode de fato promover a integração de uma determinada região e fomentar a discussão regional em torno de problemas comuns à mesma, inclusive, com a efetiva participação de todos os atores sociais envolvidos? Esta questão é o fio condutor que norteará o último capítulo da tese.

Apenas hoje é que começamos a apreender a especificidade da cidade. A cidade sempre teve relação com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e com seu funcionalismo, com seus elementos constituintes (campo e agricultura, poder ofensivo e defensivo, poderes políticos, Estados, etc.), com sua história. Portanto ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. (LEFEBVRE, 2001, p. 46)

CAPÍTULO I

OS MUNICÍPIOS QUE COMPORIAM A VIRTUAL REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA: ENTRE SIMILARIDADES E CONTRASTES

1. OS MUNICÍPIOS QUE COMPORIAM A VIRTUAL REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA: ENTRE SIMILARIDADES E CONTRASTES

Este capítulo é respaldado em grande parte pelo trabalho que realizamos em campo. Por diversas vezes, percorremos as cidades aqui destacadas em busca de informações que pudessem dar consistência ao que aqui apresentamos sobre os 16 municípios citados no Projeto de Lei nº 33 de 2005, de autoria do deputado estadual Hamilton Pereira, que sugere à Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo a criação da Região Metropolitana de Sorocaba.

Destacamos aqui a relevância da coleta de informações primárias por meio de observações sistemáticas de campo e entrevistas dirigidas e não dirigidas com os chefes dos executivos municipais e os cidadãos locais. Com relação às informações primárias cabe destacar aquelas colhidas junto às várias Secretarias dos governos municipais, como, por exemplo, a quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços, o número de instituições de ensino e agências bancárias, que nos respaldaram na redação de cada um dos tópicos apresentados sobre tais municípios. As entrevistas dirigidas realizadas com os 16 prefeitos das cidades elencadas, também nos foram de extrema valia, uma vez que nos permitiram ouvir de cada um deles, os vários questionamentos relativos a inserção dos municípios que representam em tal composição político-regional permitindo que construíssemos ao final dessas entrevistas um pensamento crítico sobre a latente falta de discussão em âmbito regional sobre tais proposições.

Intencionamos mostrar particularidades das referidas cidades, em especial, as de cunho político, socioeconômico, locacionais e infraestruturais, com o intuito de revelar os contrastes regionais existentes na hinterlândia de Sorocaba e mais, a partir daí, criar subsídios para promovermos a discussão central deste nosso trabalho – no último capítulo desta Tese – a despeito das reais possibilidades da criação da Região Metropolitana de Sorocaba tendo sempre como pano de fundo, o processo de institucionalização de novas unidades político-regionais no Brasil, com ênfase àquelas criadas por iniciativa dos poderes legislativos estaduais, portanto, no período pós-Constituição Federal de 1988.

Apresentamos, na figura 1, a delimitação da área de pesquisa com os 16 municípios elencados ao longo deste capítulo:



1.1. SOROCABA

A cidade de Sorocaba (figuras 2 e 3) completou em 2012, mais precisamente em 15 de agosto, 358 anos de existência. A população da cidade é de 586.625 habitantes, distribuída numa área de 449 KM², o que atribui à mesma uma significativa densidade demográfica: 1305 habitantes por km². Outro dado que chama a atenção com relação às características demográficas do referido município é a forte concentração de população na área urbana: 98,98%, com apenas 1,02% na área rural. A cidade se configura como quarta mais populosa do interior paulista, atrás apenas de Campinas, São José dos Campos e Ribeirão Preto. (IBGE, 2010).



Figura 2 – Vista panorâmica da área central da cidade de Sorocaba.
Autor: BARRETO, I.J. – Julho/2011



Figura 3 – A cidade de Sorocaba em sua porção sul, cortada pela rodovia Raposo Tavares, nos limites entre a mesma e a cidade de Votorantim: importante corredor viário regional.

Autor: VIEIRA, R. Junho/2006

Localizada na Região Sudoeste do Estado de São Paulo, é sede de Região Administrativa polarizando 79 cidades que, juntas, somam uma população superior a 2,5 milhões de habitantes e geram significativa receita no contexto estadual.

Ponto de passagem para importantes regiões do país, Sorocaba concentra em seus limites administrativos aproximadamente duas mil indústrias¹, que contam ao seu favor com o fato de serem bem servidas por duas das principais rodovias brasileiras: a Raposo Tavares e a Presidente Castello Branco. Estas duas últimas, vias de escoamento fácil de pessoas e de produção em direção à capital paulista, de onde está distante 99 quilômetros; e ao Porto de Santos, distante apenas 169 quilômetros. Em direção à Campinas, o percurso é feito pela rodovia Santos Dumont, e a distância não ultrapassa os 85 quilômetros; ao Aeroporto de Viracopos, localizado às margens da referida rodovia, a distância é de 70 quilômetros.²

¹Entre essas indústrias podemos citar grandes grupos multinacionais: Toyota, Alcoa, Andrew, Case, Coca-Cola, Dana, Emerson, Flextronics, General Motors, GE, Heublein, Index, IKK, Johnson Controls, Pepsico, Schaeffler, Yashica, Wobben.

²As distâncias mencionadas no parágrafo estão disponíveis em www.viajeaquia.abril.com.br/tracar-rotas.

Com PIB de R\$14.182,60, o que atribui à cidade um PIB per capita de R\$ 24.272,26, Sorocaba ocupa a posição de 31^a no ranking nacional, com participação de 0,43% do total do PIB brasileiro, o que a coloca na frente de muitas capitais de estados³.

No Estado de São Paulo, o Produto Interno Bruto sorocabano ocupa o 12^o lugar entre o total de municípios; se considerarmos apenas as cidades do interior do estado, a posição cai para o 6^o lugar⁴. (IBGE- Fundação Seade, 2009).

No quadro 1 , a distribuição do PIB sorocabano pelos setores da economia:

Quadro 1 - Sorocaba: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em bilhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
4.558,14	7.273,35	12,49

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

Como já dissemos, a cidade de Sorocaba está localizada há 100 quilômetros da capital paulista; e se considerarmos a borda da Região Metropolitana de São Paulo, evidentemente, essa distância cai. Assim sendo, há uma visível influência da maior metrópole do país sobre a cidade de Sorocaba e toda a sua hinterlândia. Uma forte evidência disso, é o expressivo movimento pendular entre esta última e a capital paulista, em especial, de trabalhadores, comerciantes e estudantes que, na ausência de carros próprios ou por simples opção, têm a sua disposição, ônibus de linha, como a Viação Cometa⁵, que tem saídas em intervalos de 15 minutos rumo à capital, perfazendo o percurso em pouco mais de 1 hora. Além disso, embora na ilegalidade, fretamentos que percorrem o mesmo trecho, em carros de passeio ou em vans, saem a todo instante, de vários pontos próximos à rodoviária e aos terminais de ônibus urbano da cidade.

Por outro lado, a cidade de Sorocaba vem, há algum tempo, intensificando sua influência sobre as cidades circunvizinhas. Tal influência se dá, especialmente, por dois pontos, que tratamos de apontar: 1) oportunidades de trabalho, com destaque aos setores industrial, de serviços e comercial; 2) oferta de uma expressiva gama de serviços, em especial, os que tangem os setores de saúde e educação.

³ Campo Grande, Maceió, João Pessoa, Teresina, Aracaju e Florianópolis, são bons exemplos disso. Os números do PIB estão expressos em bilhões de reais.

⁴ Atrás de Campinas, Santos, São José dos Campos, Jundiaí e Ribeirão Preto.

⁵ Vários levantamentos de informações foram realizados com diversas empresas de transporte procurando avaliar as conexões e fluxos de pessoas.

Vejam no quadro 2, o número de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços existentes na cidade:

Quadro 2 – Sorocaba: quantificação do número de estabelecimento industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
15300	1700	9900

Fontes: Prefeitura Municipal de Sorocaba; Revista A Cidade. Agosto/ 2010.
Organização: BARRETO, I. J.

A cidade conta hoje com 10 universidades/faculdades, cabendo salientar a presença de duas conceituadas universidades públicas: a Universidade Estadual Paulista⁶ (UNESP) e Universidade Federal de São Carlos⁷ (UFSCAR).

Os centros hospitalares também são destaque, com forte representatividade no Hospital Unimed (particular e um dos maiores da América Latina) e no Conjunto Hospitalar de Sorocaba, que agrega o Hospital Regional e o Hospital Leonor Mendes de Barros. O Conjunto Hospitalar de Sorocaba⁸ condição de hospital público e de referência regional em traumatologia, atende potencialmente 48 municípios da região de Sorocaba, o que significa uma população de mais de três milhões de pessoas.

Sorocaba possui hoje cinco shoppings centers. O primeiro deles, o Sorocaba Shopping Center, foi inaugurado em 1981⁹. O segundo, o Shopping Panorâmico¹⁰, começou a funcionar no ano de 1989. Em seguida, houve a inauguração daquele que é o maior shopping

⁶ A referida Universidade conta com os seguintes cursos de graduação: Engenharia Ambiental, Engenharia de controle e automação; além do curso semipresencial de Pedagogia.

⁷ Os cursos oferecidos em Sorocaba pela instituição são: Administração, Ciência da Computação, Ciências Biológicas, Ciências econômicas, Engenharia de Produção, Engenharia Florestal, Física, Geografia, Matemática, Pedagogia, Química e Turismo.

⁸ O Governador do Estado de São Paulo anunciou no mês de março de 2011, a construção de um novo Hospital Regional às margens da Rodovia Raposo Tavares, em Sorocaba para, segundo ele, “desafogar” o atual Conjunto Hospitalar de Sorocaba. Segundo matéria do Jornal Cruzeiro do Sul, de 23 de junho de 2012, de um total de R\$ 60 milhões anunciados pelo governo paulista para reforma do atual Conjunto Hospitalar de Sorocaba e construção do novo Hospital Regional, 12 milhões serão liberados de imediato para o início da reforma do CHS.

⁹ O shopping possui 130 lojas, 9 salas de cinema e recebe 180 mil veículos e 550 mil pessoas por mês, segundo registrado em matéria do jornal Bom Dia.

¹⁰ Possui como lojas âncoras a Decathlon Materiais Esportivos, A C&C Materiais para Construção e o Assaí Atacadista. A diversificação do deste shopping faz com que o mesmo abrigue escolas e até um hotel.

da cidade: o Esplanada Shopping Center, inaugurado em 1991¹¹. Em 2010, a cidade recebe o seu quarto shopping center, o Villaggio Shopping¹². Por fim, recentemente, em junho de 2012, houve a inauguração do quinto shopping da cidade, o Plaza Shopping Itavuvu¹³. A previsão é de que até o final de 2013, mais três shoppings centers sejam inaugurados: Shopping Cheda's; Shopping Cidade Sorocaba e Pátio Cianê Shopping.

As grandes redes de hipermercados também se fazem presente na cidade. Existe em Sorocaba uma loja da rede estadunidense Wal Mart, duas lojas da rede franco-brasileira Extra e duas lojas da rede francesa Carrefour.

O mercado atacadista tem forte representação no Makro Atacadista, no Assai Atacado, na Comercial Esperança e no Roldão Atacadista.

A rede hoteleira sorocabana é composta por 41 hotéis; porém, apenas 19 deles¹⁴ - que juntos representam 2 mil apartamentos - possuem a chamada "classificação superior", auferida pela Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR). Não existe na cidade nenhum hotel com classificação cinco estrelas. Tais fatos denunciam uma demanda qualitativa e quantitativa¹⁵ do setor. Na observância dessa demanda, vários grupos empresariais têm anunciado investimentos em novas unidades hoteleiras na cidade, como confirma a assessora executiva do Sorocaba e Região Convention & Visitors Bureau, Camila Ashikawa¹⁶. Entre estes novos empreendimentos consta um hotel de bandeira internacional de 11 pavimentos e 160 apartamentos, que terá em anexo um edifício residencial e outro comercial, além de um centro de convenções. Os investimentos serão da ordem de R\$ 150 milhões com um total de 70.000m² de área construída.

1.1.1. O Parque Tecnológico de Sorocaba

No dia 4 de junho de 2012, foi inaugurado o Parque Tecnológico de Sorocaba, (figura 4), que está localizado às margens da Rodovia Castello Branco, na altura do

¹¹ Segundo dados fornecidos constantes no portal do Shopping Center, o mesmo recebe 1,3 milhão de consumidores por mês. São 180 lojas, entre as quais, grandes redes varejistas: Hipermercado Carrefour, Lojas Americanas, Riachuelo, Lojas Renner, C&A, Magazine Luiza, Dicico, McDonald's e Casas Bahia.

¹² Possui 98 lojas, dispostas verticalmente, além de centro médico denominado Villaggio Medical Center.

¹³ O shopping possui 90 lojas e é o primeiro inaugurado na zona norte da cidade, um das mais populosas da cidade. Entre as lojas ali instaladas estão: Burger King, Subway, CVC Turismo, além de agências bancárias e da Rede de Hipermercados Sonda. Segundo matéria veiculada pelo jornal Cruzeiro do Sul, intitulada, Zona Norte Ganha Shopping, o referido centro comercial deverá atender uma demanda de mais de 300 mil consumidores.

¹⁴ Entre eles, unidades das redes hoteleiras Ibis e Transamérica Flat.

¹⁵ A taxa média de ocupação semanal é de 70%; porém, chega a quase 100% de segunda a sexta-feira. As informações constam de matéria do jornal Cruzeiro do Sul, em sua edição do dia 17/11/2011.

¹⁶ Conforme artigo publicado no Jornal Cruzeiro do Sul do dia 17/11/2011, na página 9 do caderno A.

quilômetro 92, ocupando uma área total de 1,8 milhão de metros quadrados¹⁷. Os investimentos ali realizados foram da ordem de R\$ 70 milhões¹⁸, compostos por investimentos públicos da Prefeitura Municipal de Sorocaba e do Governo do Estado de São Paulo. Ainda está previsto investimentos de laboratórios públicos e privados, advindos de universidades, centros de pesquisas, associações de classes, órgãos certificadores e de várias empresas de grande porte¹⁹.

O Estado de São Paulo possui quatro Parques Tecnológicos em funcionamento. Somente os de São José dos Campos e agora o de Sorocaba possuirão credenciamento definitivo²⁰ junto ao Governo de Estado. Ainda com relação ao Parque Tecnológico de Sorocaba podemos destacar outro diferencial: é o único que possui parceria com mais de uma universidade. Dez universidades²¹ irão ali aportar com o intuito de promover atividades de pesquisa. O Parque Tecnológico de Sorocaba contará com agências bancárias, restaurantes e centros de convivência.



Figura 4 – O Parque Tecnológico de Sorocaba inaugurado no mês de junho de 2012.
Fonte: Prefeitura Municipal de Sorocaba.

¹⁷ Recentemente o empreendimento recebeu sob forma de doação, diversas áreas no seu entorno, que juntas totalizam 1 milhão de metros quadrados.

¹⁸ Segundo o Portal G1. Matéria publicada no dia 05 de junho de 2012.

¹⁹ Multinacionais como Flextronics, ZF, Wobben e Tecsís, são bons exemplos.

²⁰ O que garante às organizações inseridas no empreendimento, benefícios, como incentivos fiscais.

²¹ Entre elas USP, Unesp, Ufscar, Fatec, Unicamp e instituições de pesquisa como Ipet e Ipet.

A partir da caracterização do município de Sorocaba, a seguir, nos próximos tópicos, abordaremos o perfil de cada um dos demais municípios que poderão compor a Região Metropolitana de Sorocaba, com o intuito de ao final deste capítulo, apresentar consonâncias e contrastes entre os mesmos.

1.2. VOTORANTIM

A cidade de Votorantim (figura 5) está localizada a 99 quilômetros da cidade de São Paulo, tendo como vias de acesso a capital paulista, as rodovias Raposo Tavares e Presidente Castello Branco. É a cidade mais próxima de Sorocaba, sendo que se considerarmos as partes centrais das duas cidades, a distância não é superior a cinco quilômetros.



Figura 5 - Aspectos da área central da cidade do Votorantim.
Autor: BARRETO, I.J. – Julho / 2011

Município com apenas 47 anos de fundação, conta hoje com uma população de 108.809 habitantes, dos quais 96,2% estão concentrados na área urbana e apenas 3,8% na área rural. A área da cidade é de 183,7 km², o que confere à mesma uma densidade demográfica de 592,47 habitantes por km². (IBGE, 2010).

O PIB do município é de R\$ 1.810,17²² resultando num PIB per capita de R\$ 17.208,12²³. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

No quadro 3, podemos observar de quais setores da economia vêm os valores que compõem PIB votorantinense:

Quadro 3 - Votorantim: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
471,91	887,25	13,54

Fonte: IBGE – Fundação Seade - PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

A cidade conta hoje com 11 agências bancárias, boa parte concentrada no seu principal corredor viário central, a Avenida 31 de Março. Embora ainda de maneira incipiente, cabe destacar a presença de quatro faculdades na cidade, todas particulares: Pítágoras; Uniararas/ Colégio Bela Alvorada; Universidade Aberta do Brasil; Unopar.

A partir da primeira década deste século, o processo de conurbação entre a cidade e a vizinha Sorocaba, vem se intensificando, em especial, nas proximidades do maior aglomerado comercial da região, ancorado pelo binômio Esplanada Shopping Center e Hipermercado Carrefour, localizado nos limites políticos entre esses dois municípios, mais precisamente, na região que tange a porção sul sorocabana. É exatamente nesta área²⁴, onde existem hoje, os maiores investimentos do setor imobiliário, em especial, nos grandes condomínios horizontais, onde podemos tomar, por exemplo, o Alphaville e o Aldeia da Mata. Recentemente, a Iguatemi Empresa de Shopping Centers - que já administra o Esplanada Shopping Center - anunciou a construção, ao lado deste último, do Shopping Iguatemi Esplanada, com investimentos totais na casa dos 400 milhões de reais e com inauguração prevista para o segundo semestre de 2013. Segundo declaração dos diretores da empresa responsável pela construção do referido shopping center, o mesmo deverá constar entre os dez maiores do país.

²² Número expresso em bilhões de reais.

²³ Os números deste parágrafo têm como fonte o IBGE e a Fundação Seade: PIB dos Municípios Paulistas, 2009. Dados populacionais em consonância com Censo Demográfico 2010.

²⁴ Para um maior aprofundamento sobre as estratégias e ações dos agentes produtores do espaço nesta região, recomendamos nossa Dissertação de Mestrado, intitulada: A Verticalização e o Bairro, o caso do Parque Campolim – Sorocaba, SP. Disponível em www.pge.uem.br.

De olho na demanda hoteleira e na localização privilegiada²⁵, a conceituada rede de hotéis Blue Tree Hotels anunciou recentemente que irá investir R\$ 150 milhões em Votorantim para alvejar principalmente executivos e eventos corporativos. O empreendimento, o Blue Tree Towers será construído na divisa com a vizinha cidade de Sorocaba e nas imediações do Shopping Iguatemi Esplanada. Ao final da construção, o hotel deverá oferecer 290 apartamentos. O início das operações está previsto para o início do ano de 2014.

Apesar dos grandes investimentos que Votorantim vem recebendo nos últimos anos, em especial, no setor imobiliário, a cidade enfrenta um problema que limita os investimentos em seu território. O Grupo Votorantim, um dos maiores grupos empresariais do país, é detentor de grandes porções de terras no referido município, boa parte das mesmas, utilizadas para exploração mineral (já que possui ali uma grande fábrica de cimento); além do extenso plantio de eucaliptos, tendo também como objetivo o abastecimento de suas unidades produtivas. Recentemente, em área ao sul da cidade, o Grupo resolveu preparar um local para - após fracioná-lo - comercializar as suas unidades, junto, principalmente, à empresas que queiram ali se instalar. Segundo o Secretário de Gestão Política e Econômica da Cidade de Votorantim, Abílio Toledo Neto, O Grupo Votorantim, com esta medida, abre um precedente em suas ações na cidade, pois o que se via até pouco tempo era a nítida intenção deste grande aglomerado industrial de manter em seu domínio, as grandes áreas que possui em território votorantinense.

A facilidade com a qual os votorantinenses se deslocam para Sorocaba, onde encontram um comércio forte e uma gama de serviços bastante diversificada, torna o comércio de sua área central bastante tímido, onde as poucas lojas de grande porte são as filiais das já existentes na vizinha Sorocaba. Porém, é importante que se destaque que o município travou durante mais de uma década na justiça, uma batalha judicial para que houvesse o reconhecimento de que grande parte do Esplanada Shopping Center estaria localizada em terras votorantinenses. Recentemente, a justiça deu ganho de causa ao município, e hoje, segundo o cadastro fiscal da Prefeitura Municipal de Votorantim, 80% dos impostos recolhidos naquele shopping são destinados a esta prefeitura. Assim sendo, depois da decisão judicial, grandes redes de varejo estão recolhendo os tributos municipais à Votorantim: Lojas Renner, Lojas Americanas, Hipermercado Carrefour, Riachuelo, além do Mac Donald`s.

²⁵ Cabe lembrar que nas proximidades, já em território sorocabano estão instalados dois dos principais hotéis daquela cidade: o Transamérica Flat e o Ibis.

Com relação às indústrias sediadas no município, cabe de novo destacar o Grupo Votorantim, com produção de cimento, através da Indústria Votoran; o Grupo argentino Vitopel que fabrica polipropileno (a fábrica foi comprada junto ao Grupo Votorantim); a Têxtil Alpina (também adquirida junto ao Grupo Votorantim); e por fim, a multinacional Dixie Toga, pertencente ao grupo estadunidense Bemis Company.

No quadro 4, o número de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços da cidade de Votorantim:

Quadro 4 – Votorantim: quantificação do número de estabelecimento industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
1841	127	925

Fonte: Prefeitura Municipal de Votorantim. Junho de 2011.
Organização: BARRETO, I. J.

Votorantim sempre foi um importante reduto fornecedor de mão de obra para Sorocaba, em especial, para os setores comercial e industrial desta última. São dezenas de milhares de trabalhadores que fazem diariamente o movimento pendular entre os dois municípios. Assim sendo, os maiores bairros da cidade são servidos por transporte coletivo que liga os referidos bairros ao centro da cidade de Sorocaba; a empresa responsável é a Auto Ônibus São João²⁶. As saídas, nos dois sentidos, acontecem, em média, em intervalos de 20 em 20 minutos. Para os bairros cuja ligação não é feita diretamente com Sorocaba, as saídas acontecem do Terminal de ônibus João Souto, localizado na área central da cidade, cujas saídas acontecem de 10 em 10 minutos.

²⁶ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 2,40. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.3. ITU

Localizada a 103 quilômetros da capital paulista, a cidade de Itu (figura 6) tem como via principal de acesso a capital paulista, a Rodovia Presidente Castello Branco. A distância entre a mesma e a cidade de Sorocaba é de 36 quilômetros, e o acesso é feito pelas Rodovias Senador José Ermírio de Moraes, a chamada Castelinho, e pela Rodovia Deputado Archimedes Lammoglia, que é a continuação da primeira (ambas SP 075). Todo o trecho é duplicado, e a SP 075 foi considerada recentemente, uma das melhores rodovias do país.



Figura 6 – Vista da área central da cidade de Itu.

Autor: BARRETO, I.J. – Julho/2011

Fundada em 1610, portanto, com mais de 400 anos de existência, a cidade de Itu possui uma população de 154.147 habitantes, dos quais 93,6% estão na área urbana, e 6,4%, na área rural. Com uma área de 640,8 km², possui uma densidade demográfica de 240,57 habitantes por km². (IBGE, 2010).

O PIB do município é de R\$ 4.131,26²⁷, resultando num PIB per capita de R\$ 26.249,58. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

No quadro 5, podemos observar de quais setores da economia vêm os valores que compõem PIB ituano:

Quadro 5 - Itu: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
1.382,22	2.093,42	20,88

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

Com relação ao setor bancário, a cidade conta hoje com 23 agências. No que tange às instituições de ensino superior, a cidade soma cinco estabelecimentos.

Além da opção de ligação entre as cidades de Itu e Sorocaba, já destacada no primeiro parágrafo, existe aquela que é feita pela Rodovia Waldomiro Corrêa de Camargo (SP 079), comumente chamada de Estrada Velha de Itu, cuja duplicação foi recentemente anunciada pela governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin. É ao longo desta rodovia, próximo do ponto onde a mesma cruza a Rodovia Presidente Castello Branco, que podemos observar, na transição entre os limites dos dois municípios, um crescente processo de conurbação. Do lado sorocabano, o bairro do Cajuru do Sul; do lado ituano, os bairros Portal do Éden e Vila Martins. Pela proximidade com a rodovia Castello Branco, que deste ponto está a menos de 100 quilômetros da capital paulista, esta região está totalmente tomada por condomínios horizontais de alto luxo, consumidos, via de regra, pelos endinheirados paulistanos, que vêm a referida rodovia como uma “grande avenida” que liga a região à maior metrópole do país.

A cidade de Itu, por ser uma estância turística, recebe muitos turistas ao longo do ano, em especial, pela fama que lhe foi atribuída, por um humorista local, de cidade dos exageros; onde tudo é grande. Além dos souvenirs fabricados em tamanhos aumentados, como por exemplo, canetas, lápis, abridores de garrafas, existe em sua área central, alguns monumentos que chamam a atenção, como o enorme orelhão e o exagerado semáforo, este último, em pleno funcionamento. A cidade possui dois shopping centers sendo o de maior

²⁷ Número expresso em bilhões de reais. .

expressão o Plaza Shopping Itu²⁸. Em outras regiões da cidade, cabe destacar a presença de duas grandes redes varejistas: Carrefour e Pão de Açúcar.

Em função de sua localização privilegiada e do fato de ser bem servida por importantes rodovias, como já destacamos, a cidade de Itu possui em seu parque industrial uma gama significativa de empresas²⁹, inclusive, pertencentes a corporações multinacionais. Recentemente, a multinacional chinesa Lenovo anunciou a construção de uma nova planta na cidade, com área total de 325 mil metros quadrados, onde deverá funcionar uma fábrica e um centro de distribuição para seus produtos. Os investimentos serão da ordem de US\$ 30 milhões. A fábrica deverá produzir uma linha completa de computadores comerciais, sendo que segundo informado pela empresa, a fábrica deverá começar a sua produção ainda neste ano de 2012, mais precisamente, em dezembro. Para finalizar, cabe frisar que há uma previsão de que a referida unidade contrate nos próximos dois anos, algo próximo de 700 funcionários.

No quadro 6, o número de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços da cidade de Itu:

Quadro 6- Itu: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
3844	558	8112

Fonte: Prefeitura Municipal de Itu. Junho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

Pela proximidade já destacada entre Itu e Sorocaba, é muito comum a presença de trabalhadores da primeira atuando no mercado de trabalho da segunda e vice-versa. Uma prática comum, em especial, no setor industrial, é a de contratação de empresas de transportes para transportar seus funcionários. Aqueles que precisam buscar o transporte coletivo podem contar com ônibus da empresa Rápido Luxo Campinas³⁰, cujas saídas acontecem de meia em meia hora.

²⁸ Com a presença de várias lojas âncoras, entre elas o Hipermercado Extra, Lojas Americanas, C&A, Mac Donald's, Habib's, Livraria Noel e o Boticário.

²⁹ Entre elas destacam-se: Cervejaria Schincariol, Jacuzzi do Brasil, Mabe (um dos maiores fabricantes de eletrodomésticos do Brasil), Elma chipp's, e a fábrica de ferramentas Starrett.

³⁰ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 4,00. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.4. SALTO

A cidade de Salto (figura 7) está localizada a 109 quilômetros da cidade de São Paulo. Os que dali desejam se deslocar em direção a essa última, tem como opção principais a Rodovia Castello Branco e, como está a meio caminho entre Sorocaba e Campinas, também podem contar com a Rodovia dos Bandeirantes e a Rodovia Anhanguera. Da cidade até Sorocaba a distância é de 42 quilômetros, percorridos pela Rodovia SP 075.

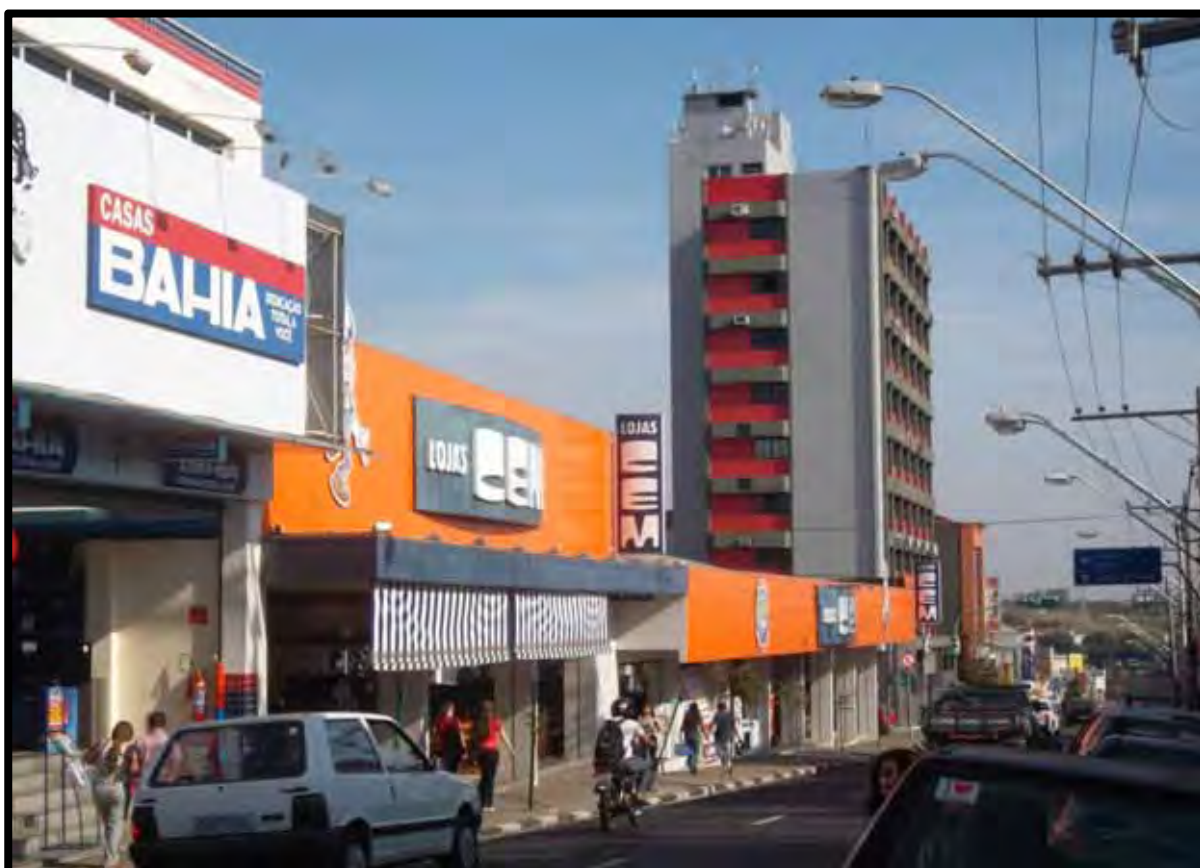


Figura 7- Aspectos da área central da cidade de Salto.

Autor: BARRETO, I.J. – Julho/2011

Cidade tricentenária, Salto conta hoje com uma população de 105.516 habitantes, da qual 99,3 estão localizadas na área urbana e apenas 0,7 % na área rural. Com uma área de 133,2 km², possui uma densidade demográfica de 792,17 habitantes por km². (IBGE, 2010).

O PIB saltense é de R\$ 2.186,61³¹, perfazendo um PIB per capita de R\$19.887,69. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

Se fizermos uma decomposição do PIB saltense pelos setores da economia, o mesmo fica assim distribuído:

³¹ Valor expresso em bilhões de reais.

Quadro 7 - Salto: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais

Indústria	Serviços	Agropecuária
625,76	1.191,23	6,50

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

Com relação aos estabelecimentos bancários a cidade possui 8 agências. Salto conta com 3 estabelecimentos de ensino superior: CEUNSP (com mais de 50 cursos de graduação e pós-graduação), Faculdade UniSant`Anna e Instituto Federal de Educação (IFESP), com cursos tecnológicos de graduação.

O comércio da cidade não é muito expressivo e a população saltense não conta com nenhum aglomerado comercial, como por exemplo, um shopping Center. Entre as redes varejistas ali presentes, podemos citar as Lojas Cem, as Casas Bahia e o Magazine Luiza. Em entrevista que fizemos com o prefeito da cidade, senhor José Geraldo Garcia, o mesmo salientou que, por estar muito próxima de uma grande cidade como Campinas (42 quilômetros), e praticamente estar à mesma distância de Sorocaba, o deslocamento da população saltense ainda é significativo em direção às referidas cidades, em especial pela diversidade ali encontrada nos setores de comércio e serviços.

Em contrapartida, é importante salientar que, ao analisarmos o PIB da cidade, verificamos que pouco mais de 50% vem do setor de comércio e serviços; isso se justifica pelo fato de que a cidade vem tentando se solidificar como destino turístico, já que como destacado, a mesma é considerada hoje, por conta de lei estadual, Estância Turística. Boa parte deste aporte turístico da cidade está alicerçada no fato de a mesma ser margeada pelo rio Tietê. Um bom exemplo disso é o Parque Turístico da Cachoeira que abriga em seu interior, entre outras atrações, a maior cachoeira existente ao longo do trecho percorrido pelo referido rio.

Por fim, devemos considerar também, ainda no que tange a receita oriunda do setor de serviços, a forte presença Complexo Universitário denominado de CEUNSP, centro universitário particular que atrai ao município, um significativo contingente de alunos, consolidando a mesma, como um dos maiores centros universitários da região.

Há tempo, é importante que se diga que está em Salto o Centro de Distribuição das Lojas Cem, uma das maiores revendedoras de móveis e eletrodomésticos do país, com quase duzentas lojas.

Em seu distrito industrial podemos citar a atuação de grupos fabris, como por exemplo, a Eucatex, fabricante de compensados e divisórias de madeira e a Arjowiggins, que fornece todas as demandas de papel-moeda da Casa da Moeda do Brasil.

A seguir, no quadro 8, podemos observar número de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços da cidade de Salto:

Quadro 8 - Salto: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
939	316	605

Fonte: Prefeitura Municipal de Salto/ Junho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

A cidade de Salto está muito próxima de Itu: a distância entre as duas é de 8 quilômetros. Em função dessa proximidade e da forte ebulição imobiliária, em especial, nas marginais da Rodovia Prefeito Hélio Steffen (SP 075), onde existe hoje uma significativa presença dos chamados condomínios horizontais, em sua maioria, de altíssimo luxo, podemos notadamente perceber que se começa a desenhar uma conurbação entre essas duas cidades.

Dentre as 16 cidades que aparecem no Projeto de Lei que cria a Região Metropolitana de Sorocaba, Salto é a que está mais ao norte. No trajeto entre a mesma e Campinas, a primeira cidade que encontramos é Indaiatuba, esta, integrante da Região Metropolitana de Campinas. Quando de nossa entrevista junto ao chefe do executivo saltense, o mesmo nos disse acreditar existir uma identidade muito mais forte de sua cidade com Sorocaba, do que com a Região Metropolitana de Campinas.

Com relação ao transporte interurbano que liga Salto a Sorocaba, há uma boa oferta de horários, em especial, da Rápido Luxo Campinas³², que tem 7 saídas por dia, em intervalos mínimos de uma hora e cinco minutos e máximos de duas horas e vinte minutos. Como está a meio caminho de Campinas no trecho partindo de Sorocaba, achamos relevante

³² Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 4,60. Tarifa em vigor em agosto/2011.

destacar que as saídas de ônibus intermunicipal saindo de Salto em direção a Campinas acontecem em intervalos mínimos de 10 minutos e máximos de uma hora e trinta e cinco minutos. A empresa responsável pelo trecho também é a Rápido Luxo Campinas³³.

³³ Linha rodoviária. Custo do bilhete de passagem: R\$ 10,16. Tarifa em vigor em agosto de 2011.

1.5. PORTO FELIZ

A cidade de Porto Feliz (figura 8) está distante de São Paulo, 121 quilômetros, sendo que por estar muito próxima da Rodovia Presidente Castello Branco (o acesso da mesma a referida rodovia tem uma distância de aproximadamente 10 quilômetros), essa é sua principal via de deslocamento até a capital. Aos que dali desejam se deslocar para Sorocaba, a distância é de 38 quilômetros, percorridos pela Rodovia Antonio Pires de Almeida (SP 097), cujo trecho é de pista simples por todo o percurso.



Figura 8 – Área central da cidade de Porto Feliz.
Autor: BARRETO, I.J. – Julho/2011.

Cidade com 213 anos de fundação, Porto Feliz possui uma população de 48.893 habitantes, dos quais, 84,1% vivem na área urbana e 15,9% na área rural. A cidade possui uma área de 557,1 km² o que resulta numa densidade demográfica de 87,76 habitantes por km². (IBGE, 2010).

O PIB da cidade é de R\$ 773,41³⁴, perfazendo um PIB per capita de R\$ 16.124,88. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

Ao fazermos uma decomposição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica, o mesmo fica assim distribuído:

Quadro 9– Porto Feliz: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
211,18	434,69	40,28

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

São 7 agências bancárias na cidade, sendo que a mesma não possui nenhum estabelecimento de ensino superior.

O comércio da cidade é pouco dinâmico, mas, com presença de algumas filiais de grandes redes varejistas: Magazine Luiza, Lojas Cybelar e Lojas Cem. Em função da proximidade da cidade com Sorocaba e pela gama de produtos e serviços oferecidos por esta última, o deslocamento dos portofelicenses acontece em volume significativo em direção a esta última.

O parque industrial da cidade ainda se apresenta de forma incipiente, com poucas indústrias de grande porte; entre elas, podemos citar: Sid Nyl (fábrica de brinquedos) e Porto Feliz S/A (fabricante de embalagens de papelão). Cabe ressaltar, que no dia 08 de agosto de 2012 o presidente da montadora Toyota anunciou investimentos na cidade da ordem de 1 bilhão de reais. A empresa instalará na cidade uma planta que deverá produzir motores para vários veículos da referida montadora. A produção deverá ter início no segundo semestre de 2015.

Conhecida como Terra das Monções, em função do fato de os Bandeirantes partirem de Porto Feliz (à época chamada de Porto Geral de Araritaguaba), em expedições pelo Rio Tietê (que corta as cidade), em busca de ouro sertão a dentro, e também, promovendo trocas comerciais. Em função dessas expedições promovidas pelos Bandeirantes, inúmeras cidades surgiram ao longo do deste rio. Por conta disso, a cidade vem tentando alicerçar o seu turismo na herança deixada por esse período da história da cidade,

³⁴ Valor expresso em milhões de reais. .

promovendo alguns eventos ao longo do ano, como por exemplo, a Festa da Monções, que acontece todo ano, por mais de uma semana, no mês de outubro.

A seguir, no quadro 10, a quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços da cidade de Porto Feliz:

Quadro 10– Porto Feliz: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
1280	164	1994

Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Feliz / Junho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

Os moradores de Porto Feliz que buscam a cidade de Sorocaba, além de veículos próprios, podem contar com ônibus interurbano, que faz a linha entre as duas cidades, com treze opções de horário durante o dia, sendo que os intervalos entre esses horários, variam. Nos “horários de pico”, chegam a ser de meia em meia hora; nos horários normais, podem chegar a uma hora e quarenta e cinco minutos. A empresa responsável por esta linha - que tem sua sede na cidade de Votorantim - é a Empresa de Auto-ônibus São João³⁵. O custo do bilhete de passagem é de R\$ 3,95.

³⁵ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$3,95. Tarifa em vigor em agosto de 2011.

1.6. BOITUVA

De todas as cidades elencadas neste capítulo, Boituva (figura 9) é a que fica mais próxima da Rodovia Presidente Castello Branco, sendo que a referida rodovia tangencia a cidade ao longo do trecho que por ali passa. A distância entre a cidade e a capital paulista é de 128 quilômetros, sendo que a opção de deslocamento até a capital, pelo que já destacamos, é a Rodovia Presidente Castello Branco. De Boituva a Sorocaba, a distância é de 46 quilômetros, e o percurso é feito pelas Rodovias Antonio Pires de Almeida e Presidente Castello Branco; a primeira, com pista simples ao longo de todo o trajeto.

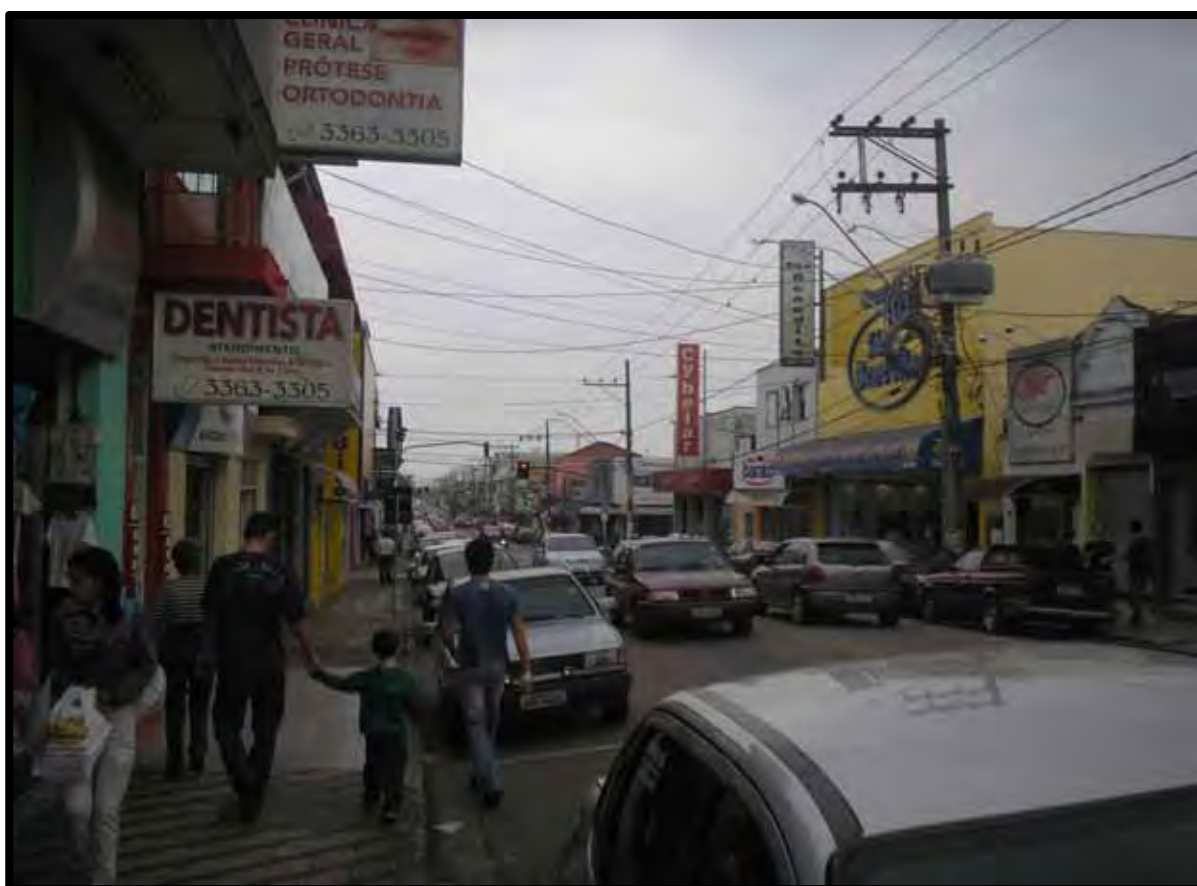


Figura 9 – Aspectos da parte central da cidade de Boituva.

Autor: BARRETO, I.J. – Agosto/2010

Cidade com 73 anos de fundação, Boituva possui uma população de 48.314 habitantes, da qual 94,1% estão na área urbana, e o restante, 5,9%, na área rural. A área total da cidade é de 249 km² culminando numa densidade demográfica de 194,07 habitantes por km².(IBGE, 2010).

O PIB da cidade é de R\$ 1.223,90³⁶ gerando um PIB per capita de R\$ 27.254,67. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

Abaixo, no quadro 11, podemos observar a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

Quadro 11 – Boituva: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
551,19	506,27	13,78

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.
Organização: BARRETO, I. J.

A cidade conta com 10 agências bancárias. No que se refere aos estabelecimentos de ensino superior, Boituva possui apenas uma faculdade.

Do ponto de vista de seus estabelecimentos comerciais, a cidade se mostra ainda pouco expressiva, com poucas lojas de porte: Magazine Luiza, Cybelar e Lojas Cem, são as maiores. Porém, cabe destacar que, em função da forte presença de paulistanos nos finais de semana, que vêm em busca do suposto “ sossego do interior” (neste caso, cabe frisar que a Castello Branco funciona como uma extensa “avenida” ligando a capital a Boituva), o comércio local tem procurado se adequar a essa realidade ofertando uma gama de produtos e serviços cada vez maior.

Se comparado a Sorocaba, o Parque Industrial da cidade ainda é pequeno. Porém, em função da sua excelente localização e, por conseqüência, facilidade no escoamento de produção - como nos lembra a prefeita da cidade, Assunta Labronici Gomes - a procura por parte de empresas que querem ali se instalar, é cada vez maior. Entre as grandes empresas fixadas em Boituva, podemos destacar: Cervejaria Petrópolis, Tasco (multinacional fabricante de acessórios para montagens mecânicas e eletroeletrônica), Ace (multinacional produtora de sistema de segurança para máquina e equipamentos), Autocam (multinacional que trabalha com usinagem industrial) e Holec (multinacional que fabrica produtos elétricos e eletrônicos).

Um grande atrativo turístico da cidade é o Centro Nacional de Paraquedismo. Com 34 anos de existência, atrai, regularmente, uma grande quantidade de pessoas para o local. A infraestrutura do local é completa: de opções de hospedagens à variedade de

³⁶ Número expresso em milhões de reais.

restaurantes. Por conta das condições meteorológicas ideais para a prática do paraquedismo, Boituva é conhecida como capital nacional do esporte.

A seguir, no quadro 12, quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviço da cidade de Boituva:

Quadro 12 - Boituva: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
1044	158	384

Fonte: Prefeitura Municipal de Boituva/ Julho de 2011.
Organização: BARRETO, I. J.

Do ponto de vista imobiliário, Boituva apresenta um mercado aberto e próspero. Os maiores investimentos no setor são de residentes na capital paulista. São vários condomínios horizontais, de altíssimo luxo e com o apelo publicitário de que se pode morar na tranquilidade do interior, sem estar longe da capital.

No que tange a ligação de Boituva com Sorocaba, além dos carros próprios, a população conta com linhas interurbanas, cujas saídas acontecem, no horário comercial, em intervalos não superiores a duas horas e trinta minutos, sendo que nos horários de pico, os intervalos diminuem para um hora e quinze minutos. A empresa responsável pela linha é a Auto Ônibus São João³⁷.

³⁷ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 4,40. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.7. SALTO DE PIRAPORA

A cidade de Salto de Pirapora (figura 10) está localizada a 127 quilômetros da cidade e São Paulo. As suas principais vias de acesso a capital paulista são as Rodovias Raposo Tavares e a Presidente Castello Branco. A distância entre Salto de Pirapora e Sorocaba é de 24 quilômetros, percorridos pela Rodovia João Leme dos Santos (SP 264), que em sua totalidade se apresenta com pista de rodagem simples. O aumento do fluxo de veículos na rodovia, em especial, depois do início das atividades da Universidade Federal de São Carlos, em 2008 (inaugurada oficialmente, em 2010), tem feito com que haja em vários segmentos da sociedade, em especial da mídia, uma série de manifesto em prol da duplicação da referida rodovia que tem apresentado um altíssimo índice de acidente ao longo do seu percurso.



Figura 10 – Área central da pequena Salto de Pirapora.

Autor: BARRETO, I.J. – Agosto/2010

Salto de Pirapora tem 105 anos de fundação. Possui uma população de 40.132 habitantes, dos quais, 78,4% estão na cidade, e o restante, 21,6%, na área rural. A sua área total é de 280,5 km² resultando numa densidade demográfica de 143,07 habitantes por km² (IBGE, 2010).

O PIB da cidade é de R\$ 479,19³⁸, o que confere à cidade um PIB per capita de R\$ 12.095,96. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

Observemos abaixo, no quadro 13, a distribuição do PIB salto-piraporense pelos setores da atividade econômica:

Quadro 13– Salto de Pirapora: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
151,82	259,38	15,40

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

O mercado imobiliário da cidade tem se mostrado bastante aquecido, com a significativa presença dos chamados condomínios horizontais, em especial, nas proximidades da Rodovia João Leme dos Santos, com destaque às proximidades da Universidade Federal de São Carlos. Cabe ainda salientar, que os paulistanos são grandes consumidores de tais empreendimentos.

Salto de Pirapora possui 3 agências bancárias. Com relação aos estabelecimentos de ensino superior, a cidade não possui nenhuma unidade.

O comércio da cidade é pouco diversificado, com pontos comerciais de pouca expressão, salvo algumas exceções, caso da rede varejista Lojas Cem. Isso se justifica pelo fato de a cidade estar muito próxima de Sorocaba para onde o deslocamento é extremamente rápido.

O Parque Industrial apresenta pouca diversificação. Entre as indústrias ali instaladas podemos destacar: Grupo Votoran (fabricação de cimento), Itajá Têxtil (sacaria para cebola), Arista (agrotóxicos) e Continental (Embalagens).

No quadro 14, podemos observar a quantificação dos estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços no interior da cidade de Salto de Pirapora:

³⁸ Número expresso em milhões de reais.

Quadro 14 – Salto de Pirapora: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços

Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
978	55	47

Fonte: Prefeitura Municipal de Salto de Pirapora/ Julho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

O transporte coletivo interurbano entre Salto de Pirapora e Sorocaba é realizado pela Empresa de Auto-ônibus Piracema³⁹. Nos horários de pico, de 6 em 6 minutos; nos demais horários, de 20 em 20 minutos.

³⁹ Linha suburbana. Custo do bilhete: R\$2,95. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.8. ARAÇOIABA DA SERRA

Araçoiaba da Serra (figura 11) está localizada a 125 quilômetros da cidade de São Paulo. Por ser “ cortada” pela Rodovia Raposo Tavares, esta acaba sendo a principal via de acesso rumo a capital. Outra opção seria a Rodovia Presidente Castello Branco, alcançada a partir da porção norte de Sorocaba, e com acréscimo de aproximadamente 20 quilômetros na já citada distância até a capital paulista. A distância até Sorocaba é de 22 quilômetros, percorridos também pela Rodovia Raposo Tavares.



Figura 11: Área central de Araçoiaba da Serra.
Autor: BARRETO, I.J. – Agosto de 2010

Com 154 anos de existência, a cidade conta com uma população de 27.299, distribuída numa área de 255,4 km², o que atribui à mesma uma densidade demográfica de 106,87 habitantes por km². Do total de habitantes, 68,7% estão fixados na área urbana; o restante, 31,3%, na área rural. (IBGE, 2010).

O PIB da cidade é de R\$ 259,79⁴⁰, gerando um PIB per capita de R\$ 9.756,95. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

No quadro 15, a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

Quadro 15 – Araçoiaba da Serra: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
41,61	190,41	8,16

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.
Organização: BARRETO, I. J.

Araçoiaba da Serra possui três agências bancárias. Não existe na cidade nenhuma instituição de ensino superior.

Em função da proximidade com Sorocaba (é a segunda mais próxima; a primeira é Votorantim), da facilidade de deslocamento (a Rodovia Raposo Tavares funciona como “grande avenida” entre as duas cidades), e da fama que adquiriu pela qualidade do seu clima, Araçoiaba da Serra abriga em seu interior uma grande quantidade de sorocabanos e paulistanos, em especial, em chácaras e condomínios fechados; estes últimos, em sua maioria, de altíssimo luxo. “A cidade é pequena, mas, na necessidade de produtos e serviços aqui inexistentes, Sorocaba está logo ali”, nos lembrou o prefeito da cidade, João Franklin Pinto, em entrevista a nós concedida.

Os setores hoteleiro e gastronômico, que de certa forma estão atrelados, alavancam o turismo na cidade e contribuem significativamente para a economia local. São dezenas de hotéis, com destaque aos chamados hotéis fazenda que abrigam nos finais de semana e feriados, uma quantidade significativa de turistas, com destaque outra vez aos paulistanos, que para a cidade se deslocam a procura de sossego e do renomado clima da cidade; o mesmo se aplica aos restaurantes.

Outra forte atração turística existente no município é o Morro de Araçoiaba que faz parte da Floresta Nacional de Ipanema, famoso por preservar as estruturas da antiga Fábrica de Ferro Ipanema, considerada o berço da siderurgia nacional.

⁴⁰ Número expresso em milhões de reais.

O comércio da cidade é pouco dinâmico, se resumindo a pequenas lojas locais. Isso se atribui basicamente ao fato de a cidade – como outras já citadas - estar muito próxima de Sorocaba para onde o deslocamento de carro próprio não demora mais do que 15 minutos.

A presença de indústrias é pouco significativa, com predominância de pequenas indústrias locais.

O transporte coletivo interurbano entre a cidade e Sorocaba é feito pela Empresa Rápido Luxo Campinas⁴¹. As saídas ocorrem em intervalos mínimos de quinze e máximo de trinta minutos.

⁴¹ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$3,25. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.9. CAPELA DO ALTO

Capela do Alto (figura 12) está distante da cidade de São Paulo, 144 quilômetros. Por estar localizada bem próxima da Rodovia Raposo Tavares e da cidade de Araçoiaba da Serra, cuja distância dali é de 14 quilômetros, podemos dizer que as opções de chegada até a capital paulista são as mesmas desta última. A distância até Sorocaba é de 41 quilômetros, percorridos em boa parte também pela Rodovia Raposo Tavares.



Figura 12 – Capela do Alto em sua parte central.

Autor: BARRETO, I.J. – Agosto/2010

Cidade nova, Capela do Alto possui 46 anos de emancipação política. A sua população é de 17.532 habitantes, distribuída em uma área de 169,9 km², conferindo à cidade uma densidade demográfica de 103,20 habitantes por km². Do total da população da cidade, 82,8 % está concentrada na área urbana; 17,2%, na área rural. (IBGE, 2010).

O PIB capelense é de R\$ 171,67⁴² - o menor de todos os municípios aqui listados – resultando num PIB per capita de R\$ 9.962,02. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

No quadro 16, que vemos a seguir, a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

⁴² Números expressos em milhões de reais. .

Quadro 16 – Capela do Alto: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais

Indústria	Serviços	Agropecuária
21,22	104,92	35,84

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

Capela do Alto possui apenas duas agências bancárias. Os capelenses que almejam cursar o ensino superior têm que se deslocar à outras cidades, tendo em vista que não existe nenhum estabelecimento deste nível naquele município.

O comércio da cidade é pouco variado, com poucas lojas, e com proprietários em sua grande maioria, da própria cidade. Mais uma vez, a proximidade com Sorocaba acaba resolvendo o problema da falta de oferta de produtos e serviços.

Com relação ao setor industrial, ele ainda é incipiente na cidade e com pouca relevância à economia local.

No quadro 17, podemos observar a quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços registrados junto a Prefeitura Municipal:

Quadro 17 – Capela do Alto: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços

Estabelecimentos Comerciais/ Prestadores de Serviços	Estabelecimentos Industriais
650	09

Fonte: Prefeitura Municipal Capela do Alto/ Junho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

Para o deslocamento entre a Capela do Alto e Sorocaba, os habitantes da cidade contam com ônibus interurbano, cujas saídas acontecem em intervalo mínimo de quarenta e cinco minutos e máximo de uma hora e cinquenta minutos. A Empresa que presta o serviço é a Rápido Luxo Campinas⁴³.

⁴³ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 6,15. Tarifa em vigor em agosto/2011.

.1.10. IPERÓ

A cidade de Iperó (figura 13) está localizada a 137 quilômetros da cidade de São Paulo. A via de ligação até a capital é a Rodovia Presidente Castello Branco, acessada na cidade de Boituva, de onde está distante, 9 quilômetros. A distância até Sorocaba é de 34 quilômetros, percorridos pela Estrada Municipal Iperó/ Bacaetava/ Sorocaba, que se apresenta por toda a sua extensão com pista simples de rodagem.



Figura 13 – Parte central da pequena Iperó.
Autor: BARRETO, I.J. – Agosto/2010

Cidade com 46 anos de fundação, Iperó conta hoje com uma população de 28.300 habitantes, da qual 61,7% está na área urbana e 38,3%, na área rural. A área da cidade é de 170 km², resultando numa densidade demográfica de 166,42 habitantes por km². (IBGE, 2010).

O PIB iperoense é de R\$ 353,69⁴⁴, o que confere á cidade um PIB per capita R\$ 12.849,23. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

⁴⁴ Número expresso em milhões de reais.

A seguir, podemos observar, no quadro 18, a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

Quadro 18 – Iperó: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
142,73	164,21	8,80

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

Iperó possui apenas duas agências bancárias. A cidade possui somente uma instituição de ensino superior.

O comércio da cidade é tradicional e pouco diversificado. A facilidade de deslocamento para Sorocaba e à vizinha Boituva, de certa forma justifica a pouca expressividade do comércio local.

A produção industrial ainda é incipiente na cidade, se limitando, na grande maioria das vezes, a pequenas indústrias locais.

Vejamos no quadro 19, a quantificação dos pontos comerciais, industriais e prestadores de serviços da cidade:

Quadro 19- Iperó: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
51	201	197

Fonte: Prefeitura Municipal de Iperó/ Julho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

As saídas de ônibus interurbanos ligando Iperó à Sorocaba são regulares e acontecem a cada hora. A empresa responsável pelo itinerário é a Rápido Luxo Campinas⁴⁵.

⁴⁵ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem R\$ 3,50. Tarifa em vigor em agosto de 2011.

1.11. PIEDADE

Localizada a 108 quilômetros de São Paulo, a cidade de Piedade (figura 14) tem como vias de acesso à capital paulista, as rodovias Bunjiro Nakao (SP 250) e Raposo Tavares; a primeira, de pista de rodagem simples, dá acesso a segunda, de pista duplicada somente no trecho que corta a Região Metropolitana de São Paulo. A distância até Sorocaba é de 32 quilômetros, percorridos pela Rodovia Raimundo Antunes Soares (SP 079), de pista simples de rodagem em toda a sua extensão.



Figura 14 – Piedade vista a partir de sua área central
Autor: BARRETO, I.J. – Agosto/2010

A cidade de Piedade tem 171 anos de fundação. A sua população é de 52.143 habitantes, distribuída em uma área de 746,9 km², o que atribui à cidade uma densidade demográfica de 69,82 habitantes por km². Do total de sua população, 45,6% está na área urbana; o restante, 54,4%, concentrados na área rural. (IBGE, 2010).

Das cidades constantes neste capítulo, Piedade é a segunda que mais concentra população na área rural. Tal fato justifica a forte produção ali existente no setor agrícola, da qual falaremos mais a frente.

O PIB da cidade é de R\$ 540,50⁴⁶, resultando num PIB per capita de R\$ 10.917,36. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

Observemos no quadro 20, a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

Quadro 20 – Piedade: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
59,60	350,46	84,47

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

A cidade de Piedade possui apenas sete agências bancárias. Não existe ali nenhuma instituição de ensino superior.

O comércio e os serviços ofertados na cidade são pouco diversificados, mas na região central há uma expressiva dinâmica de veículos e consumidores. Além dos comerciantes locais, poucas lojas de rede estão ali instaladas: Sonda Hipermercados, Lojas Cem, Cybelar e Casas Pernambucanas, são bons exemplos. Como no caso de algumas outras cidades já por nós descritas, há no caso de Piedade um forte deslocamento de consumidores para a cidade de Sorocaba. Na ausência de carros próprios, existe uma boa oferta de ônibus interurbanos.

O Parque Industrial da cidade é discreto, com poucas indústrias de grande porte, entre as quais podemos destacar: Ecil produtos e sistemas de medição e WCM equipamentos agrícolas.

O setor agrícola da cidade merece destaque. Piedade é uma grande produtora de hortifrutigranjeiros, que além de abastecer a região, abastece também a capital paulista e até o mercado externo⁴⁷. Entre esses produtos agrícolas, cabe destacar a produção de cebola, que já fez da cidade a capital nacional na produção deste tubérculo, nas décadas de 1970 a 1990 do século passado. Cabe aqui ainda apontar como importantes produtos agrícolas ali produzidos, o caqui, a alcachofra e o morango.

Com base na força de sua produção de hortifrutigranjeiros, o município tem incentivando o chamado turismo rural e o ecoturismo. Tais ações vão desde pousadas que

⁴⁶ Número expresso em milhões de reais.

⁴⁷ Piedade abastece Votorantim com 60% dos produtos hortifrutigranjeiros que produz; para Sorocaba e Grande São Paulo vai em torno de 35% da produção do município. Ao exterior, entre 5 e 10%.

oferecem também alimentação com base nos chamados “produtos caipiras”, até o “colha e pague”, onde como o próprio nome denuncia, o próprio visitante colhe o fruto - comumente o caqui – e ao final paga pelos frutos colhidos. Cabe salientar que o município possui algo próximo de três mil produtores⁴⁸ que trabalham na chamada agricultura familiar.

No quadro 21, a quantificação dos estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços da cidade:

Quadro 21 - Piedade: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
1052	96	1533

Fonte: Prefeitura Municipal de Piedade/ Julho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

A linha principal de transporte interurbano entre Piedade e Sorocaba é feita pela Empresa de Auto-ônibus São João⁴⁹. As saídas acontecem, com maior oferta de horários, de segunda a sexta-feira. São 21 saídas ao longo do dia, com intervalos mínimos de 20 minutos, e máximos, de 3 horas e meia (no horário do almoço, considerado o de menor demanda).

⁴⁸ Segundo dados da Prefeitura Municipal de Piedade contidos em artigo do jornal Cruzeiro do Sul do dia 20 de maio de 2012, sob o título, “ Agricultura e turismo impulsionam Piedade”.

⁴⁹ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 5,20. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.12. IBIUNA

A distância entre Ibiúna (figura 15) e a cidade de São Paulo é de 78 quilômetros. O trajeto é feito, como no caso de Piedade, pelas rodovias Bunjiro Nakao (SP 250) e Raposo Tavares. A distância até Sorocaba é de 49 quilômetros, percorridos pela estrada vicinal Ibiúna-Mairinque, e Rodovia Raposo Tavares, que neste trecho se apresenta com pista de rodagem simples.



Figura 15: Área central da cidade de Ibiúna
Autor: BARRETO, I.J. – Janeiro/2011

Com 154 anos de fundação, Ibiúna possui uma população de 71.217 habitantes, distribuídos numa extensa área de 1057,5 km², o que atribui à cidade uma densidade demográfica de 67,34 habitantes por km². A população total do município está assim distribuída: 35% na área urbana e 65% na área rural. (IBGE, 2010).

De todos os municípios constantes neste capítulo é o que mais possui população na área rural, e, se compararmos os dados do PIB pelos setores da economia, descritos na tabela seguinte, veremos que a cidade, se comparada às outras, tem a segunda maior fração do PIB advinda do setor agropecuário.

O PIB ibiunense é de R\$ 703,19⁵⁰ resultando num PIB per capita de R\$ 10.434,30. (IBGE – Fundação Seade, 2009).

Vejamos, no quadro 22, a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

Quadro 22 – Ibiúna: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
120,98	448,28	76,26

Fonte: IBGE - Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.
Organização: BARRETO, I. J.

As agências bancárias na cidade somam sete. Com relação aos estabelecimentos de ensino superior, pudemos registrar em território ibiunense a presença de três unidades.

O setor de comércio e serviços na cidade, apesar de pouco diversificado, tem procurado se adequar à forte presença de turistas e proprietários de casas de campo e chácaras – em sua grande maioria, paulistanos – que para ali vão aos finais de semana, a procura de tranquilidade e do já renomado clima ibiunense, um dos responsáveis pela condição da cidade de Estância Turística. Entre os frequentadores da cidade, renomados artistas e políticos, como o ex-presidente, Fernando Henrique Cardoso, que ali possui residência. A importância do setor evidenciado neste parágrafo fica clara quando analisamos as frações do PIB da cidade constantes na tabela 23.

O setor industrial na cidade ainda é incipiente. Em entrevista que fizemos com o prefeito da cidade, Coiti Muramatsu, o mesmo deixou bem claro a sua pretensão de consolidar a cidade como destino turístico e ambiental. Por conta disso, as restrições do município quanto a instalação de indústrias, em especial, as de grande porte são, propositalmente, severas.

O quadro 23, nos mostra a quantificação do número de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços do município:

⁵⁰ Número expresso em milhões de reais.

Quadro 23 - Ibiúna: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços

Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
1818	97	2894

Fonte: Prefeitura Municipal de Ibiúna/Agosto de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

O transporte interurbano entre Ibiúna e Sorocaba é feito principalmente pela empresa Vila Elvio⁵¹, com apenas duas saídas diárias; uma pela manhã e outra pela tarde.

No caso de Ibiúna, como também nos declarou o prefeito, como a distância da cidade de São Paulo é praticamente a mesma de Sorocaba e o custo da passagem é muito próximo, os ibiunenses, se dividem entre essas duas cidades quando vão às compras ou à procura de serviços e produtos não disponíveis na cidade.

⁵¹ Linha rodoviária. Custo do bilhete de passagem: R\$ 10,10. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.13. ALUMÍNIO

A cidade de Alumínio (figura 16) está localizada a 77 quilômetros da capital paulista. O trajeto até esta última é feito pela Rodovia Raposo Tavares, já que a referida rodovia margeia a cidade. A distância de Alumínio até Sorocaba é de 26 quilômetros, percorridos também pela rodovia Raposo Tavares, que no trecho até Sorocaba só se apresenta com pista de rodagem duplicada, nas proximidades da área urbana de Sorocaba.



Figura 16 – Vista panorâmica da cidade de Alumínio.

Autor: BARRETO, I.J. – Julho/2011.

Cidade com 19 anos de emancipação política é a mais nova de todas elencadas neste capítulo. O que chama a atenção no caso da cidade é o fato de seu primeiro núcleo populacional ter surgido nos arredores de um grande aglomerado de beneficiamento de bauxita, a Companhia Brasileira de Alumínio, conhecida como CBA, pertencente ao Grupo Votorantim e responsável por pelo menos $\frac{1}{4}$ do alumínio produzido no país: aproximadamente, 475 mil toneladas/ano. Para uma atividade industrial tão intensa, são empregados nessa unidade, aproximadamente, 7.000 funcionários. Aliás, foi este complexo industrial, ou melhor, o produto final que sai de suas instalações, que deu origem à cidade:

Alumínio. Embora conte com outras indústrias, a CBA responde hoje a uma parte significativa da arrecadação fiscal do município: 90% do total arrecadado.

A população da cidade é de 16.839 habitantes assentados numa área de 83,8 km², o que confere à mesma uma densidade demográfica de 200,92 habitantes por km². Do total de sua população, 83,9% está na cidade; o restante, 16,1%, na área rural. (IBGE, 2010).

Segundo dados do IBGE – Fundação Seade (2009), o PIB da cidade é de R\$ 1.693,93⁵², resultando num PIB per capita que chama a atenção: R\$ 103.118,71; o segundo maior de todos os municípios elencados neste capítulo. Faz-se necessário salientar mais uma vez que, tanto o PIB e conseqüentemente o PIB per capita do município são alavancados, sem sombra de dúvidas, pela presença no município da Companhia Brasileira de Alumínio. No quadro 24, a distribuição do PIB aluminense pelos setores da atividade econômica:

Quadro 24 – Alumínio: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
1.020,55	223,37	3,19

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

A cidade possui duas agências bancárias. Não existem estabelecimentos de ensino superior na cidade.

O setor de comércio e serviços da cidade é bastante frágil. Em função da proximidade com Sorocaba e a facilidade de deslocamento para esta última, os consumidores da cidade buscam frequentemente o comércio e os serviços sorocabanos.

A industrialização da cidade é pouco diversificada, mas, apresenta algumas unidades industriais bastante representativas. Entre elas podemos citar: A Companhia Brasileira de Alumínio (CBA), cuja importância em termos de arrecadação já foi destacada e as Blowtex (fabricante de preservativos).

Apresentamos no quadro 25, a quantificação do número de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços do município:

⁵² Número expresso em bilhões de reais.

Quadro 25 - Alumínio: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços

Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
916	07	184

Fonte: Prefeitura Municipal de Alumínio/Julho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

O transporte coletivo interurbano possui linhas de ônibus bastante frequentes para Sorocaba. As saídas acontecem em intervalos de 15 em 15 minutos e a empresa responsável é a Rápido Luxo Campinas⁵³.

⁵³ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 2,90. Tarifa em vigor em agosto de 2011.

1.14. MAIRINQUE

Localizada a 69 quilômetros de São Paulo, a cidade de Mairinque (figura 17) tem como via de acesso a capital paulista, a Rodovia Raposo Tavares que, no referido trajeto, só se apresenta duplicada nas imediações da Região Metropolitana de São Paulo. Em direção a Sorocaba, a distância é de 33 quilômetros, também tendo a Raposo Tavares como via de deslocamento, que dali até as proximidades de Sorocaba se apresenta com pista simples de rodagem.

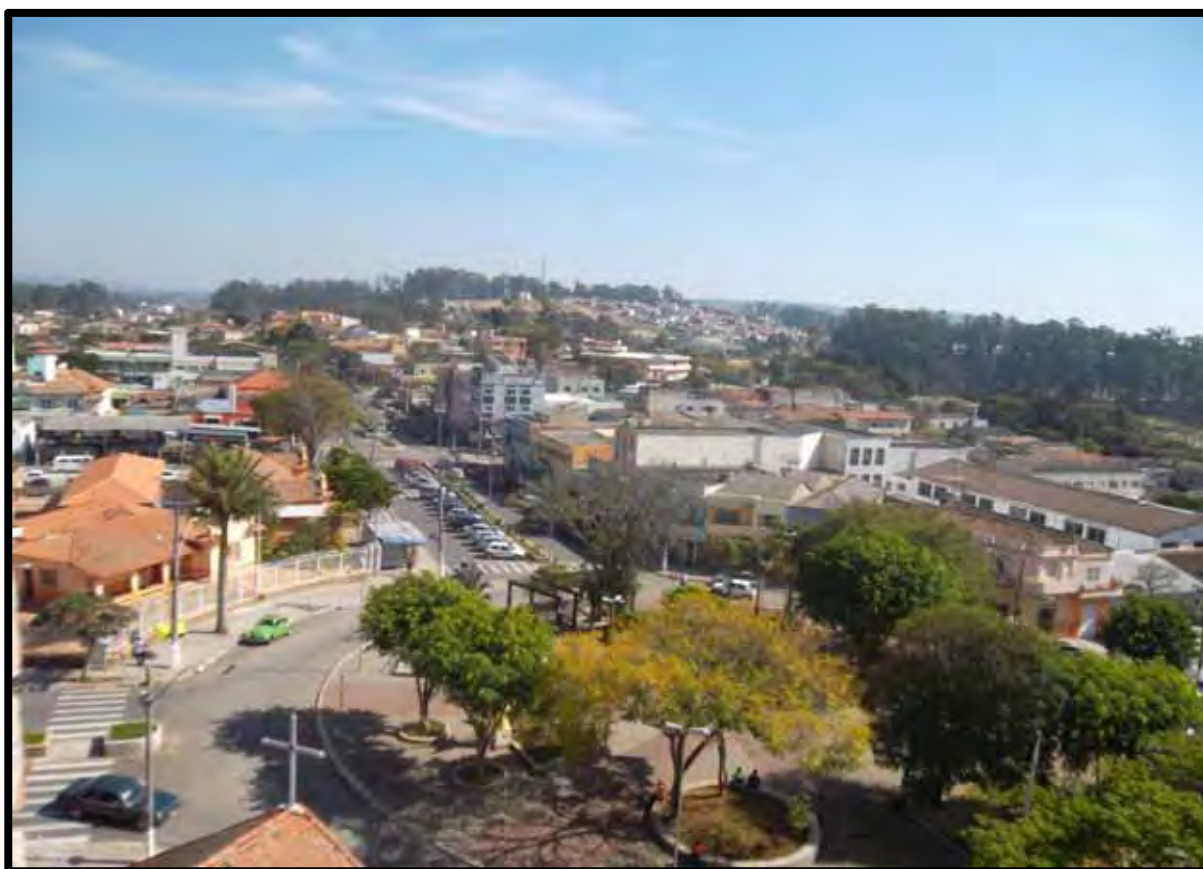


Figura 17 – Mairinque em sua área central.
Autor: BARRETO, I.J. – Julho/2011.

Cidade com 120 anos de fundação, Mairinque possui uma população de 43.223 habitantes e uma área de 209,6 km², resultando numa densidade demográfica de 206,18 habitantes por km². Da sua população total, 80,3% está concentrada na área urbana; 19,7%, na área rural. (IBGE, 2010).

O PIB mairinquense é de R\$ 913,81⁵⁴, o que concede à cidade um PIB per capita de RS 20.931,04. (IBGE- Fundação Seade, 2009).

⁵⁴ Número expresso em milhões de reais.

No quadro 26, a seguir, nos revela a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

Quadro 26 – Mairinque: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
431,85	374,89	5,54

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

Existem na cidade seis agências bancárias. Não existe ali nenhuma instituição de ensino superior.

O comércio e o setor de serviços da cidade são pouco representativos, com a presença de grupos comerciais locais e regionais. Aos consumidores que desejam buscar um comércio mais variado e um setor de serviços mais diversificado, a cidade de Sorocaba acaba sendo a melhor opção, embora caiba salientar que a cidade de São Roque, de maior porte que Mairinque, e distante dali, apenas, 6 quilômetros, seja também uma boa opção para as compras.

O Parque Industrial da cidade é pouco diversificado, porém com a presença de grandes indústrias como, por exemplo: Cargill, fabricante de óleo vegetal, Tortuga, fabricante de insumos agrícolas e a 3M indústria de produtos adesivos.

Observemos abaixo, no quadro 27, a quantificação dos estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços da cidade:

Quadro 27- Mairinque: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
1415	84	2122

Fonte: Prefeitura Municipal de Mairinque/Julho de 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

O transporte coletivo interurbano liga Mairinque a Sorocaba com expressiva regularidade de horários. As saídas acontecem de 15 em 15 minutos e a empresa responsável é a Rápido Luxo Campinas⁵⁵.

⁵⁵ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 3,25. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.15. SÃO ROQUE

A cidade de São Roque (figura 18) está situada a 64 quilômetros de São Paulo, distância percorrida na integralidade pela Rodovia Raposo Tavares. Dali a Sorocaba, são 37 quilômetros, também percorridos pela Rodovia Raposo Tavares. Nos dois casos, a referida estrada de rodagem se apresenta com pista de rodagem simples, com exceção do trecho em que a mesma corta a Região Metropolitana de São Paulo.



Figura 18 – A área central da cidade de São Roque sob visão oblíqua.
Autor: BARRETO, I.J. – Julho/2011.

Com 354 anos de fundação, São Roque possui uma população de 78.821 habitantes, distribuídos numa área de 306,3 km², determinando uma densidade demográfica de 257,30 habitantes por km². Da população do município, 90,7% está na área urbana e, o restante, 9,3%, na área rural. (IBGE, 2010).

O PIB da cidade é de R\$ 1.172,10⁵⁶ resultando num PIB per capita de R\$ 17.309,29. (IBGE- Fundação Seade, 2009).

⁵⁶ Número expresso em bilhões de reais.

Vejam no quadro 28, a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

Quadro 28 – São Roque: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
329,72	689,33	13,35

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.

Organização: BARRETO, I. J.

Somam 7 as agências bancárias na cidade. Existem ali duas instituições de ensino superior.

O setor de comércio e serviços tem um relativo vigor, em função do seu contingente populacional e da influência que exerce às cidades vizinhas, como Ibiúna, Araçariguama, Alumínio e Mairinque; esta última, em avançado processo de conurbação com São Roque. Existem ali filiais de grandes redes varejistas nacionais, como: Casas Bahia, Magazine Luiza, Casas Pernambucanas e Marabraz. A cidade possui ainda um shopping center, cujo espaço construído ainda é discreto, mas, com visível intenção de se atrair as classes mais abastadas para o seu interior.

Como outras cidades já destacadas neste capítulo, São Roque é uma das estâncias turísticas do Estado de São Paulo. O principal atrativo são as temperaturas amenas da cidade, que por consequência, levou a mesma a ser uma grande produtora de vinho. São inúmeras vinícolas, em especial, ao longo da chamada “Estrada do Vinho”, e, no entorno das mesmas, uma boa infraestrutura para recepção de turistas, em especial, com a presença de muitos restaurantes e, até mesmo, de locais para realização de eventos. Por conta da grande quantidade de turistas que a cidade recebe, a rede hoteleira são roquense vem se estruturando diante da crescente demanda; um bom exemplo disso, é o Hotel Vila Rossa, um dos maiores do Brasil. Além dos produtos oriundos das vinheiras, outro grande atrativo da cidade é a presença ali dos Ski Mountain Park, um parque temático, que tem como principal atração, várias pistas para a prática do esqui. Por estar muito próxima do maior aglomerado urbano do país, os atrativos turísticos da cidade têm sido consumidos significativamente por turistas advindos da região Metropolitana de São Paulo.

O parque industrial da cidade ainda é pouco diversificado, mas, com presença de grandes indústrias, como: Latex Indústria (derivados do látex), Innal (fabricante dos preservativos Olla) e Penalty, fabricante de materiais esportivos.

A ligação da cidade com Sorocaba por intermédio do transporte coletivo intermunicipal, é realizada com boa frequência de horários: de 15 em 15 minutos, pela empresa Rápido Luxo Campinas⁵⁷.

Em contrapartida, por estar a meio caminho da cidade de São Paulo, achamos por bem registrar aqui o custo e a regularidade dos ônibus que saem da cidade em direção a capital paulista. São duas as empresas: a Expresso Regional⁵⁸ com saídas que acontecem em intervalos de uma hora; e a Viação Cometa⁵⁹, com saídas a cada uma hora e meia.

⁵⁷ Linha suburbana. Custo do bilhete de passagem: R\$ 4,15. Tarifa em vigor em agosto/2011.

⁵⁸ Linha rodoviária. Custo do bilhete de passagem: R\$ 16,30. Tarifa em vigor em agosto/2011.

⁵⁹ Linha rodoviária. Custo do bilhete de passagem: R\$ 15,80. Tarifa em vigor em agosto/2011.

1.16. ARAÇARIGUAMA

A cidade de Araçariguama (figura 19) está localizada – como acontece com a já descrita Boituva – às margens da rodovia Presidente Castello Branco (SP 280). A distância entre a cidade e a capital paulista é de 56 quilômetros percorridos pela referida rodovia. No percurso entre a cidade e Sorocaba são percorridos 47 quilômetros, boa parte deles também percorridos pela Rodovia Castello Branco; o restante pela rodovia de acesso a Sorocaba denominada “ Castelinho” (SP 075). As duas rodovias com pistas duplas de rodagem.



Figura 19 – A pequena Araçariguama: centro no primeiro plano e bairros ao fundo.
Autor: BARRETO, I.J. Julho/2011.

Com 357 anos de fundação, a cidade de Araçariguama, conhecida como “Portal do Interior” possui uma população de 17.080 habitantes distribuídos numa área de 146,3 km², atribuindo ao município uma densidade demográfica de 116,72 habitantes por km².(IBGE, 2010).

O PIB araçariguamense é de R\$ 1.460,16⁶⁰, resultando num PIB per capita de

⁶⁰ Número expresso em bilhões de reais.

R\$ 110.550,99 (o maior de todas as cidades descritas neste capítulo). (IBGE- Fundação Seade, 2009).

No quadro 29, podemos observar a distribuição do PIB da cidade pelos setores da atividade econômica:

Quadro 29 – Araçariguama: distribuição do PIB pelos setores da atividade econômica – em milhões de reais		
Indústria	Serviços	Agropecuária
909,80	340,49	0,98

Fonte: IBGE – Fundação Seade. PIB dos Municípios Brasileiros, 2009.
Organização: BARRETO, I. J.

A cidade conta com duas agências bancárias. Não existe ali nenhuma instituição de ensino superior.

O setor de comércio e serviços araçariguamense é pouco diversificado. Não há na cidade nenhuma filial de grandes redes varejistas. Nos finais de semana, a presença de famílias oriundas da capital - que para lá se dirigem em busca da suposta “tranquilidade do interior” - parece dar certo aquecimento a este setor, em especial, aos que se dedicam à gastronomia e o lazer.

O Parque Industrial da cidade apresenta pouca diversificação com relação ao que ali é produzido; porém, cabe registrar a presença de algumas grandes indústrias em Araçariguama.

No quadro 30, o número de estabelecimentos comerciais, industriais e prestadores de serviços da cidade de Araçariguama:

Quadro 30 - Araçariguama: quantificação do número de estabelecimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços		
Estabelecimentos Comerciais	Estabelecimentos Industriais	Prestadores de Serviços
230	110	400

Fonte: Prefeitura Municipal de Araçariguama /Agosto de 2011.
Organização: BARRETO, I. J.

Como no caso de São Roque, a cidade de Araçariguama está a meio caminho da cidade São Paulo. Em função disso, como já fizemos no caso da primeira, destacaremos aqui, as os horários e custos de ônibus de linha tanto para a capital paulista quanto para Sorocaba. A empresa que faz a linha Araçariguama/Sorocaba é a Expresso Regional,⁶¹ com saídas em intervalos mínimos de uma hora e meia e máximo de duas horas. No sentido capital as saídas acontecem de hora em hora e a empresa responsável também é a Expresso Regional⁶².

⁶¹ Linha rodoviária. Custo do bilhete de passagem: R\$ 9,60. Tarifa vigente em agosto/2011.

⁶² Linha rodoviária. Custo do bilhete de passagem: R\$ 9,30. Tarifa vigente em agosto/2011.

1.17. PONDERAÇÕES A RESPEITO DAS CARACTERIZAÇÕES PRESENTES NESTE CAPÍTULO

Embora já tivéssemos uma ideia das disparidades regionais - em especial as de cunho econômico - quando começamos a levantar os dados primários e secundários dos municípios que comporiam a virtual Região Metropolitana de Sorocaba, não podemos deixar de registrar que os mesmos, depois de dispostos ao longo deste capítulo, nos mostram um quadro regional onde tais diferenças ficam fortemente evidenciadas.

Enquanto o município de Sorocaba tem uma população de 586.625 habitantes, Capela do Alto, Alumínio e Araçariguama têm menos de 20 mil pessoas ocupando os seus limites administrativos.

Ao mesmo tempo em que municípios como Salto, Votorantim e Sorocaba têm mais de 95% dos seus habitantes morando na área urbana, Piedade e Ibiúna têm a maioria de suas respectivas populações morando na área rural: a primeira com quase 55%; a segunda com 65% .

Se o município de Sorocaba apresenta um Produto Interno Bruto beirando a casa dos 15 bilhões de reais, superior ao de muitas capitais de estados brasileiros, como por exemplo, Campo Grande e Aracaju, cidades como Capela do Alto têm o seu PIB inferior a 200 milhões de reais.

Embora as caracterizações feitas ao longo deste capítulo, município por município, sejam elementos importantes no que diz respeito a uma leitura das disparidades regionais, não podemos deixar de relatar e discutir ao final deste capítulo, os resultados das entrevistas realizadas junto aos chefes dos executivos municipais, que acabaram por revelar alguns elementos extremamente valiosos para a discussão central deste trabalho: as propostas de institucionalização para a cidade de Sorocaba e sua hinterlândia.

Em primeiro lugar, invariavelmente, ouvimos dos prefeitos que pouca ou quase nenhuma discussão foi feita em âmbito regional e no seio dos próprios municípios sobre o porquê da institucionalização de uma área polarizada pelo município de Sorocaba e tendo mais 15 municípios orbitando em seu entorno; e mais, via de regra, ao longo das entrevistas, ouvimos dos mesmos que pouco sabiam sobre os reais ganhos com a inserção dos municípios que representavam, numa composição político-regional, especialmente, uma região metropolitana.

As audiências públicas como as que têm sido realizadas pelo governo paulista, a partir de 2011, através da Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano e Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), e que culminaram na criação da Região Metropolitana do Vale do Paraíba (2012), e das Aglomerações Urbanas de Jundiaí (2011) e de Piracicaba (2012), embora consideremos que tenham sido realizadas num ritmo bastante acelerado, o que culmina na falta do aprofundamento das discussões sobre o tema, parecem bastante interessantes, já que têm como característica principal, o chamamento de toda a sociedade para a discussão de tema tão relevante para os municípios candidatos a integrarem esta ou aquela composição político-administrativa.

Em segundo lugar, nos chamou a atenção o fato de não termos percebido junto aos 16 prefeitos que representam 8 partidos políticos (quadro 31) , fortes rivalidades político-partidárias que fossem empecilho para uma efetiva e profunda discussão para futura integração regional entre os municípios que representam, embora saibamos que tais rivalidades tendem a se acirrar no período pós-institucionalização, especialmente, no que diz respeito ao destino de verbas enviadas pelos governos estadual e federal que, por vezes, acabam centralizadas no município sede da região metropolitana ou de qualquer outra forma de composição político-regional.

Quadro 31 - A Diversidade Político-Partidária Regional	
Município	Partido Político do Prefeito
Alumínio	PMDB
Araçariguama	PSDB
Araçoiaba da Serra	PTB
Boituva	DEM
Capela do Alto	PV
Ibiúna	PV
Iperó	PSDB
Itu	PSD
Mairinque	PTB
Piedade	PT
Porto Feliz	PT
Salto	PDT
Salto de Pirapora	PDT
São Roque	PSDB
Sorocaba	PSDB
Votorantim	PT

Fonte: Informações colhidas durante entrevistas realizadas com os prefeitos entre os anos de 2010 e 2011.

Organização: BARRETO, I. J.

Em terceiro lugar, ficou evidente a partir das entrevistas que realizamos que - independentemente da institucionalização da Região Metropolitana de Sorocaba ou de qualquer outra forma de composição político-administrativa - há uma forte expectativa por parte dos prefeitos sobre o papel da cidade de Sorocaba como irradiadora do desenvolvimento para a região da qual é polo. Tais expectativas estão alicerçadas, especialmente, no fato de que o governo de Sorocaba tem mostrado predileção por receber nos distritos industriais da cidade, indústrias de grande porte, como aconteceu recentemente com a instalação de mais uma planta da empresa automotiva Toyota. Deste modo, segundo o que vislumbram boa parte desses chefes dos executivos municipais, as pequenas e médias empresas que almejam se instalar na região, naturalmente procurariam as cidades localizadas no entorno de Sorocaba.

A cidade de Porto Feliz, que faz limite com a porção norte de Sorocaba, local onde foi inaugurado recentemente o segundo distrito industrial sorocabano, é um bom exemplo do que relatamos ao final do parágrafo anterior. Com a chegada da montadora japonesa Toyota, várias outras empresas fornecedoras já procuram locais em território portofelicense para instalação de suas plantas. Como já destacamos no tópico onde falamos sobre o referido município, A própria Toyota deve inaugurar nos próximos anos, uma nova planta no município.

Neste momento em que já sabemos os resultados das eleições municipais de 2012, podemos registrar a manutenção por mais uma mandato do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), a frente da Prefeitura Municipal de Sorocaba. Ao final deste mandato, serão 20 anos do referido partido na chefia do poder executivo sorocabano. O Estado de São Paulo cabe lembrar, também é governado pelo PSDB durante o mesmo período. Isso certamente nos faz acreditar que essa consonância partidária reforça ainda mais a consolidação da cidade de Sorocaba como maior centro de representatividade política no âmbito regional.

A proposição do governador Geraldo Alckmin que sugere a criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba- em contraposição ao projeto de lei que cria a Região Metropolitana de Sorocaba - parece ter ganhado força, especialmente com a realização da primeira audiência pública realizada em maio de 2012 para a discussão do assunto. O apoio à referida proposição, do prefeito de Sorocaba, Vitor Lippi, que como pudemos constatar nas entrevistas, é visto como um dos mais importantes líderes políticos regionais (apesar das diferenças político- partidárias), indubitavelmente, dá força bastante significativa à proposta do poder executivo estadual. Soma-se a isso, a já destacada manutenção do partido à frente do

poder executivo da cidade, como a eleição do candidato tucano, Antonio Carlos Pannunzio que, como não podia ser diferente, já mostrou a intenção de trabalhar em sintonia como os projetos do governo estadual.

Pelos diferentes perfis apresentados ao longo deste capítulo fica clara a centralidade da cidade de Sorocaba na região alvo desta pesquisa. As análises integradas dessas caracterizações municipais deverão ser resgatadas, oportunamente, no capítulo III da Tese, onde servirão de base para a reflexão entre as diferentes proposições de institucionalizações de novas unidades político-regionais no país, em especial, as regiões metropolitanas e o processo de metropolização do espaço e as práticas já executadas no território brasileiro procurando avaliar as reais possibilidades da criação da Região Metropolitana de Sorocaba ou de qualquer outra forma de integração regional na área alvo desta pesquisa.

Agora a metrópole está presente em toda a parte e no mesmo momento. A definição do lugar é cada vez mais no período atual a de um lugar funcional à sociedade como um todo. E, paralelamente, através das metrópoles, todas as localizações tornam-se hoje funcionalmente centrais. Os lugares seriam mesmo, lugares funcionais da metrópole. (SANTOS, 2008, p.101)

CAPÍTULO II

METRÓPOLE, METROPOLIZAÇÃO E REGIÃO METROPOLITANA: CONCEITUAÇÃO E DISCUSSÃO SOBRE A CRIAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL

2. METRÓPOLE, METROPOLIZAÇÃO E REGIÃO METROPOLITANA: CONCEITUAÇÃO E DISCUSSÃO SOBRE A CRIAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL.

2.1. MetrÓpole, Metropolização e Região Metropolitana: um esforço para conceituação

A conceituação dos temas anunciados neste capítulo seguramente não é tarefa fácil; porém, consideramos que, ao fugir dos termos conceituais, estaremos deixando de municiar o leitor deste trabalho da multiplicidade de enfoques que é dado ao tema por diversos autores, o que acreditamos, é absolutamente positivo diante de tema tão dinâmico e passível de tanta discussão.

Na citação abaixo, a contribuição de vários autores que buscam uma conceituação para o termo metrÓpole:

MetrÓpole: “Organismo urbano onde existe uma complexidade de funções capazes de atender a todas as formas de necessidade da população urbana nacional ou regional” (SANTOS, 1965, p. 44). Corresponde à cidade principal de uma região, aos nós de comando e coordenação de uma rede urbana que não só se destacam pelo tamanho populacional e econômico, como também pelo desempenho de funções complexas e diversificadas (multifuncionalidades), e que estabelece relações econômicas com várias outras aglomerações. Concretiza-se por uma extensão e uma densificação das grandes cidades (ASCHER,). É considerada o lugar “ privilegiado e objeto de operação do denominado processo de globalização, ou seja, dos mercados globais” (SOUZA, 1999), funcionando e evoluindo conforme parâmetros globais, mas guardando especificidades “ que se devem à história do país onde se encontram e à sua própria história local” (SANTOS, 1999, p.9). As metrÓpoles diferenciam-se pela variedade de bens e serviços que oferecem e pelo mercado de trabalho diversificado. (VELTZ, 1996). Pode se incorporar à noção de metrÓpole características atribuídas às cidades globais , como os lugares centrais, onde se efetivam ações de mercados e outras operações globalmente integradas, ao concentrarem perícia e conhecimento, serviços avançados e telecomunicações necessárias à implementação e ao gerenciamento das operações econômicas globais, bem como ao acolhimento de matrizes e escritórios de empresas, sobretudo das transnacionais (SASSEN, 1998), bancas e agências de serviços avançados de gerenciamento e de consultoria legal, e de profissionais qualificados (COHEN, 1981, p.300), e por serem irradiadores do progresso tecnológico, como meios de inovações (SASSEN, 1998). (MOURA; LIBARDI; BARION, 2006, p.33)

Desde as primeiras décadas do século passado a denominação metrÓpole vem sendo utilizada de maneira recorrente na literatura que aborda o tema para definir as grandes aglomerações urbanas espalhadas pelo globo. ASCHER (1995, p.14) nos lembra:

Etimologicamente, a metrópole é a antiga cidade grega, “mãe” de suas colônias, que “exporta” seus guerreiros, seus comerciantes, seus deuses. Esta imagem sede lugar a grande cidade moderna, que se define mais pelo relacionamento internacional de suas empresas, de seus capitais, de suas universidades, que pelas funções tradicionalmente regionais e por um interior de onde ela retira recursos e poder [...].

A metrópole contemporânea, então, se afirma cada vez mais como centro privilegiado nas trocas internacionais onde a excelência e a hibridez destas trocas acabam determinando a sua posição nesta rede de trocas mundiais. Sobre isso é bastante oportuno dizer que:

As metrópoles preenchem assim uma série de funções essenciais (políticas, econômicas, culturais ou ideológicas); aquelas que concernem, no mais alto nível, o governo dos homens, de suas atividades, de seus valores. Elas constroem uma rede mundial, um tipo de tecido de centralidades combinando lógicas hierárquicas e resilientes. De todo modo, elas se apóiam sobre conjuntos territoriais de porte variável, ligados entre si por seu indispensável papel de intermediários. Assim, trata-se de uma larga gama de áreas urbanas engrenando metrópoles assentadas no coração das regiões que dividem os territórios nacionais até as metrópoles mundiais e as cidades globais que governam o planeta. (MÊO, 2008, p.2)

Ainda sobre as diferentes funções da metrópole, Ortigoza (2009, p. 202), traz a seguinte contribuição:

A forte vocação na função terciária faz da metrópole um espaço flexível e receptivo aos novos nexos produtivos, valorizando as atividades comerciais e acelerando o consumo no e do espaço. Com estes atributos as metrópoles vão deixando, de forma gradual, de ser fabris para tornarem-se terciárias sem, no entanto, deixar de comandar as redes de fluxos produtivos mundiais, entrando assim em uma nova hierarquia urbana mundial.

Em suas considerações sobre a metrópole, Moraes, (2006, p.23), destaca que a mesma é produto histórico e singular do mundo contemporâneo:

A metrópole é uma forma histórica de organização do espaço geográfico. Um tipo específico de habitat humano. A forma pela que se expressa o maior nível de adensamento populacional existente na superfície terrestre. Trata-se de uma massa contínua de ocupação humana e de edificações contíguas, sem paralelo no globo. Uma grande aglomeração de pessoas e de espaços socialmente construídos, de magnitude impar na história. O fato metropolitano é, portanto, temporal e espacialmente singular, expressando uma particularidade do mundo contemporâneo.

O crescimento de uma determinada cidade, no conjunto de um continuum urbano e, por consequência, o aumento do seu grau de influência sobre os mesmos, nos dá indicativo de que não estamos diante simplesmente de um aglomerado urbano e sim, de uma metrópole, mesmo que esta última exerça influência apenas regionalmente. Souza, (2003, p.33), explica:

Se uma das cidades que formam uma aglomeração urbana crescer e se destacar demais, apresentando-se com uma cidade grande e com uma área de influência econômica, pelo menos, regional, então não se está mais diante de uma simples aglomeração, mas de uma metrópole. Uma metrópole é, também, por conseguinte, um “minissistema” em escala local, polarizado, esse sistema, por uma cidade principal, que abriga o núcleo metropolitano. [...].

No atual momento do processo de urbanização, o que antes era apenas característico da metrópole, agora é percebido em outras parcelas do espaço, e não necessariamente na mesma contiguidade espacial: é a chamada metropolização do espaço. Assim sendo, MOURA e FIRKOWSKI, (2003, p. 33), nos esclarece:

A metropolização pode ser compreendida como um momento de maior complexidade do processo de urbanização; um fenômeno que se refere muito mais aos modos de vida e de produção que à própria dimensão territorial das metrópoles. [...] Dessa forma, o processo de metropolização não pode ser capturados por limites previamente definidos, o que agrava o conflito entre as unidades político-administrativas historicamente determinadas e o processo urbanoespacial em curso.

Lencioni (2011, p. 47) em suas considerações sobre a metropolização do espaço, de maneira bastante oportuna destaca:

O processo de metropolização corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea associada a reestruturação capitalista. Esse processo é uma determinação histórica porque se coloca como condição, meio e produto para a reprodução social contemporânea [...].

Moraes, (2006, p.26), atrela mais uma vez a metropolização do espaço ao atual momento histórico, ou seja, como fenômeno da modernidade:

[...] a metropolização como processo universal da contemporaneidade será passível de uma teoria geral que a qualificaria, inclusive, como elemento de periodização do presente histórico: a metrópole como forma geográfica histórica, atinente a um momento do capitalismo plenamente constituído. A ideia da existência de metrópoles na antiguidade e no Mundo Antigo revela-se um anacronismo, em uma visão essencialmente anti-histórica. A metrópole, na concepção assumida, seria um fenômeno moderno. Uma expressão da espacialidade moderna (tomando a modernidade em sentido histórico restrito). (MORAES, 2006, p.26).

A metropolização do espaço não se confina aos limites institucionalizados pelo Estado, ou seja, tal fenômeno pode ser percebido fora dos limites da unidade político-administrativa previamente concebida.

De forma resumida. Podemos dizer que o processo de metropolização do espaço não se restringe à região metropolitana. Em outros termos, o processo de metropolização do espaço não diz respeito apenas à Região Metropolitana; ou seja, não é exclusivo da metrópole e nem se confina mais nas fronteiras da região metropolitana. (LENCIONI, 2003, p. 36).

A expressão metropolização do espaço, por si só, já denuncia um processo em andamento. Neste processo, a mesma autora nos aponta alguns aspectos que merecem atenção:

[...] As altas taxas de urbanização, a magnitude expressiva dos investimentos do capital, a concentração das condições gerais de produção, tais como a infraestrutura de transportes ou a rede de fibra ótica, bem como as atividades de serviços, notadamente aquelas relativas à prática do trabalho imaterial e às atividades de gestão do capital, denunciam estar ocorrendo o processo de metropolização do espaço. (ibidem, p.40).

Sobre a expressão aglomeração metropolitana, cabe destacar que a mesma é uma área polarizada por uma metrópole, mesmo que em alguns pontos a mesma apresente descontinuidade territorial. Neste espaço, as trocas são intensas entre a grande maioria dos municípios, porém, por vezes, não obedecendo a regra outrora utilizada que é a da proximidade geográfica; municípios do aglomerado metropolitano podem promover trocas intensas com áreas distantes dali, ao mesmo tempo apresentam poucas relações com

municípios que tangem os seus limites administrativos. A intensidade dessas trocas podem se dar, inclusive, entre o local e global.

Aglomeração metropolitana (ou área metropolitana): corresponde à mancha de ocupação contínua ou descontínua diretamente polarizada por uma metrópole, onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades, envolvendo municípios fortemente integrados ou considerando parcialmente ou inteiramente área de um único município. A densificação de atividades e populações acontece nas áreas metropolitanas (KNOX; AGNEW, 1994).

A região metropolitana se apresenta como uma aglomeração metropolitana. Posteriormente, a mesma poderá, sob o crivo do Estado, se institucionalizar. Cabe lembrar que, com a institucionalização, outras áreas poderão ser incorporadas à aglomeração metropolitana, sendo que, em especial, no caso brasileiro, tal fato tem se restringido, quase que exclusivamente, às ações políticas, especialmente, depois que tal incumbência foi delegada aos legislativos estaduais.

A aglomeração metropolitana polariza o que poderia vir a ser institucionalizado enquanto “região metropolitana”, que poderia ser maior ou idêntica à aglomeração, mas sempre decorrente de uma ação pragmática do Estado. [..] “região metropolitana” corresponde a uma porção definida institucionalmente, como no Brasil, as nove RMs institucionalizadas pela Lei 14 e 20/73 ou as atuais definidas pelas legislações dos estados brasileiros, com finalidade, composição e limites determinados. (OBSERVATÓRIO, 2004, p. 8)

Com a participação de um determinado município numa ou outra região metropolitana, forja-se, principalmente, a títulos de dividendos políticos, o “cidadão metropolitano”. A partir de então, a título de exemplo, não se mora mais em Carapicuíba ou Jandira, mas sim, em São Paulo, evidenciando o ilusório “status” de pertencer a maior região metropolitana do país.

2.2. A sociedade capitalista e o processo de formação e estruturação das regiões metropolitanas

A sociedade capitalista conhece, a partir da Segunda Revolução Industrial, uma série de inovações tecnológicas que, seguramente, promoveram transformações sem

precedentes nos espaços urbanos. Tais influências são exercidas, ao mesmo tempo, pela introdução de novas atividades de produção e de consumo, e, com a mesma importância, pela eliminação do obstáculo espaço, graças ao grande desenvolvimento dos meios de comunicação.

É através da análise de processo de produção de uma nova forma espacial, a região metropolitana, que toda a problemática de organização do espaço nas sociedades capitalistas é recolocada em questão [...]. Trata-se de qualquer coisa a mais do que um aumento de dimensão e de densidade dos aglomerados urbanos existentes. As definições mais difundidas, assim como os critérios de delimitação estatística não guardam esta mudança qualitativa e poderiam aplicar-se, de fato, a qualquer grande cidade. O que distingue esta nova forma das precedentes não é só o seu tamanho (que é consequência de sua estrutura interna) mas também a difusão nos espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica.(CASTELLS, 1983, p. 53).

Os adventos da energia elétrica e, por consequência, de meios de transportes de massa, como o bonde elétrico, tornaram possível a possibilidade de o trabalhador fixar sua residência em pontos cada vez mais distantes de seu local de trabalho. Para Castells (1983, p. 54) “[...] Os transportes coletivos asseguraram a integração das diferentes atividades da metrópole distribuindo os fluxos internos segundo uma relação tempo-espaço.” Com relação ao automóvel o autor nos lembra que o mesmo contribuiu para “[...] a dispersão urbana, com enormes zonas de residência individual, espalhadas por toda a região, e ligadas pelas vias de circulação rápida aos diferentes setores funcionais.

A circulação de bens de consumo também é igualmente beneficiada com a introdução dos automóveis e pela mobilidade possibilitada pelos mesmos aos diferentes setores funcionais da metrópole. As diversas áreas da região metropolitana agora são alcançadas com facilidade e o aumento da intensidade dos fluxos acaba por determinar uma maior interdependência entre os espaços metropolitanos. Um bom exemplo disso é que [...] “sem a distribuição cotidiana por caminhão dos produtos agrícolas colhidos ou estocados na região, nenhuma grande metrópole poderia subsistir (ibidem).

Com relevância inegável, os meios de comunicação disponíveis à época trazem novas possibilidades de localização e distribuição no espaço metropolitano, possibilitando por vezes, “a concentração das sedes sociais de empreendimentos em certos setores, e a descentralização hierarquizada dos centros de produção e distribuição.”(ibidem). Nesse sentido, cabe destacar a importância do rádio, do telex e do telégrafo em tal contexto.

Se o progresso técnico permite, por um lado, a evolução das formas urbanas para um sistema regional de interdependências, graças às mudanças intervenientes nos meios de comunicação, por outro lado, ele reforça diretamente esta evolução, pelas transformações suscitadas nas atividades sociais fundamentais, em particular no que concerne à produção. A indústria está cada vez mais liberada com referência a fatores de localização espacial rígida, tais como matérias-primas ou mercados específicos, enquanto ao contrário, depende cada vez mais de uma mão-de-obra qualificada e do meio técnico e industrial, através das cadeias de relações funcionais já estabelecidas. A indústria portanto busca acima de tudo a sua inserção no sistema urbano, mais do que sua localização em relação aos elementos funcionais (matérias – primas, recursos, escoamentos). (*ibidem*)

Ao longo do século XX e à luz das inovações tecnológicas que vão se apresentado, a dinâmica metropolitana vai se mostrando cada vez menos dependente do ambiente físico. Neste meio técnico, o agrupamento espacial das atividades produtivas é extremamente favorecido e, como consequência, o que se vê é, cada vez mais, é uma interdependência entre esses espaços.

Castells, (1983), chama a atenção para o fato de a região metropolitana não ser apenas o resultado do chamado progresso técnico. Assim sendo, ele destaca que a mesma resulta do conjunto de forças produtivas.

Mas as região metropolitana não é o resultado necessário do simples progresso técnico. Pois, “ a técnica”, longe de constituir um simples fator, é um elemento do conjunto das forças produtivas, que são, elas mesmas, primordialmente, uma relação social, e comportam assim, um modo cultural de utilização dos meios de trabalho. Esta ligação material entre espaço e tecnologia constitui então o laço material mais imediato de uma articulação profunda entre o conjunto de uma dada estrutura social e esta nova forma urbana. A dispersão urbana e a formação das regiões metropolitanas estão intimamente ligadas ao tipo social do capitalismo avançado, designado ideologicamente sob o termo de “sociedade de massas”. (CASTELLS, 1983, p. 56).

Na dinâmica metropolitana, o sentimento de pertencimento ao local onde por vezes o trabalhador passou quase toda a sua vida, vai se perdendo a medida em que, inserido na ideologia da classe dominante acaba por fragmentar espacialmente as suas atividades de trabalho, lazer e residência. Este tripé que acabamos de citar, em tempos passados ou nos núcleos urbanos menores, em especial, nas cidades interioranas, estão muito próximos uns dos outros. Agora, na metrópole, a residência está fixada em um determinado bairro, o local de trabalho está há dezenas de quilômetros dali, por vezes, na Zona Industrial, e as atividades

de lazer (quando existem e há disponibilidade financeira) são buscada em outros recantos do espaço metropolitano. Diferentemente de outrora, onde os espaços públicos dos bairros eram maciçamente utilizados pela população que, em busca de lazer, ocupavam praças e ruas, onde a diversão não tinha custo financeiro e a integração entre os moradores era intensa. “Isso remete-se a pensar que a cidade é produto do movimento gerado pelo desenvolvimento das relações de produção capitalista, o que acaba refletindo intensamente sobre os processos de urbanização”. (MENDES, 2000, p. 10).

[...] Essa transformação traz consigo uma mudança radical para a vida dos antigos moradores impondo seu deslocamento para outras áreas da metrópole ou, para aqueles que ficam, uma nova relação com o bairro, “profundamente”, pela transformação de sua função no conjunto da metrópole, apagando os referenciais a partir dos quais se realizava a vida cotidiana dos moradores – aqui emerge com força a contradição entre o tempo da realização da vida e o tempo de transformação do espaço construído, implicando no empobrecimento das relações sociais na metrópole. (CARLOS, 2004, P. 15)

Cabe ainda destacar que, por conta dos altos custos dos terrenos e da alta carga dos impostos, muitos desses trabalhadores acabam por buscar a periferia metropolitana, onde os custos são menores e, assim, acabam por pesar menos em seus orçamentos. “ De fato, a periferia metropolitana tem sido, frequentemente, identificada como lugar dos bolsões de pobreza e das populações de baixa renda que deixa o núcleo metropolitano, premida, entre outras causas, pelo ônus dos impostos urbanos" (DAVIDOVICH, 2004, p. 214).

Com o adensamento populacional presenciado no interior dos quadros metropolitanos e, no contexto da sociedade capitalista, aumento das massas trabalhadoras nas relações de produção o que se observa é que tal fato “ faz-se acompanhar de uma diversificação de níveis e de uma hierarquização no próprio interior desta categoria social – o que no espaço, resulta numa verdadeira segregação em termos de status”. Tal segregação “separa e marca os diferentes setores residenciais, se estendendo por um vasto território[...]" (CASTELLS, 1983, p. 53).

Ao longo do tempo e, em especial, a partir da última década do século passado, o que se tem visto no contexto da dinâmica metropolitana, em especial no caso brasileiro é, paradoxalmente, um processo de concentração/desconcentração das atividades produtivas. Os centros gestores e de tomadas de decisão, em especial, das empresas multinacionais,

continuam concentrados em regiões tradicionalmente utilizadas para tais fins, como é o caso da Avenida Paulista no coração financeiro da cidade de São Paulo, sabidamente, sede da maior região metropolitana do país. Em contrapartida, as unidades produtivas destas empresas têm se instalado por diversas regiões do Estado de São Paulo, em especial, aquelas próximas do colar metropolitano de São Paulo. Nestas regiões, estas empresas procuram – e quase sempre encontram – as chamadas vantagens comparativas: baixo custo dos terrenos para instalação de novas plantas industriais, menor custo da mão de obra, incentivos fiscais, aqui tomados por exemplo. Além disso, as regiões eleitas têm que contar com bom aporte infraestrutural, em especial, no que se refere aos corredores de escoamento de produção, as rodovias, e aos meios de comunicação. As primeiras, importantes para os fluxos materiais; as segundas, para os chamados fluxos imateriais.

Carlos (2004, p.13) se faz bastante oportuna quando nos lembra que:

È assim a primeira vista que, a mudança mais evidente que se constata em São Paulo, refere-se, ao deslocamento dos estabelecimentos industriais, como decorrência das mudanças no processo produtivo, como condição de produtividade que obriga as empresas a se modernizarem, diminuindo seus custos de produção, o que se torna difícil numa metrópole super edificada como São Paulo, onde o preço do solo urbano (escasso) é alto e o congestionamento eleva os custos de circulação, pois aumenta o tempo dos deslocamentos. Por outro lado, os impostos também são mais altos e os incentivos menores ou inexistentes. Mas, contraditoriamente, o deslocamento potencializa a concentração, na medida em que muitas sedes de indústrias (que se deslocam) permanecem na metrópole sinalizando o fenômeno da desconcentração (do setor produtivo) e a centralização do dinheiro capital.

Os apontamentos de Davidovich (2004) também vêm ao encontro da reflexão que aqui fazemos, uma vez que os mesmos destacam a concentração dos serviços especializados no núcleo central da metrópole, em especial os informacionais e os de gestão: é a chamada “cidade informacional”.

Deste modo e adotando determinado nível de generalização, pode se observar que a porção núcleo da metrópole, mais precisamente o núcleo central, tende a concentrar os empregos de maior qualificação, tanto na indústria quanto nos serviços, bem como nos setores dinâmicos da economia. Entre os serviços distinguem-se aqueles ligados à produção e às empresas, como os referentes a finanças e seguros, publicidade e informática; distinguem-se também os de logística, marketing e funções comerciais, pertinentes à organização dos mercados. Trata-se de atividades que correspondem aos chamados empregos estratégicos, compreendendo, além da informática, dos bancos e seguros, atividades de pesquisa, gestão,

telecomunicações e transportes.[...] Afirmam-se, assim, tendências para a cidade informacional , respaldada na expansão dos setores da “nova economia”, que tem concorrido para a decadência do centro tradicional e de outras áreas do espaço metropolitano[...]. (DAVIDOVICH, 2004, p. 213)

Por fim, Castells (1983, p. 57) destaca que é no seio da região metropolitana enquanto forma central e primeira de organização do espaço do capitalismo avançado, que a importância do ambiente físico na determinação do sistema de relações funcionais e sociais diminui. A mesma anula possíveis distinções entre o rural e o urbano e coloca em primeiro plano da dinâmica espaço/sociedade, a conjuntura histórica das relações sociais que é a sua base.

2.3. Os dois modelos que foram largamente utilizados como referência nos estudos e definições de áreas urbanas/metropolitanas

Os modelos seguidos por órgãos de informações franceses e norte-americanos foram largamente utilizados por vários países em seus processos de condução e delimitação de suas áreas urbanas, e por consequência, dos seus quadros metropolitanos. No caso da França, a referência foi o Institut National de La Statistique e des Étude Economiques (INSEE); dos Estados Unidos vieram as contribuições do Bureau of the Census. Um bom exemplo de utilização destes referenciais foi a Inglaterra, que ao definir a área metropolitana de Londres, em 1950, teve como base esses dois modelos, utilizados por aquele país até 1998.

Na França os estudos para a definição e identificação de sua áreas urbanas começam já na década de 1950. No caso da aglomeração de Paris, os limites começam a ser definidos em 1959 pelo Institut National de La Statistique e des Étude Economiques (INSEE). Segundo Soares (1968, apud Castello Branco) os critérios utilizados à época foram os seguintes: população (população total da comuna e sua densidade demográfica); gênero de vida urbano (no que se refere a esse indicador, ele é aumentado à medida em que a taxa da população vivendo da agricultura vai diminuindo); e integração (mensurada pelo deslocamento pendular para o trabalho e pela taxa de crescimento populacional, supostamente elevada nas comunas sob forte influência da metrópole), no caso, Paris.

Utilizando uma forma de classificação denominada de nomenclatura, o INSEE em parceria com estudiosos do tema, hierarquizou e delimitou todas as áreas urbanas francesas, no final do século passado.

Acompanhando a evolução das formas de assentamento na França, o INSEE identificou, delimitou e hierarquizou todas as áreas urbanas da França, em 1999, segundo características assumidas pela forma urbana, sendo tal classificação conhecida como “nomenclatura”. A base para a reformulação dos conceitos e operacionalização das pesquisas na França foi resultado de estudos conjuntos entre pesquisadores do INSEE e especialistas nesta temática. A definição dos espaços urbanos, e de sua hierarquização, parte da conjugação de dois critérios: população total da comuna superior a 2.000 habitantes, e distância entre as residências inferior a 200 m. Note-se que, para o cálculo da distância, não são considerados os prédios de uso não residencial. A partir destes dois critérios são definidos os níveis hierárquicos de assentamento urbano [...] (CASTELLO BRANCO, 2003, p.33).

A partir dos dois critérios que acabamos de citar, são definidos os níveis hierárquicos para o assentamento urbano. Assim sendo, a unidade urbana pode ser dividida em dois tipos: a Cidade Isolada, que compreende uma única comuna; e a Aglomeração Urbana, quando o assentamento se estende continuamente por mais de uma dessas comunas, incorporando, portanto, o critério de contiguidade. No caso dos Pólos Urbanos, os mesmos são compostos por Unidades Urbanas com total de emprego igual ou superior a 5.000 e onde no máximo 40% da sua força de trabalho se desloque para empregos em outra Unidade Urbana. As comunas e as Unidades Urbanas adjacentes a um Pólo Urbano constituem a Coroa Periurbana, e o conjunto de Pólo Urbano e Coroa Periurbana é denominado de Área Urbana. (ibidem).

No caso dos Estados Unidos, a preocupação em delimitar as Grandes áreas Urbanas tem início a partir das primeiras décadas do século XX. Já nos Censos de 1910 e 1920, o Census Bureau apresentava alguns critérios para definição de áreas metropolitanas naquele país. Deste modo, foram consideradas como metropolitanas as cidades com mais de 100.000 habitantes e tendo como limite para tais manchas urbanas a densidade da população das menores unidades político-administrativas. Nos Censos de 1930 e 1940 houve redução nos limites populacionais para que uma determinada cidade fosse considerada metropolitana: para isso, bastava possuir 50.000 habitantes.

Em 1950, o Censo apresentava algumas modificações: a unidade geográfica de pesquisa passa a ser o condado, e dois novos conceitos passam a ser introduzidos. “área urbanizada” – área construída contínua com população igual ou superior a 50.000 habitantes, e “Área Metropolitana Estandarizada” - extensão metropolitana localizadas ao redor das grandes cidades. A estrutura de população ativa como critério de definição acaba por ser adotada, estabelecendo-se um mínimo de 75% da força de trabalho, vinculadas às atividades

não agrícolas .(BUREAU OF THE CENSUS, 1994, apud CASTELLO BRANCO, 2003, p.30) . “O movimento pendular foi o critério utilizado para avaliar a integração entre os centros de uma área metropolitana.” (CASTELLO BRANCO, 2003, p. 30).

Ainda em 1950 é alterado o critério de densidade, onde além da população superior a 50.000 habitantes na cidade central, há também a exigência de que a densidade seja de 500 domicílios por milha quadrada, o que significa aproximadamente 2.000 habitantes em tal espaço.

No ano de 1980, houve novamente alteração nos critérios, e entre elas, a eliminação da exigência de haver menos de 25% da força de trabalho em atividades agrícolas, pois isso não afetaria a maioria dos condados. No ano de 1983, o conceito de Área Metropolitana Estandarizada Estatística Consolidada foi introduzido, sendo o constituído pela agregação de Áreas Metropolitanas Estatísticas contíguas e ligadas por movimentos pendular. Estas últimas, por fazerem parte de uma Área Metropolitana Estandarizada Estatística Consolidada passaram a ser denominada de Área Metropolitana Estandarizada Estatística Primária, sendo que, a denominação de Áreas Metropolitanas Estatísticas passou a designar apenas as Áreas Metropolitanas Isoladas. (ibidem).

Em 2000 duas inovações são apresentadas pelo Censo: a primeira delas diz respeito às alterações dos critérios que definem as regiões metropolitanas; a segunda se refere ao conceito de áreas micropolitanas. No caso destas últimas, passam a definir os núcleos urbanos cuja população esteja entre 10.000 e 50.000 habitantes, “ de modo a obter unidades equivalentes para fins estatístico que superem a diversidade de divisões político-administrativas permitida pelo regime federativo americano”. (Ibidem, p. 32).

Sobre a importância da classificação destas novas unidades político administrativas, Ratcliffe (2001 apud CASTELLO BRANCO) nos relata que “ as áreas menores constituem os novos nós de um complexo sistema de ligações sociais e econômicas, cuja organização se faz ao sabor das circunstâncias políticas e econômicas, justificando a criação das “áreas micropolitanas”.

No que diz respeito às alterações nos critérios de que definem a as regiões metropolitanas o mesmo autor salienta: “Quanto às áreas metropolitanas, as novas definições adotadas pelo Census Bureau estabelecem como ‘área metropolitana para produção estatística’ uma área que contenha núcleo de população significativo e comunidades adjacentes com alto grau de integração com o núcleo.” (ibidem)

2.4. A Institucionalização das Primeiras Regiões Metropolitanas no Brasil

As políticas desenvolvimentistas pautadas no planejamento e modernização do território foram a tônica de vários governos nacionais em vários países do mundo. Na América Latina, nos primeiros anos da segunda metade do século XX, passa a ganhar importância esse tipo de política. Segundo Lencioni (2011), os paradigmas com base na CEPAL (Comissão Econômica para América Latina e Caribe) tiveram forte influência nos projetos de desenvolvimento de países latino-americanos. O Estado tem papel central em tais projetos “e se coloca como principal agente de implementação das reformas sociais e que faz do planejamento governamental, o principal instrumento de intervenção na sociedade” (LENCIONI, 2011, p. 41).

No caso brasileiro, foi a partir dos primeiros anos da década de 1970, que houve pela primeira vez, predominância da população urbana em relação a população rural. Essa nova dinâmica populacional atrelada ao forte crescimento industrial que o país passa a presenciar fez com que o Estado assumisse a incumbência de promover políticas de desenvolvimento, especialmente, as que se referem aos espaços urbanos e regionais.

Duas referências teóricas foram largamente utilizadas, tanto para os temas pertinentes ao desenvolvimento regional quanto para o urbano. A primeira, relativa à discussão de modelos aplicativos, fazendo com que estudos econométricos voltados ao crescimento urbano e regional tivessem importância e ocupassem profissionalmente investigadores no planejamento. A segunda dessas referências foi a Teoria dos Pólos de Crescimento de Perroux (1973), com forte influência no discurso nos organismos de planejamento. Enfim, planejar de forma racional o crescimento urbano e a descentralização econômica era o desafio brasileiro naqueles anos (*ibidem*).

Foi com base na Teoria dos Polos de Crescimento que a grande maioria dos projetos governamentais voltados ao desenvolvimento urbano e regional àquela época foi desenvolvida. A partir da referida teoria, se procurou identificar por toda a extensão do território brasileiro, as regiões candidatas a sediarem um desses Pólos sob orientação de tais projetos. Merecem destaque aí, as regiões metropolitanas como bases principais e estruturadoras do ordenamento territorial pretendido.

Segundo a Teoria dos Polos de Crescimento a capacidade de crescimento só é possível de se registrar em determinados pontos do território. Assim, a partir de um polo de crescimento seria possível promover o desenvolvimento da região onde o mesmo está

inserido. Para isso, seriam elementos fundamentais, os corredores viários por onde os fluxos entre o polo e sua hinterlândia ocorreriam.

Lencioni (2011, p. 44) , destaca que nessa teoria, a indústria motriz⁶³ é vista como a principal geradora de um polo de crescimento e que, segundo a influência econômica de cada um desses polos, se estabelece uma hierarquia entre os mesmos. No contexto de tal hierarquia estão os polos internacionais, os regionais e até mesmo os locais.

No próximo tópico, trataremos de periodizar as principais ações governamentais que precederam e permearam a criação das primeiras regiões metropolitanas brasileiras.

2.4.1. Principais políticas governamentais no processo de criação das primeiras regiões metropolitanas brasileiras

Em 1964, com o advento da ditadura militar, o Brasil passa a ser governado pelo primeiro presidente do regime ditatorial, Humberto Castello Branco. A partir de tal governo foram presenciadas várias ações governamentais voltadas às políticas urbanas. Deste modo se faz oportuno destacar que:

Com o regime instaurado em 1964, substanciais transformações ocorreram nas estruturas de governo e nos conteúdos das políticas públicas. A essas transformações não estariam imunes a política urbana. Contudo, não deixou de estar presente, a tensão entre políticas singulares, concretas, de alocação direta de recursos a grupos e classes, e a ambição de obter um corpo integrado de normas, critério e diretrizes para constituir uma política urbana maior. (CINTRA, 1977, p.10).

Ainda no ano de 1964 é criado o BNH (Banco Nacional de Habitação), órgão que, além das políticas voltadas à habitação , como o próprio nome sugere, passa a centralizar e determinar as ações relativas às políticas urbanas da época. Cabe ainda complementar que este órgão detinha verbas bastante consistentes, em especial, por ser responsável pela gestão dos fundos do FGTS (Fundo de Garantia por tempo de Serviço). Essa hibridez do órgão era comumente criticada, como podemos observar a seguir:

⁶³ De acordo com Tolosa (1972, p.196 – 197), em sua análise da Teoria dos Pólos de Crescimento, de Perroux, a indústria motriz apresenta três características principais: [...] em primeiro lugar possui grande porte, [...] deste modo, suas decisões tendem a causar um grande impacto na área. Segundo, a indústria motriz apresenta uma taxa de crescimento superior á média regional. Finalmente, a indústria motriz caracteriza-se por uma forte interdependência técnica (linkages) com uma gama diferenciada de outras indústrias, de modo a formar um complexo industrial. [...] A influência da indústria motriz pode ser basicamente dividida em efeitos sobre a estrutura de produção e efeitos sobre a demanda ou mercado.

O Banco Nacional de Habitação tem, bem se vê, uma denominação que já não corresponde exatamente ao que faz. Saindo gradativamente do campo da habitação e entrando em água potável, esgoto sanitário, material de construção e planejamento urbano, o BNH se transforma aos poucos em um banco de desenvolvimento urbano. Na verdade não se mudou o nome em 1971, quando o banco sofreu uma transformação, porque aquele momento, politicamente, era inconveniente. Porém, a atitude mental das pessoas que trabalham no BNH é a de servidores de uma instituição que promove não apenas a construção de casas próprias mas, muito mais que isso, o desenvolvimento urbano. (COSTA, 1972, p. 25)

Diante da necessidade de se pensar a problemática urbana de maneira planejada e sistematizada, o que pelas múltiplas funções do BNH não era feito a contento, Cintra (1977), ressalta que “Os “vendedores” e “agitadores” da temática urbana, na maioria, arquitetos e planejadores não acharam muito difícil convencer as autoridades de nível mais alto, da necessidade de política mais abrangente e sistemática para os problemas urbanos. O autor lembra que no modo de pensar dos mesmos:

Tal política deveria exprimir-se seja num sistema de planejamento, seja num conjunto de leis e regulamentos atualizados, que substituíssem os documentos obsoletos relativos às questões urbanas , e preenchessem os vazios que as novas necessidades tornaram evidentes nesse campo. (CINTRA, 1977, p. 20)

Como resultado das reclamações e descontentamentos pertinentes às políticas urbanas à época, como os que acabamos de citar, surge por força da Lei 4.380, de 1964, o SERPHAU (Serviço Federal de Habitação e Urbanismo). Em 1966, com base no Decreto de nº 59.917, as funções deste órgão são regulamentadas, e entre suas principais atribuições estão: a condução de políticas de planejamento local; e a criação de legislação apropriada para a promoção de política nacional de desenvolvimento local integrado.

Durante o segundo governo do período da ditadura brasileira, a saber, do presidente Costa e Silva, o SERPHAU começa a despontar de fato como órgão gestor da política urbana do país, em especial, com a regulamentação de suas atividades através do Decreto de nº 59.917. Neste período, o órgão era dirigido pelo arquiteto Harry Cole que, na condição de membro do EPEA (atual IPEA), havia elaborado o chamado “ Sistema Nacional de Planejamento Local Integrado”, que entre outras coisas, identificou os nove polos urbanos

brasileiros de maior importância, que anos depois seriam institucionalizados como as primeiras regiões metropolitanas brasileiras.

Os Polos de Desenvolvimento foram, segundo Davidovich (2004, p. 198), “definidos no Seminário ‘Polos de Desenvolvimento’ realizado em Recife em 1966”. A autora ainda completa: “Esse importante evento integrou-se, decerto, no debate a respeito das grandes aglomerações urbanas que se desenvolviam no âmbito mundial e que constitui um eixo do congresso promovido pelas Nações Unidas, em Estocolmo, na Suécia, em 1961”. (ibidem).

Os estudos realizados pelo então EPEA no sentido de identificar os principais polos urbanos brasileiros tiveram significativa influência do Conselho Nacional de Geografia e do geógrafo francês Michel Rochefort. Concluídos tais estudos, a etapa seguinte seria a de efetivamente tornar tais polos em áreas de planejamento, sobre o crivo de legislação específica. Em função de se estar às vésperas de uma nova Constituição⁶⁴ (1967), houve intensos entraves políticos em torno das normatizações pertinentes a criação de tais unidades político-administrativas, e conseqüente alinhamento das mesmas com as políticas pretendidas pelo governo central.

Um dos problemas centrais era a proposta de um dos principais juristas encarregados de elaborar a Carta Magna, onde se previa a possibilidade tanto do governo federal, quanto dos governos estaduais de criar as regiões metropolitanas. O assunto era ainda muito obscuro em suas implicações para que permitisse riscos. Na proposta de Meirelles, poderiam não só o governo federal, mas também os governos estaduais, estabelecer regiões metropolitanas. Os servidores e obras públicas de “interesse regional” seriam planejados e realizados em conjunto por uma administração unificada, intermunicipal. Os recursos para a área metropolitana deveriam provir dos governos federal e estadual (embora o projeto de Meirelles estabelecesse que tal dispositivo deveria aguardar disposição legal posterior). No artigo 157, a própria criação - e não apenas a dotação dos recursos - tornou-se dependente de Lei Complementar à Constituição. (CINTRA, 1977, p. 28).

A Constituição Federal promulgada em 1967 prevê, em seu Artigo 157, Parágrafo 10, a prerrogativa de a União instituir novas regiões metropolitanas. Desde modo, o texto nos informa que:

⁶⁴ Cabe aqui lembrar que ainda no governo de presidente Castello Branco foi redigido o artigo constitucional sobre áreas metropolitanas no país.

A União, mediante Lei Complementar, poderá estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios limítrofes que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma comunidade sócio-econômica, visando a realização de serviços de interesse comum. (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1967).

Os Ministérios do Planejamento e do Interior estavam a frente dos assuntos relativos a organização das áreas metropolitanas no país. As incertezas com relação a estas últimas iam desde a forma de organização ao grau de autonomia dentro destas unidades político-administrativas. Ao Ministério do Planejamento estava ligado o EPEA (IPEA) cujos integrantes eram, em sua grande maioria, favoráveis a institucionalização das áreas metropolitanas; portanto, defensores de que os assuntos relacionados a tal tema ficassem a cargo do referido Ministério. Em contrapartida, ao Ministério do Interior, estavam ligados o BNH e o SERPHAU, que pareciam se apresentar com inclinação natural a tal tarefa, conforme descrito por Cintra, (1977).

A discussão, porém, ia muito além dos dois Ministérios. Passava pelos estados e municípios, onde se questionava, entre outras coisas, o que seria de fato metropolitano e qual o papel destes dois entes político-administrativos em tal contexto. Perderiam autonomia administrativa? Até que ponto haveria ingerência do governo federal? Como inscrito na Constituição, o que seriam os “ serviços de interesses de comum”? De qual (quais) esfera(s) viriam os recursos para execução de tais serviços? A gestão seria compartilhada entre as várias hierarquias de governo? Criar-se-ia um quarto nível de governo entre as esferas estadual e municipal?

Tais imprecisões e indecisões se transferem para a redação do texto da Lei Complementar à Constituição que criava as regiões metropolitanas. As intervenções na referida Lei vinham através das emendas propostas por várias esferas de governo: federal, estadual e municipal. Por conta disso, tal redação se estendeu por vários anos.

Por fim, em 8 de junho de 1973 é sancionada a Lei Complementar de nº 14⁶⁵, que cria as primeiras regiões metropolitanas brasileiras identificadas no quadro 32. Lencioni (2011, p. 43) nos revela o caráter desenvolvimentista intencionado com a criação das primeiras regiões metropolitanas brasileiras quando afirma que:

Essas metrópoles deveriam impulsionar o desenvolvimento irradiando-o pelo território e dentre essas, aquelas metrópoles do Sudeste (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) deveriam arrefecer seu crescimento como uma das

⁶⁵ Texto na íntegra nos anexos deste trabalho.

medidas que contribuiriam para superar as mazelas de uma urbanização avassaladora.

Quadro 32 - As 8 Primeiras Regiões Metropolitanas Brasileiras e os Municípios Integrantes de Tais Unidades Político-Regionais		
Nome da Região Metropolitana	Municípios Integrantes	Nome dos Municípios
Região Metropolitana de São Paulo	37	São Paulo, Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana de Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Suzano e Taboão da Serra.
Região Metropolitana de Belo Horizonte	14	Belo Horizonte, Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano.
Região Metropolitana de Porto Alegre	14	Porto Alegre, Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão.
Região Metropolitana de Recife	9	Recife, Cabo, Igarassu, Itamaracá, Jaboatão, Moreno, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata.
Região Metropolitana de Salvador	8	Salvador, Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz.
Região Metropolitana de Curitiba	14	Curitiba, Almirante Tamandaré, Araucária, Bocaiúva do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Piraquara, São José dos Pinhais, Rio Branco do Sul, Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Mandirituba e Balsa Nova.
Região Metropolitana de Belém	2	Belém e Ananindeua.
Região Metropolitana de Fortaleza	6	Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Maracanaú, Pacatuba e Aquiraz.

Fonte: Lei Complementar nº 14 de 08 de junho de 1973.

Organização: BARRETO, I. J.

A Lei Complementar n° 14 traz alguns pontos que merecem destaque, em especial, no que tange aos dois conselhos metropolitanos criados por ela: o Deliberativo e o Consultivo. O primeiro “presidido pelo Governador do Estado” e o segundo “criado por lei estadual”.

Sobre o Conselho Deliberativo e sua composição a redação do Artigo 2°, em seu parágrafo 1°, diz o seguinte:

O Conselho Deliberativo, contará em sua composição , além do presidente, com 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, um dos quais será o Secretário-Geral do conselho , todos nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais Municípios integrantes da Região Metropolitana. (LEI COMPLEMENTAR N° 14 DE 1973).

Sobre o Conselho Consultivo, o mesmo Artigo em seu parágrafo 2° esclarece que “ Compor-se-á de um representante de cada município integrante da região metropolitana sob a direção do Presidente do Conselho Deliberativo.”

Sobre as competências dos Conselhos Deliberativo a Lei Complementar, em seu Artigo 3°, nos traz a seguinte redação:

Artigo 3° - Compete ao Conselho Deliberativo:

I- promover a elaboração de plano de Desenvolvimento Integrado da região metropolitana e a programação dos serviços comuns;

II – coordenar a execução de programas e projetos de interesse da região metropolitana, objetivando-lhe, sempre que possível a unificação quanto aos serviços comuns;

Parágrafo Único – A unificação da execução dos serviços comuns efetuar-se-á quer pela concessão do serviço a entidade estadual, quer pela constituição de empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outros processos que, através de convênio, venham a ser estabelecidos. (LEI COMPLEMENTAR N° 14 DE 1973).

As competências do conselho consultivo são previstas no Artigo 4° que descrevemos abaixo:

Artigo 4° - Compete ao Conselho Consultivo:

I- opinar, por solicitação do Conselho deliberativo, sobre questões de interesse da região metropolitana;

II – Sugerir ao Conselho Deliberativo a elaboração de planos regionais e a adoção de providências relativas à execução dos serviços comuns; (LEI COMPLEMENTAR N° 14 DE 1973).

Segundo Cintra (1977), enquanto o inciso primeiro do Artigo 3º é relativamente claro, o inciso segundo se apresenta com bastante ausência de clareza. O que seria na prática a expressão “coordenação”? A partir de que instrumento se efetivaria tal coordenação no contexto da gestão metropolitana? Os municípios perderiam autonomia diante da criação de uma entidade estadual que promovesse tal coordenação? São algumas das questões levantadas pelo autor.

Com relação ao Artigo 4º, um ponto que merece ser evidenciado por sua falta de clareza, é o que aparece em seu inciso segundo, sobre a denominação de “serviços comuns”. O que seria na prática esses serviços comuns?

O artigo 5º, descrito abaixo, procura apontar os serviços denominados de comuns aos integrantes da região metropolitana; porém, deixa uma enorme lacuna quando não aponta de que forma tais serviços serão executados e a qual a função do Conselho Deliberativo em tal processo.

Artigo 5º: Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes interesses comuns aos municípios que integram a região:

I- planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social ;

II- saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;

III – uso do solo metropolitano;

IV – Transporte e sistema viário;

V – produção e distribuição de gás combustível canalizado;

VI – aproveitamento dos recursos hídricos e controle de poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;

VII – outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal. (LEI COMPLEMENTAR Nº 14 DE 1973).

Ainda na observância do Artigo que acabamos de apresentar, se faz bastante oportuna as considerações de Cintra (1977, p.34), com bastante pertinência, faz alguns questionamentos:

Eram esses serviços considerados metropolitanos em sua totalidade, em todas as fases de seu suprimento e em todas as escalas concebíveis da produção? Sua “metropolização” significaria que, daí em diante, determinada municipalidade poderia, caso assim o desejasse, considerar-se desobrigada de executar um serviço ou fornecer um bem? Que poderes efetivos a lei concedia ao Conselho Deliberativo, para que pudesse coordenar a execução dos serviços pelos órgãos estaduais e federais? Que sanções estavam previstas para punir os órgãos que não cooperassem?

O Artigo 6º, segue a linha da falta de objetividade e clareza já identificados nos Artigos anteriores:

Artigo 6º- Os municípios da região metropolitana que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantia para empréstimos.

Parágrafo único – É facultado ao Poder Executivo Federal, incluir, entre as diretrizes e prioridades a que alude o art. 25, § 1º, alínea a da Constituição, a participação dos municípios na execução do planejamento integrado e dos serviços comuns da região metropolitana. (LEI COMPLEMENTAR Nº 14 DE 1973).

Numa simples leitura do Artigo que acabamos de apresentar, podemos facilmente entender que a participação na “execução do planejamento integrado e dos serviços comuns”, é apenas colocada aos municípios de maneira facultativa e não compulsória. A não participação dos mesmos implicaria num único tipo de punição: não teriam prioridade junto aos governos federal e estadual na aquisição de recursos e financiamentos.

Outro ponto que julgamos extremamente importante nessa análise da Lei Complementar de nº 14, é o que diz respeito a dotação de recursos para os programas metropolitanos. Com exceção do parágrafo 3º do Artigo 2º, que diz “Incumbe ao Estado prover, a expensas próprias, as despesas de manutenção do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo”, não há nenhuma outra menção à fonte de recursos para tais programas. Para Cintra (1977, p. 35), “ Pode-se deduzir que se evitou, cuidadosamente, mencionar a questão dos recursos para os programas metropolitanos”.

O Decreto 73.600, de 08 de fevereiro de 1974⁶⁶, que “Dispõe sobre a liberação dos recursos do fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e do Fundo de Participação dos Municípios e dá outras providências”, traz, em seu Artigo 4º, de maneira objetiva, algumas determinações relativas ao destino de recursos para a execução de planejamento integrado e dos serviços comuns nas áreas metropolitanas. Como observado abaixo:

Os Estados onde se localizam as Regiões Metropolitanas estabelecidas por Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, deverão ainda destinar um mínimo de 5% (cinco por cento) dos recursos do fundo de participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios à execução do planejamento integrado e dos serviços comuns das respectivas Regiões Metropolitanas.(Decreto 73.600, de 08 de fevereiro de 1974).

⁶⁶ Texto na íntegra é apresentado nos anexos deste trabalho.

Ao contrário da Lei Complementar de nº 14, podemos observar no Artigo que acabamos de citar, uma maior clareza no que tange a destinação de recursos para o planejamento das áreas metropolitanas. Mesmo assim, diante da magnitude da problemática metropolitana, outras medidas e ações precisavam ser colocadas em prática.

No final do Governo do Presidente Médici, o Ministério do Planejamento, promoveu uma série de estudos voltados à problemática metropolitana e urbana. Com base nesses estudos, surgiu a proposta da criação de uma Comissão Interministerial para os Assuntos Metropolitanos, que teria como alvo principal a coordenação dos programas e políticas metropolitanas.

Já em tempos de Governo Geisel e com a manutenção do ministro do planejamento do governo anterior, inclusive com a elevação do Ministério do Planejamento à condição de Secretaria da Presidência, os estudos anteriores acabaram por subsidiar a criação da Comissão Nacional das Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU), através do Decreto de nº 74.156, de 6 de junho de 1974. Em seu Artigo 1º, a descrição da finalidade da criação de tal Comissão:

Fica criada a Comissão Nacional das Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU), com a finalidade de acompanhar a implantação do sistema de regiões metropolitanas e de propor as diretrizes, estratégia e instrumentos da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, bem como de acompanhar e avaliar sua execução.

O CNPU manteve as linhas que os estudos anteriores sugeriram: a de um órgão interministerial. Porém cabe observar que “não é um conselho de ministros para os assuntos urbanos” (Cintra 1977, p.38). Embora se reconheça que o governo Geisel tenha, em suas políticas governamentais, dado uma significativa atenção aos programas urbanos, preferiu primar pela cautela antes de delegar poderes mais amplos ao órgão.

[...] A política urbana abrangente, de longo alcance, demonstra ser, ainda, uma aspiração fugidia. Passos cautelosos parecem ainda necessários, bem como maior experiência, estudos e pesquisas, antes de conferir plenos poderes à CNPU. Pelo menos, isto é o que se pode deduzir da decisão do Governo de criar a Comissão, mas de conceder-lhe status institucional diverso do proposto nos estudos mencionados. (ibidem, p. 39).

Um dos fatos salustares da CNPU é a sua intensa relação com os órgãos de gestão e planejamentos metropolitanos estaduais, estes últimos, gozando de boa posição junto aos governos de seus estados promoviam um trabalho de bastante integração com a referida Comissão. Esta última, porém, ainda recebe recursos limitados para as suas políticas e programas urbanos; além disso, outras funções básicas voltadas a tais políticas acabam por ser desempenhadas por outras instituições setoriais.

Desprovido ainda de suficiente poder orçamentário e decisório, A CNPU tratou de cumprir a contento um das tarefas que a ela era atribuída: a de interlocutora entre os órgãos de planejamento metropolitano e o poder central. A incumbência de conceber legislação específica voltadas ao crescimento urbano também era incumbida a tal Comissão. “ [...] Embora provavelmente muito distante do seu papel desejado, como núcleo da política urbana nacional.”(*ibidem*, p. 39).

Cabe ainda frisar a importância dos chamados Planos Nacionais de Desenvolvimento, que tinham suas principais atribuições voltadas às políticas urbanas, em especial, as referentes a temas como habitação, transportes e saneamento básico; e também, promover uma melhor distribuição das atividades industriais pelo país, haja vista que, havia uma forte concentração da atividade fabril na região Sudeste do país, em especial, São Paulo e Rio de Janeiro e Belo Horizonte. O primeiro desses Planos Nacionais de Desenvolvimento acontece entre os anos de 1972 e 1974; o segundo, de 1975 a 1979.

A partir da criação das oito primeiras regiões metropolitanas brasileiras em 1973, seguidas criação da Região metropolitana do Rio de Janeiro, em 1974 - resultado da fusão entre os Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro - a intenção primordial era a de se estabelecer uma integração do território brasileiro forjada numa desejada e intensa inter-relação entre essas unidades político-administrativas e alicerçada numa sociedade que, ali, nos primeiros anos daquela década, já se mostrava com forte tendência à concentração nesses grandes centros urbanos. Portanto, essa política de integração do territorial do país desejada a partir da criação dessas primeiras regiões metropolitanas, partia da premissa de que tal empreitada estava ligada diretamente ao fato de se começar a construir - a partir das ações inicialmente descritas neste parágrafo - uma sociedade fortemente concentrada no meio urbano. Outra intenção evidente era a de se criar no seio destas unidades político-administrativas, as condições ideais para a estruturação do processo de industrialização do país, inserido nas “políticas nacionais de caráter desenvolvimentista assentadas na ideia de modernização e de planejamento territorial” (LENCIONI, 2011, p. 41).

O modelo inicial de condução do fato metropolitano no país foi calcado nos moldes de administração altamente centralizado e, portanto, com pouco poder decisório às bases locais, essencialmente as municipais, estas últimas, organismos vitais e indispensáveis a uma governança metropolitana plural e participativa. “Partia-se da premissa de que o conjunto hierarquizado de cidades, funcionalmente interdependentes, representava um recurso básico para atender à realização de metas comuns e a princípios de equilíbrio do sistema”. (DAVIDOVICH, 2004, p. 198). Ainda na sequência de suas reflexões, a autora nos relata que:

O planejamento altamente centralizado impôs um modelo de gestão tecnocrático e padronizado, indistintamente, a todas as regiões. Esse modelo prescindiu das práticas de cooperação ou de consorciamento supramunicipal que haviam sido ensaiadas nas experiências anteriores. Preteriu-se também a efetiva representação política dos municípios integrantes da região metropolitana, enquanto um novo papel coube ao Estado, desta vez como nível de mediação das decisões do governo federal[...]. (ibidem).

Em função das demandas advindas do processo de conurbação intermunicipais, em especial, aquelas relativas à prestação dos ditos serviços comuns, o modelo de gestão apontado, abarcou vários entes institucionais. O principal desafio era o de promover uma gestão compartilhada que ultrapassava os limites político-administrativos municipais.

O modelo de gestão metropolitana então implantados, envolveu diferentes formatos institucionais - fundações, autarquias, empresas públicas, órgãos de administração direta e sociedades de economia mista – propondo-se equacionar novas demandas e necessidades geradas pelo processo de conurbação intermunicipal, basicamente referenciadas à prestação de serviços comuns [...] (ibidem, p. 199).

O modelo de gestão metropolitana que acabamos de apresentar, caracterizado pela centralização das decisões e tratamento igualitário para regiões visivelmente heterogêneas, como não poderia deixar de ser, se mostrou bastante ineficaz, em especial, por trazer à tona as contradições e divergências existentes entre o governo central, os governos estaduais e os órgãos ligados diretamente a tal gestão. Tudo isso agravado pela limitação ao acesso a recursos e fundos que fossem minimamente suficientes para satisfazer as demandas dos órgãos gestores metropolitanos.

Segundo Lencioni (2011), nos finais dos anos de 1970 estava claro que se havia superestimado a capacidade de atuação do aparelho estatal e, ao mesmo tempo, se subestimado a ação de agentes situados fora do controle do Estado.

A subestimação dos agentes situados fora do controle estatal era uma realidade que não podia ser ocultada. Esquecidos muitas vezes nos textos precedentes da administração pública apareciam cada vez com mais frequência nos textos dos pesquisadores acadêmicos. Muitos desses trabalhos se referiam à questões fundamentais para de pensar o urbano. Dentre essas questões cabe destacar: 1) a de como os diversos atores e seus interesses agem sobre o urbano; 2) a da inserção do migrante rural das grandes cidades; a da proletarização do trabalhador do campo decorrente da capitalização das relações sociais nas atividades agrárias; 3) a do crescimento das favelas e das condições de vida urbana. (LENCIONI, 2011, p. 45).

Na década de 1980, a chamada crise fiscal e a redemocratização do país, aceleraram o descompasso entre o modelo de gestão e o governo do território das metrópoles. Em virtude dos poucos investimentos públicos federais, os organismos da esfera federal que atuavam no desenvolvimento urbano desapareceram, enfraquecendo também o poder das estatais encarregadas da gestão e do planejamento urbano. Ao mesmo tempo, com a volta da vida política entram em cena atores sociais e governo locais cujas aspirações não eram contempladas nos moldes estabelecidos pelos órgãos metropolitanos. Muitos desses órgãos metropolitanos acabam por ter suas funções minimizadas ou simplesmente extintas. (Rolnik e Somekh, 2003, p. 98).

Em função do quadro político e da desaceleração da economia nacional, os anos de 1980, no contexto da chamada “década perdida”, acabaram por presenciar uma significativa falta de investimentos nas regiões metropolitanas e, por consequência, um relativo esvaziamento dos quadros institucionais metropolitanos, nos aponta Davidovich (2004).

Em suas ponderações sobre o quadro metropolitano nacional e o presente período, Lencioni (2011, p.46), destaca que “ o aprofundamento da crise dos anos 80 não é só econômica e social, mas também fiscal e do próprio Estado[...]”. e que a referida crise “[...] acaba repercutindo numa redução expressiva dos investimentos.” Assim sendo, ela conclui “[...] está aberto o espaço para que o capital, por meio do mercado, oriente de maneira onipotente o desenvolvimento urbano e regional”.

Descrito o momento político que vivia o país quando da criação das primeiras regiões metropolitanas brasileiras e mais, as ações governamentais no sentido de se promover a gestão e o planejamento destas unidades político-regionais trataremos de analisar no tópico seguinte o processo de criação de tais unidades político –administrativas no período pós-Constituição de 1988, que confere aos Estados Federados a incumbência da criação de novas regiões metropolitanas no Brasil.

2.5. Regiões Metropolitanas Criadas Pós-Constituição Federal de 1988: evolução, critérios e contradições

Até o início dos anos de 1990, ainda se mantinham as nove regiões metropolitanas criadas na primeira década de 1970. A partir daí, por força da Constituição Federal de 1988, que delegou aos estados da federação a incumbência da criação de novas regiões metropolitanas no Brasil, o que se percebe é o surgimento, em grande quantidade destas unidades político-administrativas, em especial, depois do ano de 1994. Para Davidovich (2004, p.200), “Prenúncios de retomada do tema metropolitano no Brasil podem ser situados no início da década de 1990. Essa retomada remete certamente a mudanças econômicas que se processavam em âmbito mundial.”

Atualmente, segundo dados existem 53 Regiões Metropolitanas oficiais, muitas delas, motivo de intensa discussão entre os que se debruçam sobre o estudo do quadro metropolitano nacional. O maior debate entre os pesquisadores se refere aos critérios utilizados pelos legisladores no processo de criação dessas unidades político-administrativas.

A constituição Federal de 1988, no que diz respeito às formas de regionalização pelo território do país, prevê em seu artigo 25, parágrafo 3º que:

Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Diante da observância de que há, cada vez mais, uma visível heterogeneidade no que se refere aos municípios que compõem as regiões metropolitanas atuais, cabe perguntar: até que ponto a criação de novas regiões metropolitanas pode trazer ganhos efetivos aos

municípios que as compoem, em especial, no tocante a um dos primeiros itens que aparecem no discurso político: a integração regional.

Ao observarmos os dados e informações do IBGE, constantes no quadro 33, fica evidente a grande disparidade populacional existente entre as regiões metropolitanas brasileiras atuais. Por um lado, temos a maior região metropolitana do país, sabidamente a de São Paulo, com 39 municípios e população próxima de 20 milhões de habitantes; por outro, em último lugar no ranking populacional, está a Região Metropolitana do Sul do Estado, em Roraima, com 3 municípios e população pouco superior a 20 mil habitantes. Embora outros critérios sejam igualmente importantes ao do contingente populacional, indubitavelmente, este último tem significativa relevância na justificativa da criação de uma região metropolitana. Para Davidovich (2003, p.62) “É preciso então considerar até que ponto as regiões metropolitanas recentes, as de iniciativa estadual, podem ser efetivamente identificadas nessa categoria”.

A criação das regiões metropolitanas recentes tem sido objeto de crítica, com base na ideia de que a maioria delas não preenche critérios específicos de metrópole, com a magnitude da população aglomerada, o grau de densidade demográfica, a extensão da área urbanizada – envolvendo o território de mais de um município, ou seja, o processo de conurbação -, a integração econômica e social deste agregado, e assim por diante. (DAVIDOVICH, 2004, p. 208)

Além da discrepância entre as populações das regiões metropolitanas brasileiras, outros elementos merecem destaque. O primeiro deles é o que diz respeito à relação entre a data de criação das referidas regiões metropolitanas e seus contingentes populacionais. As primeiras (criadas no início da década de 1970), com exceção da Região Metropolitana de Belém possuem atualmente população superior a dois milhões de habitantes; excetuando-se a capital paraense, todas as outras regiões metropolitanas antigas encabeçam os primeiros lugares no ranking das mais populosas. Isso nos mostra que, embora haja uma variação de crescimento de uma região metropolitana para outra, e até mesmo entre as os municípios que as compõem, as primeiras regiões metropolitanas criadas no país continuam sendo importantes núcleos de atração populacional. O segundo elemento que merece ser destacado diz respeito ao fato de as regiões metropolitanas mais antigas, invariavelmente possuírem como cidade polo, capitais de estados. Em contrapartida, as regiões metropolitanas recentes, de iniciativa estadual, portanto, criadas depois de 1988, possuem como núcleo central, em sua grande maioria, aquelas que não são capitais estaduais.

Quadro 33 – As 53 Regiões Metropolitanas Brasileiras: Unidade da Federação a qual Pertencem, o Ano de Criação e suas Respectivas Populações em Ordem Decrescente.				
Nome da Região Metropolitana	Unidade da Federação	Ano de Criação	População	
RM de São Paulo	SP	1973	19.683.975	
RM do Rio de Janeiro	RJ	1974	11.835.708	
RM de Belo Horizonte	MG	1973	5.414.701	
RM de Porto Alegre	RS	1973	3.978.470	
RM de Recife	PE	1973	3.690.547	
RM de Fortaleza	CE	1973	3.615.767	
RM de Salvador	BA	1973	3.573.973	
RM de Curitiba	PR	1973	3.174.201	
RM de Campinas	SP	2000	2.797.137	
RM do Vale do Paraíba e do Litoral Norte	SP	2012	2.264.594	
RM de Goiânia	GO	1999	2.173.141	
RM de Manaus	AM	2007	2.106.322	
RM de Belém	PA	1973	2.101.883	
RM da Grande Vitória	ES	1995	1.687.704	
RM da Baixada Santista	SP	1996	1.664.136	
RM de Natal	RN	1997	1.351.004	
RM da Grande São Luis	MA	1998	1.331.181	
RM de João Pessoa	PB	2003	1.198.576	
RM de Maceió	AL	1998	1.156.364	
RM do Norte/Nordeste Catarinense	SC	2010	1.094.412	
RM de Florianópolis	SC	2010	1.012.233	
RM do Vale do Rio Cuiabá	MT	2009	944.163	
RM de Aracaju	SE	1995	835.816	
RM de Londrina	PR	1998	801.817	
RM de Campina Grande	PB	2009	736.381	
RM de Maringá	PR	1998	690.303	
RM do Vale do Itajaí	SC	2010	689.731	
RM de Feira de Santana	BA	2011	673.637	
RM do Vale do Aço	MG	1998	615.297	
RM do Agreste	AL	2009	601.049	
RM do Cariri	CE	2009	564.478	
RM Carbonífera	SC	2010	550.206	
RM da Foz do Rio Itajaí	SC	2010	532.771	
RM do Contestado	SC	2012	500.298	
RM de Macapá	AP	2003	499.466	
RM de Chapecó	SC	2010	409.545	
RM de Tubarão	SC	2010	356.721	
RM de Lages	SC	2010	350.532	
RM do Sudoeste Maranhense	MA	2005	345.873	
RM do Extremo Oeste	SC	2012	327.852	

RM de Santarém	PA	2012	310.898
RM da Capital	RR	2007	298.215
RM de Umuarama	PR	2012	290.752
RM do Alto Vale do Itajaí	SC	2010	269.424
RM de Patos	PB	2011	224.550
RM de Guarabira	PB	2011	193.671
RM de Cajazeiras	PB	2012	167.971
RM de Palmeira dos Índios	AL	2012	162.803
RM do Vale do Piancó	PB	2012	140.761
RM de Esperança	PB	2012	134.085
RM de Barra de Santa Rosa	PB	2012	77.573
RM Central	RR	2007	27.094
RM do Sul do Estado	RR	2007	21.633

Fontes: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE - Censo Demográfico 2010; Assembleias Legislativas Estaduais; Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – EMPLASA.

A disparidade comparativa entre as regiões metropolitanas brasileiras também é evidenciada quando lançamos um olhar nas unidades da federação e verificamos o número de regiões metropolitanas ali existentes. Em alguns estados o rigor e a coerência no trato dos critérios que devem permear a criação de uma região metropolitana ficam mais evidenciados que outros. É o caso do Estado do Rio Grande do Sul que possui apenas uma região metropolitana: a de Porto Alegre criada em 1973, a quarta mais populosa do país, com população próxima a quatro milhões de habitantes. Para outros três aglomerados urbanos deste estado, foram institucionalizadas três aglomerações urbanas: Aglomeração Urbana do Nordeste, Aglomeração Urbana do Sul e Aglomeração Urbana do Litoral Norte. Na contramão do Rio Grande do Sul está o vizinho estado de Santa Catarina. Existem ali atualmente oito regiões metropolitanas, todas institucionalizadas no período posterior a Constituição de 1988.

Decorrente da Constituição Federal de 1988, Santa Catarina foi um dos estados pioneiros na regulamentação da questão dos novos “espaços metropolitanos” onde, pela Lei Complementar à Constituição Catarinense nº 104/1994 e, posteriormente, pela lei 162/97, são instituídas oficialmente as primeiras regiões metropolitanas: Florianópolis, Vale do Itajaí e a do Norte/Nordeste Catarinense. (MACHADO, 2008, p. 237).

O caso de Santa Catarina merece atenção neste momento, justamente pelo fato de ficar bastante evidente naquele estado – embora também aconteça em outras unidades da federação - uma visível ausência de critérios na institucionalização de novas regiões

metropolitanas. Para começar, as referidas unidades político-administrativas possuem, em sua grande maioria, população inferior a um milhão de habitantes - incluindo a capital, Florianópolis - o que nos parece patamar mínimo populacional para se justificar uma discussão inicial sobre a criação de uma nova região metropolitana, embora, como já apontamos, não deva ser esse o único critério a abalizar tais proposições. Outro fato no mínimo curioso sobre as regiões metropolitanas catarinenses e que sinaliza mais uma vez para a falta de critérios dos políticos que legislam - e por consequência, responsáveis pela criação de novas regiões metropolitanas - é o fato de que por força da Lei Complementar 381/2007, todas as regiões metropolitanas daquele estado, criadas até então, terem sido extintas. Três anos depois, com a Lei Complementar 495/2010, as referidas regiões metropolitanas são recriadas. Isso só reforça a crítica sobre a precocidade com que as regiões metropolitanas são concebidas e a inconsequência dos que as concebem. De maneira oportuna, Moura; Libardi e Barion (2006, p. 131), indagam:

Que compreensão o legislador tem quanto ao fenômeno metropolitano e à metropolização? Com que critérios se formulam essas leis estaduais? Estaria claro que as metrópoles e a aglomerações por elas polarizadas são resultado de processo e não configurações definidas por legislações? Como e para que se concebem as regiões?

Ainda em suas reflexões as mesmas autoras completam, salientando que:

A inexistência de critérios definidos pela lei maior ou por normas especificam que traduzam conceitualmente as novas categorias institucionais e instruem demarcações e classificações regionais têm levado à criação de unidades bastante distintas e, até certo ponto, incomparáveis. Também permanecem ausentes projetos de regionalização por parte dos estados, o que ajuda a induzir distorções no âmbito da classificação e delimitação dessas categorias. (*ibidem*, p. 132)

O Poder Legislativo Estadual, tanto no caso catarinense quanto em vários outros estados brasileiros, tem se mostrado, a nosso ver, na grande maioria das vezes, incapazes de fazer a contento proposições relativas à criação de novas regiões metropolitanas, fato evidenciado quando lançamos um olhar sobre a quantidade dessas unidades regionais institucionalizadas a partir da Constituição de 1988. Além disso, audiência com representantes políticos dos municípios envolvidos, parecem não ser a regra, uma vez que muitas dessas

representações regionais são sequer consultadas a respeito. Isso só reforça o caráter eminentemente político que acompanha tais proposições.

Essa sucessão demonstra o profundo desconhecimento quanto ao fato urbano-metropolitano por parte do legislativo e da própria sociedade, permitindo que, com a agilização do processo, se imponham processos meramente formais. Vislumbram também, resquícios da crença de que possam ser retomadas linhas de financiamentos voltadas a unidades regionais metropolitanas, presentes no início dos anos de 1970. Porém, o que prevalece é o desejo do status: mais que criar regiões, se instituem metrópoles, associadas ao peso simbólico que as relaciona ao “ progresso” e a “modernidade”.(FIRKOWSKI, MOURA, 2001)

Mas, na prática, de que argumentações se valem os políticos para justificar a criação de uma nova região metropolitana? Nas entrevistas que realizamos junto a vários deputados estaduais e na observância dos discursos envolvendo os defensores da criação de tais unidades político-regionais, a integração e o desenvolvimento regional tem sido o fio condutor na fala dos mesmos. O discurso político traz a promessa de uma aproximação entre os municípios que comporiam a virtual região metropolitana, na busca de resolução de problemas comuns entre eles e se apresenta como solução para todos os males de municípios tão próximos geograficamente, e, por muitas vezes, distantes, em especial, no que tange às suas realidades econômicas: distantes na prática, tão próximos no discurso! Outro elemento ou argumento que se apresenta com bastante destaque é o de que com a composição política que passa a existir com a institucionalização da região metropolitana, os integrantes desta composição, agora têm “voz” no requerimento de financiamentos e verbas junto aos poderes políticos estadual e federal e, até mesmo na negociação de empréstimos junto aos organismos financeiros nacionais e internacionais.

Motivações diversas têm sido invocadas para “explicar” a multiplicação das regiões metropolitanas recentes. Sua criação é associada, por exemplo, ao fortalecimento e à afirmação de status do Executivo estadual e também às vantagens de escala para a captação privilegiada de recursos da união, como os pertinentes ao seguro-desemprego e a habitação. Essas vantagens de escala são igualmente consideradas quanto ao equacionamento de serviços comuns (a exemplo do transporte em Blumenau), para assegurar bases de competitividade acionadas por empresários locais (Londrina), para a integração de uma produção industrial que visa a exportação (Vale do aço e Baixada Santista) e assim por diante. (DAVIDOVICH, 2004, p.208)

Ainda no tocante ao período gestacional de uma região metropolitana, merece destaque o trabalho, de cunho ideológico, feito junto aos cidadãos dos municípios que comporiam a mesma. Estes cidadãos são sugestionados a incorporar a condição de “cidadão metropolitano”, onde as barreiras político-administrativas entre os municípios já não teriam tanta significância.

2.6. Gestão Metropolitana no Brasil: novos desafios diante da manutenção das velhas formas de se governar os espaços metropolitanos

Os significativos movimentos migratórios campo-cidade ocorridos no Brasil a partir dos anos de 1950 começam a provocar no entorno das maiores cidades do país, particularmente, as capitais de estado, um reconhecido processo de conurbação. Deste modo, torna-se necessário um estreitamento das relações político-administrativas entre as cidades envolvidas em tal processo, conforme descrito por Azevedo e Guia (2000).

Segundo Rolnik e Somekh (2003), a organização regional não era somente preocupação da administração pública. Ela também fomentava as discussões no âmbito dos setores representativos da sociedade civil. Um bom exemplo disso foi a realização do Seminário de Habitação e Reforma Urbana promovido pelo IAB em 1963.

Para responder às demandas colocadas pelo subdesenvolvimento econômico e social o Seminário de Habitação e Reforma Urbana propunha em seu Documento Final, mudanças na legislação vigente. Deste modo, o Documento apontava que, “nas áreas de grande concentração urbana constituídas territorialmente por municípios distintos sejam criados órgãos de administração, que consorciem as municipalidades para a solução de seus problemas comuns” (Araújo Filho, 1996).

Mesmo antes da base jurídico institucional, já era possível registrar em vários estados brasileiros algumas experiências no sentido de, conjuntamente, buscar soluções para gestão dos espaços metropolitanos. Neste sentido, é oportuno que se diga que:

[...] No Estado de São Paulo, por exemplo, havia o Grupo Executivo da Grande São Paulo (Gegrans), criado pelo Governo do Estado em 1967. Também em Porto Alegre, Belém, Salvador e Belo Horizonte já existiam organizações semelhantes. Todas essas eram iniciativas dos governos estaduais, que expressavam um reconhecimento por parte destes de que a região metropolitana demandava tratamento administrativo específico. Na ausência de qualquer impedimento legal, os governantes estaduais

começaram a montar suas administrações metropolitanas setoriais de acordo com peculiaridades regionais e com o capital organizacional de que dispunham. (ROLNIK e SOMEK, 2003, p. 97).

Ao se falar em gestão metropolitana, em especial, no caso brasileiro, que é o que aqui nos propomos a discutir, temos que, inevitavelmente, analisar o papel do Estado em tal contexto. Em um primeiro momento, com a institucionalização das primeiras regiões metropolitanas criadas na década de 1970; e depois, no período pós- Constituição de 1988, com o que poderíamos chamar de regiões metropolitanas recentes, ou seja, as criadas pelos estados federados, a partir dos primeiros anos da década de 1990.

As nove primeiras regiões metropolitanas, criadas sobre a égide do governo militar tiveram suas funções de gestão atribuídas aos estados onde tais unidades político-administrativas estavam inseridas. Tal fato, porém, não teve nenhuma significância positiva no tocante à gestão dos territórios metropolitanos, em especial, no que se refere a um governo metropolitano plural e com efetiva participação dos municípios componentes das mesmas. Sobre isso é importante o que coloca Rodrigues (2006, p. 30):

[...] Tendo em vista a contiguidade territorial da ocupação urbana, tais regiões foram delineadas para serem esferas de ação governamental. Até o momento, contudo, não houve nenhuma regulamentação que possibilitasse a gestão compartilhada entre os municípios. A federação brasileira continua sendo integrada exclusivamente pela União, pelos estados e pelos municípios.

Ainda falando sobre a gestão ou propostas de gestão para as primeiras regiões metropolitanas brasileiras, cabe registrar um raro momento de afinação entre o governo central e os órgãos de gestão e planejamentos metropolitanos estaduais. Tal fato se deu com a criação da Comissão Nacional das Regiões Metropolitanas e Política Urbana (CNPU), no ano de 1974. Esta Comissão mantinha bom diálogo com os órgãos gestores metropolitano dos estados, porém, a sua ação era limitada, em especial, no que tangia aos recursos para as suas políticas e programas urbanos; além disso, outras funções básicas voltadas a tais políticas acabam por ser desempenhadas por diversas instituições setoriais. O saldo positivo deste período no tocante a qualquer esforço estatal no sentido da promoção de uma gestão compartilhada, em especial, entre os municípios componentes das regiões metropolitanas, foi nulo.

Lencioni, (2011, p. 45), em suas reflexões sobre o tema nos aponta que:

Nas regiões metropolitanas a atuação setorial do planejamento via habitação, transportes e saneamento, se desenvolveu separadamente, o que não é desejável. Por outro lado, a desconsideração desses setores pela instância metropolitana não permitiu um desenvolvimento que integrasse cada uma dessas políticas de forma coordenada. Talvez aí resida o nó górdio da gestão metropolitana, que persiste até os dias atuais: um estranhamento de cada política setorial em relação às demais. Em outros termos, esse é um aspecto não superado em que as políticas setoriais pouco dialogam entre si.

No caso das regiões metropolitanas recentes, a Constituição Federal de 1988 delegou aos estados a competência na criação das mesmas, com o argumento da descentralização administrativa. Porém, essa nova fórmula pode ser entendida como a retirada da responsabilidade do governo federal pelo planejamento territorial. O resultado disso é a criação de regiões metropolitanas distintas com dinâmicas locais e interesses políticos diversos. Com o aumento de regiões metropolitanas o território brasileiro fragmentou-se e dissipou-se a institucionalidade necessária para uma atuação conjunta. De modo contraditório, ao mesmo tempo em que se cria e recria um imaginário coletivo de pertencimento a regiões metropolitanas nos moradores, a gestão metropolitana é induzida a um estado de esquizofrenia: superposições de escalas de administração sem coesão territorial e posse de instrumentos anacrônicos de planejamento urbano e que não contemplam exigências que ultrapassam limites municipais. Não há gestão ou administração compartilhada mesmo entre os executivos municipais. (RODRIGUEZ, 2006).

Embora devamos considerar que a gestão tenha alcançado alguns avanços, numa ou outra região metropolitana, de maneira geral, a ingerência do poder público estadual e federal é latente e pior, acontece com poucos ganhos para as mesmas. Essas ações pouco correspondem aos reais anseios dos municípios componentes dessas regiões metropolitanas, justamente pelo fato de que tais ações vêm, em boa parte das vezes, de fora para dentro e com pouca ou irrelevante participação dos agentes que efetivamente as integram, em especial, o poder político municipal a sociedade civil em toda a sua pluralidade . Vemos aí resquícios do “entulho autoritário” (Santos, 1993) no qual o Brasil estava inserido em período recente da sua história.

Segundo Davidovich (2004), as novas formas de gestão compartilhada do espaço metropolitano não podem estar apenas centradas nas mãos do poder público, como o que se vem reproduzindo no país nas últimas décadas. Assim sendo, ela nos aponta que:

É Sob tal enfoque tal enfoque que também passa a ser cogitada a definição de um projeto novo de gestão metropolitana, que inclui a de um parlamento metropolitano investido de múltiplas atribuições – entre outras, a de preencher lacunas deixadas pelos órgãos metropolitanos do período autoritário; ou de implantar formas compartilhadas de poder, não limitadas ao setor público, evitando assim, problemas de centralização e de hegemonia de um município; ou ainda, a de pleitear e garantir a autonomia política e financeira dos municípios da região metropolitana, levando em conta o reduzido afluxo de recursos e a diminuição relativa das parcelas de receitas próprias na receita total. (DAVIDOVICH, 2004, p. 205).

Nas ponderações de Oliveira (2011), as estratégias atuais de gestão do território devem levar em consideração ações que extrapolem os limites municipais. Deste modo, o autor nos lembra que:

[...] Assim, a produção de propostas ou estudos de revisão das estratégias de gestão do território na atualidade, deve, necessariamente, se atrever a por em discussão os limites de uma gestão municipal, no que diz respeito às políticas territoriais e de desenvolvimento social, enfrentando as forças políticas conservadoras que atuam como defensoras da fragmentação das políticas territoriais. (OLIVEIRA, 2011, p. 10).

Longe de sugestões simples para o que é naturalmente complexo, não vislumbramos outro caminho para gestão metropolitana que não seja aquele onde haja compartilhamento dos temas comuns aos diretamente envolvidos: os municípios componentes de tais unidades político-administrativas, a sociedade nas suas mais diversas formas de representatividade e o Estado. Para Firkowski e Moura (2001) “Apenas a conquista de um poder regional, que legitimamente decorra da articulação das forças que produzem o espaço, é que dará corpo a uma unidade de gestão”.

2.6.1. Um exemplo de gestão compartilhada: o Consórcio Intermunicipal Grande ABC

Se até aqui procuramos apontar algumas importantes deficiências da gestão metropolitana no Brasil achamos oportuno registrar um exemplo de gestão compartilhada intermunicipal que alcançou significativo êxito em seus propósitos: o Consórcio Intermunicipal Grande ABC⁶⁷ composto em sua totalidade por municípios integrantes da Região Metropolitana de São Paulo. Fundado no ano de 1990, sob a liderança de Celso

⁶⁷ Com exceção dos trechos onde estão indicadas a fonte da citação, o restante das informações foram colhidas junto ao site do Consórcio Intermunicipal Grande ABC: www.consorcioabc.sp.gov.br.

Augusto Daniel⁶⁸, prefeito da cidade de Santo André à época, este Consórcio foi composto inicialmente (e ainda o é) por sete municípios: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Diadema, Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. O próprio prefeito esclarece, em artigo publicado em 2003, que se trata de uma nova institucionalidade, única no Brasil, criada ao longo da década de 1990 e acompanhada de um conjunto de ações discutidas coletivamente e implementadas bilateral ou multilateralmente, ações de cooperação que envolvem, inclusive, cooperação entre os municípios integrantes. (DANIEL, 2003).

Entre as ações regionais que partiram de posturas consensuais dos municípios componentes deste consórcio intermunicipal, estão, por exemplo, as voltadas ao transporte coletivo urbano regional e os conflitos deles decorrentes; além das questões que envolvem os municípios e o Estado, como nos casos de obras de combate às enchentes - exemplo dos chamados piscinões ; ou até mesmo em obras viárias, onde existem parcerias entre os municípios com Governo do Estado. Além de ações que envolvem o município, a sociedade civil, empresários e trabalhadores. (ibidem)

Como no caso do Consórcio Intermunicipal, outras instituições regionais foram criadas no sentido de promover a integração regional e fomentar as discussões referentes a temas que são considerados de interesse comum aos municípios. Entre estas instituições, estão: o Fórum de Cidadania, que envolve vários segmentos da sociedade civil; a Câmara Regional do Grande ABC que reúne também o governo do Estado, empresários e trabalhadores; por fim, a Agência de Desenvolvimento Econômico voltada às discussões pertinentes ao desenvolvimento econômico regional.

O Consórcio Municipal é composto pelos sete prefeitos dos municípios à ele associados. Estes representam 49% dos votos da Agência de Desenvolvimento Econômico. Esta última compõe, nas votações, os outros 51% dos votos, oriundos dos de diversos segmentos: associações comerciais, sindicatos, empresas e até mesmo universidades.

A integração regional no Grande ABC Paulista começa a se solidificar a partir dos anos de 1990, por cinco motivos básicos: [...] Em primeiro lugar por um forte sentimento de crise na região que passou a tomar conta de uma parcela importante dos formadores de opinião, lideranças da sociedade e lideranças políticas; [...] Em segundo lugar, função do sentimento de crise, uma ação concreta de instituições da sociedade civil, particularmente através do Fórum de Cidadania do Grande ABC, que surgiu em 1994, na esfera pública

⁶⁸ Celso Daniel, falecido em 2002, presidiu o referido Consórcio nos anos de 1991, 1992 e 1997.

política colocando o tema da gestão integrada regional como um tema relevante e legítimo, comprometendo políticos, candidatos, governantes, a assumirem iniciativas relacionadas a esse tema; [...] Em terceiro lugar, a postura política dos governantes, quero dizer, o perfil dos governantes eleitos em 1996 foi muito mais propício do que o perfil dos governantes eleitos em 1993, para o aprofundamento desse processo de integração regional. Uma predisposição á cooperação, a sair desse municipalismo autárquico. Por fim, [...] as duas últimas razões em função de que o processo é posto em marcha, as instituições em marchas começam a se consolidar e a se legitimar em função da sua própria consolidação. (*Ibidem*).

É claro que é de se esperar que numa composição supramunicipal como esta existam problemas. Entre eles achamos pertinente apontar dois que consideramos centrais: a pluralidade político-partidária aliadas aos interesses dos municípios e a falta de recursos. Sobre esses dois problemas trataremos a seguir.

No caso da pluralidade partidária é de se esperar que numa composição como essa tenhamos pontos de conflitos entre os prefeitos, em especial, por considerarmos que estes últimos, naturalmente tendam a defender os interesses dos municípios que representam. A implantação de um determinado equipamento urbano ou obra infraestrutural em um ou outro município pode causar conflitos entre os representantes dos municípios beneficiados por tais serviços e ou outros que não foram beneficiados. Um exemplo disso, segundo Daniel (2003), é a construção de um piscinão para combater enchentes: se implantado num município, ele resolve o problema deste e dos municípios que estão á jusante, mas, nenhuma influência terá na realidade dos municípios que não serão afetados. Daí a importância das discussões que culminem em ações consensuais entre os mesmos.

Uma “gestão compartilhada” significa a perda de poder de parte em benefício do todo, e por isso é uma coisa muito difícil. Qual o limite da Agência de Desenvolvimento, do Consórcio, e quais são os critérios para se tomar uma decisão locacional, em face de determinados investimentos? Acredito que deveria haver uma câmara de compensação. Há limites institucionais porque tanto a Agência quanto o Consórcio têm quadros de pessoal insuficientes para poder dar dinâmica própria às questões regionais, e há, sempre, movimentos contrários de algumas prefeituras às ampliações dessas estruturas [...]. (*Ibidem*, p. 68).

Com relação aos aportes de recursos, o ano de 2010 foi um marco decisivo para o Consórcio Municipal Grande ABC. Até então, o mesmo possuía base jurídico-institucional

bastante frágil o que não permitia ao mesmo cogitar a angariação de recursos junto a instituições públicas e até mesmo privada. Até o referido ano, nem mesmo as emendas orçamentárias dos deputados federais poderiam ser endereçadas ao Consórcio. Existia uma regra que estabelecia que as emendas deveriam ter como destino ou o Governo do Estado ou uma Prefeitura Municipal. Rolnik e Somekh (2003, p. 102) já ponderavam à época sobre tal fragilidade institucional apontando para a necessidade da “criação de uma entidade federativa capaz de possibilitar a articulação municipal na captação e distribuição dos recursos financeiros. Isso requer não apenas uma nova institucionalidade, mas também o reconhecimento no interior do pacto federativo”.

A partir de fevereiro de 2010, os problemas relacionados à fragilidade institucional tiveram resposta quando a entidade passou a ser o primeiro consórcio multissetorial de direito público e natureza autárquica do país. Nesta data, os prefeitos dos sete municípios instalaram a Assembleia Geral nos moldes do Contrato de Consórcio Público. Deste modo o Consórcio foi transformado em órgão público para se adequar à Lei nº 11.107 de 2005, pela qual a União somente celebra convênios com consórcios públicos constituídos sob a forma de associação pública ou que para essa forma tenham se convertido. A mudança foi precedida por um Protocolo de Intenções assinado por todos os chefes de Executivo e aprovado pelas sete Câmaras Municipais. Essa nova constituição jurídica deu poder de execução para a autarquia firmar acordos entre as administrações e abrir processos de licitação para obras em prol dos sete municípios; receber recursos oriundos das esferas federal e estadual, bem como de organismos internacionais, para dar vida aos projetos regionais oriundos dos Grupos de Trabalho do Consórcio. A composição jurídica vigente permite ao Consórcio abrir processos de licitação para obras em prol das sete cidades; aumenta os limites de valores das modalidades de licitação para Consórcios Públicos, em razão do consorciamento de vários municípios; dispensa o Consórcio de Licitação para contratar com entes da federação ou entidades de sua administração direta. A nova estrutura jurídica tem imunidades tributárias e vantagens processuais. No que tange ao aporte de recursos o Consórcio é mantido com recursos oriundos dos municípios, de acordo com suas receitas orçamentárias. As atividades são operacionalizadas de diretrizes emanadas pela Assembleia, órgão soberano constituído pelos sete prefeitos consorciados, que se reúnem uma vez por mês ou em caráter extraordinário. É a Assembleia que elege anualmente o presidente e o vice-presidente. (CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL GRANDE ABC, 2012).

O consórcio intermunicipal nos moldes que acabamos de apresentar, a nosso ver, traz um avanço significativo no tocante à gestão compartilhada uma vez que abre a possibilidade para as discussões dos problemas regionais em suas bases, e com a efetiva participação dos vários segmentos da sociedade civil evitando assim, a centralização do poder nas mãos poder público que, nos moldes tradicionais de gestão, ainda carrega os vícios do modo centralizado de gestão característico do governo autoritário.

2.7. MetrÓpole, regiÓo metropolitana e homogeneizaçÓo do espaço no contexto da lÓgica capitalista: um olhar para a maior regiÓo metropolitana do paÍs

A partir da dÉcada de 1980, em face das transformaçÓes ocorridas em Âmbito global, especialmente, as de ordem econÔmica, social e no seio do prÓprio Estado, uma nova ordem se apresenta, trazendo à sua frente, a força dos grupos capitalistas hegemÔnicos que, em funçÓo do poderio econÔmico que representam, começam a exercer forte influÊncia sobre os Estados-nacionais e, especialmente, sobre o desenvolvimento urbano e regional.

[...]Na perspectiva do capitalismo, a progressÓo do fato metropolitano representaria uma condiçÓo de homogeneidade necessÁria do espaço; jÁ a diversificaçÓo de regiÓes metropolitanas responderia a imperativos do capital. Tal enfoque, oferece assim, uma interpretaçÓo a respeito da diferenciaçÓo da espacialidade entre as metrÓpoles e as distintas ordens de grandeza que implicam estruturas e atributos pertinentes a cada dimensÓo. (DAVIDOVICH, 2004, p. 209)

As ponderaçÓes de Lencioni (2011, p. 46) se fazem bastante oportunas neste momento, haja vista que a mesma aponta que:

Uma nova realidade se apresenta. Um mundo desiludido, um mundo neoliberal onde os processos de globalizaçÓo alteram profundamente as atividades produtivas, as relaçÓes entre os lugares e a vida cotidiana e, em especial, o Estado. A teia das relaçÓes entre os lugares nÓo pode mais ser pensada em termos de uma hierarquia entre o local, o regional, o nacional e o internacional. Os fluxos e as relaçÓes se dÓo independentemente dessa hierarquia e o que era visto como internacional passa ser global, uma vez que o crescimento dos grupos econÔmicos e das empresas oligopolÍsticas nÓo permite mais, pela estrutura que os compÕem, pelos lugares envolvidos e pelos complexos e mÚltiplos fluxos que estabelecem entre si, o estabelecimento da contraposiçÓo clÁssica entre nacional e internacional.

Especialmente depois dos anos de 1990, o grande avanço das telecomunicações aliados às inovações trazidas pela informática, a chamada telemática acabam por dar impulso sem precedentes às estratégias do grande capital, que lança seus tentáculos por sobre o território, privilegiando algumas regiões, excluindo outras, seguindo a lógica que lhe convier para o propósito final que é a sua reprodução.

O poder dos grandes grupos econômicos ao submeterem, como nunca antes, o poder do Estado-Nação emerge com força hegemônica na reestruturação do território. As últimas duas décadas do século XX e os anos mais recentes, anos de desregulação financeira e de revolução na telemática que expandiram a mobilidade geográfica do capital em escalas e intensidades jamais vistas, conhecem profundas mudanças estruturais, que ao implicarem em alteração das condições gerais de reprodução social do capital acabaram por alterar os fatores de atração das cidades e das regiões conduzindo à reestruturação de algumas e à marginalização de outras. (Ibidem).

Rochefort (2008, p. 27), nos lembra que os fatos recentes denunciam que as grandes cidades estão em um momento de passagem entre o período de urbanização denominado de industrial para o pós-industrial. Esta atual fase, segundo o autor:

[...] É a fase das manifestações da globalização, das atividades econômicas e das novas técnicas, científicas e informatizadas, que é na verdade, como diz na França, o surto das NTICs, quer dizer, das novas técnicas de comunicação e informatização. Isso dá, é verdade, num conjunto de fatores que fazem com que a cidade passe da fase industrial para a fase pós-industrial ou terceira fase do crescimento urbano.

Nestes novos tempos, especialmente nas últimas duas décadas, a metrópole acaba - como nunca anteriormente visto - por ser o lócus privilegiado para os investimentos do grande capital. A diferença nestes novos tempos é que a representatividade territorial de tais investimentos não está mais centrada na indústria motriz, como outrora e, sim, no capital financeiro e imobiliário.

[...] A metrópole contemporânea, a que exprime o momento mais avançado da urbanização, a que exprime uma nova época, é condição para a reprodução do capital, mas é também um meio utilizado para a reprodução do capital e, ainda, um produto do próprio capital. Nesse sentido, é precisamente uma condição, meio e produto do momento de reprodução cuja determinação reside no capital econômico e financeiro. [Deste modo] [...]

Esse novo tipo de metrópole tende a apresentar não só características semelhantes, mas até paisagens muito semelhantes, independentemente de sua localização. Apresentam também um processo de expansão da Região Metropolitana [grifo nosso]. [...] O exemplo de São Paulo é significativo, pois o aglomerado metropolitano alcança grande extensão territorial, como cerca de 200 quilômetros a partir do centro, o município de São Paulo. Nesse imenso aglomerado metropolitano vários municípios apresentam-se conurbados e torna-se difícil, num percurso pelas rodovias, saber exatamente em que municípios estamos. (LENCIONI, 2011 p.47).

Sobre o modo com o qual o capital financeiro, atualmente, se reproduz na metrópole, as ponderações de Carlos (2004, p.14) nos parecem bastante pertinentes:

[...] O momento atual sinaliza para uma transformação no modo como o capital financeiro se realiza na metrópole, hoje contemplando a passagem da aplicação do dinheiro do setor produtivo industrial ao setor imobiliário revelando que a mercadoria-espaço mudou de sentido com a mudança de orientação das aplicações financeiras, que produz o espaço “ enquanto produto imobiliário”. Este processo requer uma outra relação Estado/espaço- pois só ele é capaz de atuar no espaço da cidade através de políticas que criam a infra-estrutura, necessária, para a realização deste “novo momento do ciclo econômico”. Por outro lado, só o Estado pode dirigir investimentos para determinados lugares na cidade sobre o pretexto da “necessidade coletiva”. Neste sentido, a reprodução do espaço se realiza num outro patamar: o espaço como momento significativo e preferencial da realização do capital financeiro.

Diante do exposto, podemos concluir que estamos diante de uma reestruturação capitalista que determina uma nova disposição territorial da economia, onde o processo de urbanização, pura e simplesmente, parece não dar mais conta de explicar. Parece então, estarem assentadas no processo de metropolização do espaço, as bases para tal entendimento.

Estamos vivendo um novo contexto cujo processo dominante é o da metropolização do espaço. Isso não significa dizer que não conhecemos mais o processo de urbanização. Esse continua a transformar o território, no entanto a determinação do momento atual reside mais no processo de metropolização do que de urbanização. (ibidem)

Para Ascher (1998 apud LENCIONI, 2011) o processo de metropolização se constitui num processo que transforma profundamente as formas de territorialização do espaço. Esta metropolização do espaço “ [...] num certo sentido exprime uma pós-urbanização”. Portanto, podemos dizer que “[...] em síntese, o processo de metropolização

demarca uma nova época que emerge da dinâmica global que produz um novo tipo de metrópole”. (*Ibidem*, p. 47)

No que diz respeito à expansão e área de influência das metrópoles atuais, existem várias abordagens teóricas e conceitos: macrometrópole, região metropolitana expandida, cidade-região, cidade-arquipélago e metápolis, aqui tomadas por exemplo. Em todos esses conceitos, porém, a discussão central parece pairar sobre a expansão do território da metrópole e ,por consequência, sobre a metropolização do espaço.

No caso específico de São Paulo, já se reconhece que a expansão do aglomerado metropolitano já atinja algo em torno de 200 quilômetros e abranja mais de 153 cidades, a partir de seu núcleo central, a capital paulistana. Em toda essa área, aspectos que antes só eram possíveis presenciar na metrópole, já são identificados ao longo de sua extensão. Ao longo de grandes rodovias que cortam o território paulista, como a Presidente Dutra, a Anhanguera e a Bandeirantes, o que se vê é um intenso processo de conurbação entre as cidades. Entramos em uma cidade e, por vezes, nem percebemos que já extrapolamos os seus limites territoriais.

As grandes vias de circulação, aliás, são imprescindíveis para a reprodução capitalista, tendo em vista que, promovem a fluidez do espaço e assim, viabilizam a velocidade que é o fundamento da globalização. Essa fluidez do território é de total interesse das empresas, uma vez que não é possível haver acumulação do capital sem circulação. Tal circulação, só ocorre em território fluido. (Souza, 2008).

Esse aglomerado urbano metropolitano , fragmentado em cidades, como se fosse um arquipélago constitui uma região, precisamente uma região metropolitana de outro tipo, que não pode ser confundida com a região metropolitana relacionada ao processo de industrialização típico do século XX. Nessa região já não se tem claramente distintos a cidade e o campo, os limites entre o rural e o urbano, entre o agrário e o industrial e nem entre o intra-urbano e interurbano. [...] Os movimentos pendulares cotidianos entre o morar e o trabalhar em cidades distintas se constituem numa de suas principais características. (LENCIONI, 2011, p. 48).

Ao longo deste espaço, muitas das cidades já não mantêm a antiga lógica da intensificação das suas relações pautadas na proximidade geográfica. “ [...] A densidade dos fluxos de comunicação torna essa região próxima de lugares distantes, enquanto lugares vizinhos podem conhecer poucas relações entre si”. (*ibidem*, p. 48).

Neste espaço metropolizado, sobre forte influência do seu polo - a capital paulista - há uma forte presença de empresas de grande porte e, por consequência, representantes de

grandes grupos econômicos. Tais empresas, em função principalmente da flexibilização de sua produção, pouco enraizamento promovem nos locais onde se instalam, “[...] posto que estão sempre postas a migrar para outras paragens que apresentem maiores vantagens. (ibidem, p. 48).”

Carlos (2004, p.13) oportunamente destaca que:

È assim a primeira vista que, a mudança mais evidente que se constata em São Paulo , refere-se, ao deslocamento dos estabelecimentos industriais, como decorrência das mudanças no processo produtivo, como condição de produtividade que obriga as empresas a se modernizarem, diminuindo seus custos de produção, o que se torna difícil numa metrópole super edificada como São Paulo, onde o preço do solo urbano (escasso) é alto e o congestionamento eleva os custos de circulação, pois aumenta o tempo dos deslocamentos. Por outro lado, os impostos também são mais altos e os incentivos menores ou inexistentes. Mas, contraditoriamente, o deslocamento potencializa a concentração, na medida em que muitas sedes de indústrias (que se deslocam) permanecem na metrópole sinalizando o fenômeno da desconcentração (do setor produtivo) e a centralização do dinheiro capital.

Então, se por um lado, há de se reconhecer que tem havido um significativo deslocamento do setor produtivo, a partir da cidade polo da região metropolitana, por outro lado, o fato é que a concentração da gestão e do capital das grandes empresas tem acontecido com a mesma intensidade. Assim, Santos (2008, p. 100), se referindo a metrópole paulistana, nos aponta que:

A nova divisão do trabalho territorial atinge, também, a própria região concentrada, privilegiando a cidade de São Paulo, a respectiva e seu entorno, onde a acumulação de atividades intelectuais ligadas à nova modernidade assegura a possibilidade de criação de numerosas atividades produtivas de ponta, ambos esses fatos garantindo-lhe preeminência em relação às demais áreas e atribuindo-lhe, por isso mesmo, novas condições de polarização. Atividades modernas, presentes em vários pontos do país, necessitam apoiar-se em São Paulo para um número crescente de tarefas. São Paulo fica presente em todo o território brasileiro, graças a esses novos nexos geradores de fluxos de informação indispensáveis ao trabalho produtivo. Se muitas variáveis modernas se difundem amplamente sobre o território, parte considerável de sua operação depende de outras variáveis geograficamente concentradas. Dispersão e concentração dão-se, uma vez mais de modo dialético, de modo complementar e contraditório. É desse modo que São Paulo se impõe como metrópole onipresente e, por isso mesmo, como metrópole irrecusável para todo o território brasileiro.

Na atual fase da atividade industrial, como nos aponta Lencioni (2011, p. 49) “[...] o império dos grandes grupos econômicos estruturados em empresas-rede, ou seja,

empresas organizadas em redes, em malhas, que tecem retículas entre si e entre os lugares”. Entre as características de tais empresas, como nos aponta a autora, estão: “[...] 1) divisão do trabalho flexível; 2) tendência á flexibilização nos contratos de trabalho; 3) terceirização, quer relativa à força de trabalho, quer relativa às fases do processo produtivo; 4) externalização de atividades não estratégicas.”

Como já apontamos, a fluidez do espaço é condição imprescindível para a acumulação capitalista, uma vez que garante a circulação, sem a qual, tal acumulação, não aconteceria. Mas, se o capital hegemônico se beneficia com o território fluído, o mesmo não acontece com algumas porções desse território causando, por vezes, significativas desigualdades socioespaciais. “ [...] Essa fluidez é como se fora uma rio caudaloso e veloz, que carrega tudo por onde passa para o lugar final, certamente já beneficiário de todo o desenvolvimento brasileiro, que são os casos de alguns lugares da Metropolitana de São Paulo.” (SOUZA, 2008, p. 41). Alguns lugares; não todos!

Para Moraes (2006, p. 27), no caso da metrópole paulistana, os traços da hipomodernidade presentes em áreas eleitas não devem nos iludir, uma vez que, ali, existe uma predominância dos chamados circuitos inferiores que inclusive são, mais extensos e numerosos. Assim sendo o autor complementa dizendo que:

[...] Como espaço singular (uma avaliação interna do espaço metropolitano), como toda expressão de modernização da periferia, a metrópole é um projeto que consegue se objetivar apenas em partes eleitas circunscritas na abrangência física da grande aglomeração populacional, na qual significativa parcela pode ser considerada não metropolitana, dadas suas ínfimas relações com as funções específicas qualificadoras da definição extrapopulacional da metrópole. Com certa ironia, poder-se-ia qualificar tal parcela como a não-metrópole inserida no espaço metropolitano de São Paulo. (ibidem – grifo nosso)

Assim, a mesma metrópole que possui subespaços carregados do moderno, da alta tecnologia, com excelente aporte infraestrutural para o fluxo imaterial, como por exemplo, cabeamento de fibra óptica, que sedia centros de gestão de grandes grupos internacionais, portanto, produtora de grande riqueza, produz e reproduz, com a mesma voracidade, a pobreza no seio metropolitano.

O Estado capitalista tem fundamental importância sobre qualquer reflexão que nos propomos a fazer sobre a produção e reprodução de espaço metropolitano, uma vez que, é sobre os auspícios do mesmo, que as obras de infraestruturas são realizadas, via de regra, sobre o argumento de que trarão benefícios aos cidadãos; Segundo Rodrigues (2006, p. 34),

“[...] Em virtude disso, a aplicação dos recursos públicos privilegiam a intervenção nos lugares já equipados ou naqueles que interessam à dinâmica dos negócios na e da cidade”.

Mas, no tocante à gestão do espaço metropolitano, quais têm sido os projetos e proposições do Governo do Estado de São Paulo? Em janeiro de 2011, foi criada pelo Governador do Estado, Geraldo Alckmin, a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Metropolitano, com o objetivo de elaborar políticas específicas para as regiões metropolitanas do Estado e para outras unidades regionais como aglomerações urbanas e microrregiões, dentro dos limites da chamada macrometrópole⁶⁹. Pretendemos discutir tais políticas no próximo capítulo deste trabalho, dando especial ênfase às propostas de regionalização para o município de Sorocaba e sua hinterlândia.

⁶⁹ Como descrito no site da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Metropolitano: www.sdmetropolitano.sp.gov.br

CAPÍTULO III

A INSTITUCIONALIZAÇÃO DE NOVAS UNIDADES POLÍTICO- ADMINISTRATIVAS NO ESTADO DE SÃO PAULO: POSSIBILIDADE DA CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA

3. A INSTITUCIONALIZAÇÃO DE NOVAS UNIDADES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS NO ESTADO DE SÃO PAULO: POSSIBILIDADE DA CRIAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA

Do mesmo modo que aconteceu em outros estados brasileiros, o Estado de São Paulo, com base na Constituição Federal de 1988, promulga no ano de 1989, a sua Constituição. Se a primeira, em seu artigo 25, estabelece as diretrizes e os formatos a serem utilizados pelos estados na criação de novas unidades político regionais, a segunda traz em seu capítulo II, que trata da “Organização Regional”, entre os artigos 152 e 158, texto bastante específico no que se refere à regionalização em território paulista.

No que se refere aos objetivos, diretrizes e prioridades, chama a atenção na redação constitucional paulista, em sua Seção I, os incisos II e IV, que preveem respectivamente, a cooperação entre os vários níveis de governo e a integração do planejamento e da execução de funções públicas de interesses comuns, como apresentamos abaixo:

SEÇÃO I

Dos Objetivos, Diretrizes e Prioridades.

Artigo 152 - A organização regional do Estado tem por objetivo promover:

I - o planejamento regional para o desenvolvimento sócio-econômico e melhoria da qualidade de vida;

II - a cooperação dos diferentes níveis de governo, mediante a descentralização, articulação e integração de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta com atuação na região, visando ao máximo aproveitamento dos recursos públicos a ela destinados;

III - a utilização racional do território, dos recursos naturais, culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região;

IV - a integração do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região;

V - a redução das desigualdades sociais e regionais.

Parágrafo único - O Poder Executivo coordenará e compatibilizará os planos e sistemas de caráter regional. (CONSTITUIÇÃO ESTADUAL PAULISTA, cap. II, 1989)

Na seção II, que trata das Entidades Regionais, em seu Artigo 153, são caracterizados os três formatos de regionalização previstos na Constituição. É importante também destacar, no Artigo 154, em seu parágrafo II, a previsão da participação da população no processo de planejamento e tomada de decisões. Como em outros textos constitucionais e

Projetos de Lei voltados à organização regional, por mais de uma vez aparece uma expressão recorrente e bastante vaga: “funções públicas de interesse comum”. Mas o que são na prática tais funções?

SEÇÃO II

Das Entidades Regionais

Artigo 153 - O território estadual poderá ser dividido, total ou parcialmente, em unidades regionais constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, mediante lei complementar, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, atendidas as respectivas peculiaridades.

§1º - Considera-se região metropolitana o agrupamento de Municípios limítrofes que assuma destacada expressão nacional, em razão de elevada densidade demográfica, significativa conurbação e de funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade, especialização e integração sócio-econômica, exigindo planejamento integrado e ação conjunta permanente dos entes públicos nela atuantes.

§2º - Considera-se aglomeração urbana o agrupamento de Municípios limítrofes que apresente relação de integração funcional de natureza econômico-social e urbanização contínua entre dois ou mais Municípios ou manifesta tendência nesse sentido, que exija planejamento integrado e recomende ação coordenada dos entes públicos nela atuantes.

§3º - Considera-se microrregião o agrupamento de Municípios limítrofes que apresente, entre si, relações de interação funcional de natureza físico-territorial, econômico-social e administrativa, exigindo planejamento integrado com vistas a criar condições adequadas para o desenvolvimento e integração regional.

Artigo 154 - Visando a promover o planejamento regional, a organização e execução das funções públicas de interesse comum, o Estado criará, mediante lei complementar, para cada unidade regional, um conselho de caráter normativo e deliberativo, bem como disporá sobre a organização, a articulação, a coordenação e, conforme o caso, a fusão de entidades ou órgãos públicos atuantes na região, assegurada, nestes e naquele, a participação paritária do conjunto dos Municípios, com relação ao Estado.

§1º - Em regiões metropolitanas, o conselho a que alude o “caput” deste artigo integrará entidade pública de caráter territorial, vinculando-se a ele os respectivos órgãos de direção e execução, bem como as entidades regionais e setoriais executoras das funções públicas de interesse comum, no que respeita ao planejamento e às medidas para sua implementação.

§2º - É assegurada, nos termos da lei complementar, a participação da população no processo de planejamento e tomada de decisões, bem como na fiscalização da realização de serviços ou funções públicas em nível regional.

§3º - A participação dos municípios nos conselhos deliberativos e normativos regionais, previstos no “caput” deste artigo, será disciplinada em lei complementar.

Artigo 155 - Os Municípios deverão compatibilizar, no que couber, seus planos, programas, orçamentos, investimentos e ações às metas, diretrizes e objetivos estabelecidos nos planos e programas estaduais, regionais e setoriais de desenvolvimento econômico-social e de ordenação territorial, quando expressamente estabelecidos pelo conselho a que se refere o artigo 154.

Parágrafo único - O Estado, no que couber, compatibilizará os planos e programas estaduais, regionais e setoriais de desenvolvimento, com o plano diretor dos Municípios e as prioridades da população local.

Artigo 156 - Os planos plurianuais do Estado estabelecerão, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração estadual.

Artigo 157 - O Estado e os Municípios destinarão recursos financeiros específicos, nos respectivos planos plurianuais e orçamentos, para o desenvolvimento de funções públicas de interesse comum, observado o disposto no artigo 174 desta Constituição.

Artigo 158 - Em região metropolitana ou aglomeração urbana, o planejamento do transporte coletivo de caráter regional será efetuado pelo Estado, em conjunto com os Municípios integrantes das respectivas entidades regionais.

Parágrafo único - Caberá ao Estado a operação do transporte coletivo de caráter regional, diretamente ou mediante concessão ou permissão.

(Ibidem)

Em agosto de 1994, foi promulgada a Lei Complementar nº 760⁷⁰ que tem como intuito estabelecer diretrizes para a “Organização Regional do Estado de São Paulo”, regulamentando a aplicabilidade do artigo 153 da Constituição Estadual. Em seu Artigo 7º, a referida Lei procura esclarecer o que são as chamadas “ funções públicas de interesse comum”. Na sequência apresentamos o texto do referido Artigo:

Artigo 7º - Poderão ser considerados de interesse comum das entidades regionais os seguintes campos funcionais;

I - planejamento e uso de solo;

II - transporte e sistema viário regionais;

III - habitação;

IV - saneamento básico;

V - meio ambiente;

VI - desenvolvimento econômico; e

VII - atendimento social.

Dadas as diretrizes constitucionais e, com a incumbência a partir de então dos legislativos estaduais na criação de novas unidades políticos-regionais, foram criadas no Estado de São Paulo, a partir da década de 1990, três Regiões Metropolitanas: RM da Baixada Santista (1996), RM de Campinas (2000) e RM do Vale do Paraíba e do Litoral Norte

⁷⁰ Texto na íntegra nos anexos deste trabalho.

(2012); e duas Aglomerações Urbanas: a AU de Jundiaí (2011) e a AU de Piracicaba (2012).

No caso do município de Sorocaba e, existem, atualmente, duas proposições de regionalização. A primeira delas, de autoria do deputado estadual Hamilton Pereira, através do Projeto de Lei nº 33, de 2005, que cria a Região Metropolitana de Sorocaba. A segunda, que começou a ganhar força a partir de 2011, com o anúncio do governador do Estado de São Paulo de que o governo estadual começava a preparar Projeto de Lei para enviar a Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo propondo a criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba. Concomitantemente a estas duas proposições, merece destaque o Projeto de Lei nº 10.115, de 24 de maio 2012, concebido pelo executivo sorocabano e aprovado recentemente pelo legislativo, que cria o NUPLAN (Núcleo de Planejamento Regional S/A), uma sociedade de economia mista que, segundo o próprio prefeito⁷¹ tem como finalidade o planejamento regional através do agrupamento dos municípios que compõem a região de Sorocaba.

Nos tópicos seguintes, trataremos de pormenorizar e promover uma discussão sobre as propostas de regionalização para o Estado de São Paulo, com ênfase a cidade de Sorocaba e sua hinterlândia, alvo principal desse nosso trabalho.

⁷¹ Em entrevista a nós concedida e devidamente registrada nas referências deste trabalho.

3.1. A REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA: VIRTUALIDADES E POSSIBILIDADES

No ano de 2005, através do Projeto de Lei Complementar nº 33⁷², o Deputado Estadual do Partido dos Trabalhadores, Hamilton Pereira propõe à Assembleia Legislativa Estadual de São Paulo a criação da Região Metropolitana de Sorocaba. Tal Projeto de Lei ainda tramita na referida Casa de Leis⁷³, mas, desde então, vem provocando, principalmente na mídia regional, uma série de debates e discussões a respeito da iniciativa do referido deputado, em especial, no que tange às viabilidades de um Projeto de tanta magnitude para a cidade de Sorocaba e todos os municípios que comporiam esta Região Metropolitana que, se institucionalizada, seria a quinta do Estado; São Paulo conta hoje com as regiões metropolitanas de São Paulo, da Baixada Santista, de Campinas e a recém-criada Região Metropolitana do Vale do Paraíba e do Litoral Norte. Em seu Projeto de Lei, o referido deputado usa a seguinte justificativa para a criação de tal unidade político-regional:

JUSTIFICATIVA

Sorocaba, como um dos mais importantes e populosos municípios do interior paulista, é responsável pelo desenvolvimento da região e dos municípios localizados no seu entorno, dada sua referência e importância estratégica.

A criação da Região Metropolitana de Sorocaba, com sede no Município de Sorocaba, certamente trará mais benefícios e maior desenvolvimento aos municípios dela integrantes, na medida em que exigirá um planejamento integrado e ações conjuntas, além de uma união permanente de esforços para a execução de funções públicas de interesse comum.

A nova unidade regional que se pretende criar, com a conjugação de esforços mútuos dos entes públicos envolvidos, certamente se tornará um grande polo de desenvolvimento, atraindo novos investimentos, o que propiciará a geração de novos empregos, aumentará a renda dos trabalhadores e, por consequência, trará melhoria de vida a toda a população.

O agrupamento dos 16 (dezesseis) municípios integrantes, segundo dados do SEADE, de 2005, conta com uma população de aproximadamente 1.400.000 (um milhão e quatrocentos mil) habitantes, distribuídos por uma área de 5.500 (cinco mil e quinhentos) quilômetros quadrados, perfazendo uma densidade demográfica de 245 (duzentos e quarenta e cinco) habitantes por quilômetro quadrado, de acordo com o quadro demonstrativo abaixo:

⁷² O Texto na íntegra aparece nos anexos deste trabalho.

⁷³ Aprovado em todas as comissões pelo qual tramitou na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo: Comissão de Constituição e Justiça; Comissão de Assuntos Metropolitanos; Comissão de Assuntos Municipais; Comissão de Finanças e Orçamento.

MUNICÍPIO	POPULAÇÃO⁷⁴	ÁREA (em km²)	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/km²)
BOITUVA	41.643	248	167,92
CAPELA DO ALTO	16.422	143	114,84
ALUMÍNIO	16.335	95	171,95
ARAÇARIGUAMA	13.216	138	95,77
ARAÇOIABA DA SERRA	23.027	283	81,37
IBIÚNA	73.396	1.088	67,46
IPERÓ	22.017	165	133,44
ITU	151.268	642	235,62
MAIRINQUE	46.188	214	215,83
PIEDADE	53.561	729	73,47
PORTO FELIZ	49.647	569	87,25
SALTO DE PIRAPORA	41.174	255	44,24
SALTO	104.479	160	161,47
SÃO ROQUE	71.695	313	229,06
SOROCABA	560.250	443	1.264,67
VOTORANTIM	103.902	177	587,02
TOTAL	1.388.220	5662	245,18

Tais números demonstram a elevada densidade demográfica dessa região. Ressalte-se que a maior distância entre as localidades elencadas no § 1º do art. 1º desta propositura, não ultrapassa 45 (quarenta e cinco) quilômetros do município sede da região – Sorocaba, evidenciando significativa conurbação. Afora isso, as funções urbanas e regionais desse agrupamento de municípios contam com um elevado grau de diversidade, especialização e integração socioeconômica, tendo em vista que a ligação entre esses municípios, à Capital e às outras regiões do Estado é realizada por importantes rodovias, tais como a Rodovia Presidente Castello Branco (SP 280), a Rodovia Raposo Tavares (SP 270), a Rodovia Marechal Rondon (SP 300) e a Rodovia Senador José Ermírio de Moraes (Castelinho - SP 075). (PEREIRA, 2005).

⁷⁴ Lembramos que em função da transcrição literal da justificativa do deputado Hamilton Pereira, preservamos os dados populacionais ali constantes, relativos ao Censo Demográfico do IBGE, 2000.

Continuando a sua argumentação, o referido deputado referencia os textos constitucionais para dar sustentação à sua proposição:

A Constituição Federal (§ 3º do artigo 25), assim como a Constituição Estadual (artigo 153), prevêm a possibilidade dos Estados, mediante lei complementar, instituírem regiões metropolitanas, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

A Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994, por sua vez, foi promulgada com o intuito de estabelecer diretrizes para a Organização Regional do Estado de São Paulo, regulamentando a aplicabilidade do artigo 153 da Constituição Estadual.

Diz ainda a Carta Bandeirante, no item 1 do § 1º, do artigo 24 o seguinte:

“Artigo 24 -

§ 1º - Compete, exclusivamente, à Assembleia Legislativa a iniciativa das leis que disponham sobre:

1 – “criação, incorporação, fusão e desmembramento de Municípios;

Se a Constituição Paulista confere à Assembléia Legislativa a competência exclusiva de iniciativa de leis que disponham sobre a criação, incorporação, fusão e desmembramento de municípios, é evidente que, na mesma linha de raciocínio, deve ser de iniciativa parlamentar as leis complementares que disponham acerca da criação de unidades regionais, dentre as quais inserem-se as Regiões Metropolitanas.

Assim, espero contar com o apoio dos meus Nobres Pares, Senhores Deputados e Deputadas, na aprovação deste Projeto de Lei Complementar que cria a Região Metropolitana de Sorocaba e demais mecanismos para o seu funcionamento, como o Conselho de Desenvolvimento, além de autorizar o Executivo Estadual a instituir entidade de direito público para integrar a organização, planejamento e a execução das funções públicas, respeitada a competência das demais entidades envolvidas, e ainda constituir o Fundo de Desenvolvimento, vinculado à entidade de direito público referida, com a finalidade de dar suporte financeiro às ações da nova unidade regional.

Em entrevista que realizamos com o deputado estadual Hamilton Pereira (no mês de maio de 2010) percebemos por parte dele um grande entusiasmo, em especial, em função do fato de o referido Projeto já ter tramitado e sido aprovado por várias comissões no interior da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo; hoje, sabemos que tal Projeto de Lei já foi aprovado inclusive pela Comissão de Assuntos Metropolitanos, portanto, em estágio bastante avançado de tramitação no seio da referida Casa de Leis. Recentemente, novas estratégias de regionalização surgem para Sorocaba, desta vez, pelas mãos do poder executivo estadual. Assim, embora já tivesse dito em 2010 que Sorocaba seria uma opção de sede para nova região metropolitana em São Paulo (Figura 20) houve mudanças de planos, pois, em abril

CRUZEIRO DO SUL

PREÇO (RS):
dias úteis: 1,40
domingos: 2,50

WWW.CRUZEIRODOSUL.HF.FR

edição contida em 20120

DOMINGO

Sorocaba, 16 de maio de 2010

As crianças podem transformar a cidade

Copa do Mundo motiva instalação de home theater

Para Rivellino, talento individual ainda é indispensável

que ajudaram a salvar a sociedade

Governo aposta em Sorocaba como sede de futura região metropolitana

criação da Região Metropolitana de Sorocaba (RMS) - formada pela sede e mais 16 municípios - ganha força no âmbito do Palácio dos Bandeirantes. O líder do governo na Assembleia, deputado Vaz de Lima (PSDB) afirma que o próximo governo terá que "se debruçar seriamente"

na implantação dessa região e de uma outra, no Vale do Paraíba, tendo São José dos Campos como sede. Projeto do deputado estadual Hamilton Pereira (PT) criando a RMS tramita há tempos no legislativo estadual e, segundo Vaz de Lima, estudos nesse sentido já estão em andamento na

Empresa Paulista de Planejamento Metropolitan, ligada à Secretaria de Planejamento, Hamilton Pereira vê com otimismo essa possibilidade e defende a integração entre os prefeitos da cidades envolvidas para que a lei não fique apenas no papel. Pág. A6

Roberto Rivellino, da seleção tricampeã de 70

Em busca do Hexa, o Caderno de Domingo traz uma entrevista com Roberto Rivellino, que afirma que o único jogador capaz de desequilibrar uma partida é Robinho.

Figura 20 – Matéria do Jornal sorocabano Cruzeiro do Sul apontado Sorocaba como opção do governo estadual na criação de uma nova região metropolitana em São Paulo. Fonte Jornal Cruzeiro do Sul. 16/05/10.

de 2011 em visita a cidade de Sorocaba disse que, junto com sua assessoria, estava em fase final de elaboração de um Projeto de Lei a ser enviado à Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, sugerindo a criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba. Mesmo como a indecisão por parte do governo estadual que anuncia em curto espaço de tempo⁷⁵, o seu apoio à duas formas de institucionalização político-regionais tendo como polo a cidade de Sorocaba percebemos que o executivo estadual tem trabalhado com afinco no seu propósito de ali institucionalizar uma Aglomeração Urbana. Assim sendo, temos que reconhecer que a proposta de se institucionalizar a Região Metropolitana de Sorocaba vem perdendo força diante da proposição do executivo estadual, que tem mostrado robustez política na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo aprovando com folga nas votações, as propostas do governo de institucionalização para várias regiões do Estado.

3.1.1. A (ausência de) discussão regional sobre a proposta de institucionalização da Região Metropolitana de Sorocaba

Acabamos, no 1º semestre de 2011, nossas entrevistas junto aos chefes dos executivos das 16 cidades que comporiam a virtual Região Metropolitana de Sorocaba. Este contato direto com os mesmos se mostrou extremamente relevante para nossa pesquisa, pois, pudemos constatar o que já tínhamos como hipótese. Os referidos prefeitos, demonstraram, em sua grande maioria, desconhecimento do que é na prática uma região metropolitana e quais seriam os reais ganhos e possíveis perdas dos municípios que representam com sua inserção em tal unidade político-regional. Tais questionamentos denunciam claramente a falta de discussão diante de um tema tão relevante, em especial, em âmbito regional. Ao término das gravações de nossas entrevistas que, invariavelmente, aconteciam nas salas destes prefeitos, não foi incomum sermos indagados sobre aspectos funcionais que devem caracterizar uma região metropolitana, em especial, no que se refere à gestão do espaço metropolitano e à efetiva participação dos municípios no sentido de regionalmente “integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (Constituição Federal de 1988, Artigo 25, § 3º).

⁷⁵ O Governo do Estado de São Paulo anunciou recentemente a intenção de regionalizar algumas áreas do Estado sob a forma institucional dos Aglomerados Urbanos, uma das opções de regionalização previstas na Constituição de 1988. O primeiro destes aglomerados urbanos foi institucionalizado em agosto de 2011: o Aglomerado Urbano de Jundiaí; em junho de 2012, houve a institucionalização do Aglomerado Urbano de Piracicaba

A intensificação das discussões sobre a institucionalização de determinada porção do espaço, em especial, sobre a forma de uma região metropolitana, pode municiar os principais protagonistas metropolitanos, no sentido de que os mesmos entendam o que significa na prática a sua inserção em tal composição político-administrativa. Ao contrário, a ausência dessas discussões prévias poderá trazer a tona, mais tarde, entre outras coisas, conflitos de interesses, especialmente, aqueles que tangem as múltiplas siglas partidárias que compõem o quadro político regional.

Percebemos então que as propostas de formas de organização urbano-regional estão postas, porém, vemos que ainda falta conhecimento por parte dos representantes políticos regionais, e falta de vontade política no sentido de se promover massivamente no âmbito da região a ser institucionalizada uma intensa discussão entre “os principais protagonistas metropolitanos: Estado, coletividades locais e sociedade civil” (Lefèvre, 2009, p. 299).

No âmbito político, as discussões que produzam efeitos positivos no processo de criação de uma nova unidade político-regional, não é tarefa fácil. As cidades que são elencadas neste trabalho como virtuais componentes da Região Metropolitana de Sorocaba são governadas por pelo menos oito partidos políticos distintos. Se por um lado, a diversidade partidária pode parecer como positiva no sentido de se acalorar as discussões, por outro, pode trazer à tona as rivalidades que não contribuem em nada em tal processo. Tais entraves partidários tendem a se acirrar no período posterior à criação da região metropolitana, interferindo significativamente na gestão do espaço metropolitano.

Sobre o que acabamos de destacar, Firkowski (2009, p. 403) , de maneira oportuna nos lembra que:

Sem dúvida, a principal dificuldade a ser superada quando se trata do tema gestão metropolitana, parece ser aquela da divergência entre os prefeitos dos municípios integrantes de uma região metropolitana, que refletem orientações e interesses partidários também diversos e, por vezes, conflitantes. Resultando na fragmentação das ações e muitas vezes na existência de canais de aproximação para a solução de problemas comuns.

Outro fator relevante a ser considerado no seio do quadro metropolitano brasileiro, em especial, das regiões metropolitanas de criação recente, portanto, pós-Constituição de 1988, são as disparidades e a concentração de recursos no município sede. Assim, Sorocaba, além de naturalmente deter o poder econômico na condição de polo da

região metropolitana acabaria por angariar parcelas significativas dos investimentos recebidos dos governos federal e estadual. A respeito disso, Maricato (2011, p. 18), destaca que:

Outros fatores também contribuem para inviabilizar a cooperação administrativa nas metrópoles. A existência de pólos com significativa disparidade econômica, política e cultural também funciona como obstáculo para essa integração, na medida em que municípios com maior arrecadação pouco se interessam pela redistribuição de parte de sua receita. Enfim, essa lista poderia ir longe para mostrar que, apesar da urgência, nenhuma força política que tenha presença importante na cena brasileira está interessada em mudar o rumo das metrópoles. A questão está no limbo.

Diante do que se almeja de fato para uma composição político-regional, que é a resolução de problemas que são comuns às unidades que a compõe, parece legítima a institucionalização de determinada porção espacial. No caso específico da cidade de Sorocaba e sua hinterlândia, é importante observar que mesmo não havendo ali, ainda, uma integração regional⁷⁶ reconhecida por força da legislação, de fato, ela existe, e os problemas oriundos de tal integração são reais; logo precisam de ampla discussão entre os vários segmentos da sociedade. Sorocaba, por exemplo, diante do fato de não possuir em seus limites territoriais, espaço para depositar o lixo coletado diariamente na cidade, fechou um contrato para depositar estes resíduos na vizinha Iperó. No tocante à preservação de áreas de mananciais, o Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Sorocaba e do Médio Tietê, que agrega 34 municípios da região de Sorocaba e cuja presidência é encabeçada pelo prefeito da cidade de Sorocaba, Vitor Lippi, é outro bom exemplo de busca de soluções que requerem resposta imediata, e que não podem ficar a mercê de decisões políticas que se apresentam, quase que invariavelmente, de fora para dentro, e com pouca observância da realidade local/regional.

⁷⁶ No capítulo I foi demonstrado por meio dos perfis municipais a integração, os fluxos e os fixos que qualificam a integração regional.

3.2. A AGLOMERAÇÃO URBANA DE SOROCABA: UMA PROPOSTA DE REGIONALIZAÇÃO NA AGENDA DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO

3.2.1. A Proposta de Criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba

Entre idas e vindas ao que concerne às formas de regionalização em território paulista, em especial, na região de Sorocaba, nos parece que, pelos seus recentes discursos, o Governo do Estado de São Paulo está bastante convencido de que a melhor forma de institucionalização é a Aglomeração Urbana.

A Constituição do Estado de São Paulo, em seu Artigo 153, parágrafo 2º, descreve os aspectos que devem caracterizar uma aglomeração urbana:

Considera-se aglomeração urbana o agrupamento de municípios limítrofes que apresente relação de integração funcional de natureza econômico-social e urbanização contínua entre dois ou mais municípios ou manifesta tendência nesse sentido, que exija planejamento integrado e recomende ação coordenada dos entes públicos nela atuantes. (CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1989).

Como já apontamos anteriormente, no mês de abril de 2011, em visita que fez a cidade de Sorocaba, o governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin anunciou que, juntamente com sua assessoria, estava trabalhando em Projeto de Lei para envio à Assembleia Legislativa Estadual, que tinha como objetivo a criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba (figura 21). Ainda segundo o chefe do poder executivo estadual, tal unidade político-administrativa seria composta por 22 municípios, e junto com as Regiões Metropolitanas de São Paulo, de Campinas, da Baixada Santista e da recém-criada Região Metropolitana do Vale do Paraíba e do Litoral Norte, além das Aglomerações Urbanas de Jundiaí e de Piracicaba e das Microrregiões de São Roque e Bragançinha (essas duas últimas com Projetos em fase de elaboração) comporiam a chamada Macrómetrópole Paulista (figura 22).

Passado um ano do anúncio por parte do Governo do Estado, a proposta de criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba tem sido veiculada intensamente na mídia local e regional. Como aconteceu nos processos de criação da Aglomeração Urbana de Jundiaí e das recém-criadas Aglomeração Urbana de Piracicaba e Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, a agenda governamental tem como proposta várias audiências públicas para a discussão em torno da sua proposta de regionalização para a região de Sorocaba. A primeira dessas audiências ocorreu recentemente, no dia 28 de maio de 2012 e

contou com a presença do Secretário Desenvolvimento Metropolitano do Estado de São Paulo e também do vice-presidente da Empresa Paulista de Desenvolvimento Metropolitano – Emplasa, que expuseram ao público presente o porquê de se institucionalizar na região de Sorocaba o formato denominado de Aglomeração Urbana.



FIGURA 22 - LOCALIZAÇÃO DA AGLOMERAÇÃO URBANA DE SOROCABA NO CONTEXTO DA MACROMETRÓPOLE



Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa

Organização: BARRETO, I.J.

Em um primeiro momento, o que nos chamou a atenção na argumentação do Secretário Estadual de Desenvolvimento Metropolitano, quando da sua defesa em prol da criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba (figura 23), foi a distinção que o mesmo fez entre esta última e região metropolitana. Quando indagado por um dos presentes, sobre o porquê de não se institucionalizar a Região Metropolitana de Sorocaba, o mesmo respondeu que não havia conurbação suficiente entre Sorocaba e municípios em seu entorno que justificasse tal forma de institucionalização. “Temos aqui, somente conurbação entre Sorocaba, Votorantim e Salto de Pirapora” apontou o Secretário. No mesmo momento foi advertido por presentes, oriundos principalmente da vizinha cidade de Itu, que esta última e a cidade de Salto também estavam em estágio avançado de conurbação com a cidade de Sorocaba. Esse exemplo simples nos leva a duas ponderações: a primeira delas diz respeito à falta de conhecimento por parte daqueles que serão decisivos no processo de institucionalização de determinada região; e a segunda, é relativa ao fato de que basta haver conurbação – como apontou o Secretário - para que determinada área alce à condição de candidata a região metropolitana. Sabemos que embora a conurbação seja um elemento importante, outros elementos também devem ser considerados, especialmente, a intensidade dos fluxos entre a cidade polo e os municípios que orbitam em torno do seu eixo.

Ainda nos chamou a atenção em tal audiência, o fato de somente quatro dos vinte e dois prefeitos dos municípios elencados em tal proposta de regionalização estarem presentes. Esta baixa representatividade dos prefeitos aponta mais uma vez para a falta de reuniões ou até audiências a nível municipal, precedendo as audiências regionais. Outro fato que merece destaque foi a presença na mesa de debate, do deputado estadual Hamilton Pereira que, no momento em que lhe foi dada a palavra, defendeu ardorosamente o seu Projeto de Lei que cria A Região Metropolitana de Sorocaba. Como saldo de tal audiência, muitas incertezas e discussões, e a promessa de que outras audiências regionais deverão ocorrer em outras cidades que deverão compor a virtual Aglomeração Urbana de Sorocaba, haja vista que a primeira dessas audiências ocorreu na cidade de Sorocaba. (Figura 23).

Em folder de apresentação da proposta de criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba, a Empresa Paulista de Desenvolvimento Metropolitano – Emplasa registra: “o planejamento regional e metropolitano no território da Macrometrópole Paulista (MMP) – prioridade do governador Geraldo Alckmin – já é uma realidade”.

Segundo o Secretário Estadual de Desenvolvimento Metropolitano, com a criação da AU de Sorocaba, os 22 municípios que integrariam tal unidade político-regional, contarão

AGLOMERADO URBANO

Região tem três projetos diferentes de desenvolvimento

Estado, Alesp e Prefeitura trabalham com propostas isoladas

Leandro Nogueira

leandro.nogueira@jcrucero.com.br

O desenvolvimento da região de Sorocaba é tema de três frentes de trabalhos divergentes e que estão simultaneamente em andamento: a proposta de Aglomeração Urbana pelo Governo do Estado; a de Região Metropolitana, do deputado estadual Hamilton Pereira (PT) e por fim a criação de uma empresa pública com 22 municípios da região que custará R\$ 2 milhões anuais à Prefeitura de Sorocaba, de iniciativa do prefeito Vitor Lippi (PSDB). São projetos diferentes que até o momento vem sendo discutidos isoladamente entre essas três partes, apesar de ter o objetivo de desenvolver a região. O Estado informa que Aglomeração Urbana de Sorocaba apenas continua no papel porque a sociedade organizada de Sorocaba e região não demonstrou interesse. O deputado Hamilton Pereira há sete anos tem um projeto de lei para criar da Região Metropolitana de Sorocaba. E o prefeito Vitor Lippi trabalha com outros municípios da região defendendo a criação e investimentos em uma empresa pública, mesmo com a prometida institucionalização da Aglomeração Urbana pelo Estado e do trabalho do deputado na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp).

O deputado Hamilton Pereira informou que ficou indignado com a versão do secretário de Estado do Desenvolvimento Metropolitano, Edson Aparecido, de que a administração regional por meio de uma Aglomeração Urbana de Sorocaba só não foi institucionalizada até agora porque a

sociedade organizada local não demonstrou mobilização. Para o deputado, o Governo do Estado não estaria discutindo o Projeto de Aglomeração de Sorocaba não fosse o projeto de sua (de Hamilton) de sua autoria, que propõe a criação da Região Metropolitana de Sorocaba. Hamilton Pereira acusou o secretário de ter deixado de cumprir o compromisso para debater o desenvolvimento regional em Sorocaba em setembro do ano passado.

Afirmção de secretário de Estado sobre falta de mobilização gera críticas no âmbito municipal

"Eu apresentei esse pedido durante audiência da Comissão de Assuntos Metropolitanos e Municipais da Alesp". Hamilton diz que devido à falta de um retorno "reiteramos o pedido, resgatando compromisso assumido publicamente pelo secretário na reunião de agosto e, mesmo assim, continuamos sem resposta."

Aversão do secretário estadual Edson Aparecido, que anunciou a previsão de promover um seminário em Sorocaba até o fim de maio, foi a de que ele o deputado encontraram-se ocasionalmente na audiência pública, quando recebeu a su-

gestão do encontro que deixou de acontecer "porque não teve mobilização", conforme voltou a informar ontem o Edson Aparecido. Para o deputado Hamilton, essa manifestação comprova a má vontade do Governo do Estado para discutir as questões pautadas pela região. "vide o caso do Poupatempo em que tivemos que esperar por dez anos para finalmente, ver a proposta concretizada". Já o secretário estadual divulgou ontem que o mais importante é, a partir de agora, fazer o trabalho. "o debate institucional dessa questão, como já houve em outras regiões, a mobilização para que aconteçam os debates e que o fato se concretize."

O prefeito Vitor Lippi acredita na aprovação pela Câmara de Vereadores do projeto que vai criar a Empresa de Planejamento do Sudoeste Paulista (Emplan) e que consumirá R\$ 2 milhões anuais de Sorocaba para contribuir com o desenvolvimento regional. Lippi entende que a institucionalização do Aglomerado Urbano de Sorocaba pelo Governo do Estado será muito importante, no entanto, não adiantará a prioridade da região para financiamento se não existirem bons projetos. Levantamento de informações, avaliação do custo e do benefício, de uma justificativa muito adequada para as necessidades e uma equipe para fazer esse projeto. "É uma equipe que vai propor busca de financiamento que serão facilitados através da aglomeração urbana, que é uma região metropolitana mais simplificada, adequada mais ao nosso perfil regional", declara o prefeito. Segundo ele, com a criação da Emplan será retomado o trabalho com as universidades.

Figura 23 – Região metropolitana? Aglomeração urbana? A indecisão daqueles que têm em suas mãos o poder de institucionalizar determinada porção territorial.

Fonte: Jornal Cruzeiro do Sul – 09/04/11

com um novo modelo de gestão compartilhada dos investimentos públicos e estratégicos, o que vai permitir o desenvolvimento regional de forma sustentável e garantir o bem-estar de seus cerca de 1,5 milhão de habitantes.

A estrutura da nova unidade regional, segundo a Emplasa, contará com um conselho de desenvolvimento, do qual participam os 22 prefeitos dos municípios (quadro 34) que a integram e representantes do Estado. A eles caberá decidir sobre os investimentos estratégicos para a região.

Quadro 34- Os Municípios que Comporiam a Aglomeração Urbana de Sorocaba					
Município	População	Área (km²)	Densidade Demográfica	População Urbana	População Rural
BOITUVA	48314	249	194,07	94,07	5,93
CAPELA DO ALTO	17532	169,9	103,20	82,83	17,17
ALUMÍNIO	16839	83,8	200,92	83,87	16,13
TIETÊ	36835	404,8	91	90,92	9,08
ARAÇOIBÁ DA SERRA	27299	255,4	106,87	68,74	31,26
QUADRA	3236	205,7	15,73	25,59	74,41
IPERÓ	28300	170	166,42	61,71	38,29
ITU	154147	640,8	240,57	93,59	6,41
CONCHAS	16288	466	34,95	81,02	18,98
LARANJAL PAULISTA	25251	384	65,75	89,55	10,45
TORRE DE PEDRA	2254	71,3	31,59	65,17	34,83
PORANGABA	8326	265,7	31,34	48,28	51,72
PEREIRAS	7454	223,3	33,38	66,78	33,22
JUMIRIM	2798	56,7	49,36	58,01	41,99
CESÁRIO LANGE	15540	190,8	81,46	67,52	32,48
CERQUILHO	39617	127,8	309,98	94,83	5,17
PORTO FELIZ	48893	557,1	87,76	84,05	15,95
SALTO DE PIRAPORA	40132	280,5	143,07	78,4	21,6
SALTO	105516	133,2	792,17	99,3	0,7
TATUI	107326	523,5	205,03	95,28	4,72
SOROCABA	586625	449	1306,55	98,98	1,02
VOTORANTIM	108809	183,7	592,47	96,19	3,81
TOTAL	1.447.331	6092	221,98	-	-

Fonte: IBGE - dados sobre a população-Censo/2010
Organização: BARRETO, I. J.

Na proposta do Governo do Estado, o sistema de gestão da AU de Sorocaba será assim composto:

Conselho de Desenvolvimento

- Integrado, de forma paritária, pelos 22 prefeitos dos municípios da Aglomeração Urbana e por representantes do Estado nas funções públicas de interesse comum. Com características normativas e deliberativas, tem poder para decidir sobre a execução de planos, projetos, programas, serviços e obras.

Conselho Consultivo

- Composto por representantes da sociedade civil, dos Poderes Legislativos Estadual e Municipais e dos Executivos Estadual e municipais.
- Sua principal atribuição é apresentar propostas representativas da região, a serem submetidas à deliberação do Conselho de Desenvolvimento.
- Poderá propor a constituição de Câmaras Temáticas e Câmaras Temáticas Especiais.

Câmaras Temáticas e Câmaras Temáticas Especiais

- Poderão ser constituídas para o exercício de funções públicas de interesse comum ou para a execução de projetos e programas específicos.

Secretaria Executiva

- Integra o Conselho de Desenvolvimento e será exercida pela Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano, com assessoria técnica da Empresa Paulista de Desenvolvimento Metropolitano (Emplasa).

Fundo de Financiamento e Investimento

- O Governo do Estado de São Paulo vai encaminhar projeto de lei à Assembleia Legislativa criando o Fundo das Aglomerações Urbanas.

Merece destaque este último item. Ao contrário das Regiões Metropolitanas, as aglomerações urbanas não possuem ainda um fundo próprio de financiamento e investimento, dependendo ainda, como apontado, de futura aprovação de projeto de lei que o Governo promete enviar ao Legislativo Estadual.

Segundo o Deputado Estadual Hamilton Pereira, proponente da criação da Região Metropolitana de Sorocaba, outro fator relevante no comparativo entre as duas formas de institucionalização, é que as Regiões Metropolitanas recebem verbas significativas por parte do Governo Federal. Em publicação recente, feita em sua página na internet, o deputado argumenta:

Considerado o maior programa de investimento em infraestrutura do país desde a década de 70, o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), segundo a ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão(MPOG), Miriam Belchior, privilegia explicitamente as regiões metropolitanas, assim como prioriza grandes intervenções estruturantes com recorte territorial metropolitano.No PAC 1, do total de 59 bilhões selecionados para habitação e saneamento, R\$ 34,7 bilhões (59%) foram destinados às regiões metropolitanas; no PAC 2, R\$ 29,6 bilhões, equivalente a 60,3 do recurso já disponibilizado. No total (PAC 1 E PAC 2), considerando total as seleções já realizadas até agora, as Regiões Metropolitanas foram contempladas com R\$ 64,3 bilhões, equivalente a 60% de todo o recurso disponibilizado. (PEREIRA, 2012).

Finalizando as suas ponderações sobre os recursos diferenciados no que se refere às duas formas de institucionalização aqui evidenciadas, o deputado pontua que desde o início de 2011, todas as regiões metropolitanas do país contam com parâmetros diferenciados para financiamentos do Programa Minha Casa Minha Vida. Por fim, ele ainda destaca que no início de 2012, a Caixa Econômica Federal aumentou o teto de financiamento do programa nos 39 municípios da Região Metropolitana do Vale do Paraíba e do Litoral Norte. O novo limite foi unificado em R\$ 170 mil para todas as cidades da região e representou um aumento de até 112% no valor negociado nas cidades pequenas. Antes, esse teto variava entre R\$ 80 mil e R\$ 130 mil, concluiu. (*ibidem*).

O formato institucional que acabamos de discutir neste tópico, a aglomeração urbana, foi adotado primeiramente no Brasil pelo Estado do Rio Grande do Sul. Deste modo, foram criadas, em 1990, a Aglomeração Urbana do Sul; em 1994, a Aglomeração Urbana do Nordeste; e por fim, em 2004, a Aglomeração Urbana do Litoral Norte. Cabe mencionar que muitos pesquisadores consideram que neste estado, mais do que outras unidades da federação, a coerência no tocante a formatos de regionalização, foi mais observada. Ali, mesmo com a possibilidade prevista na Constituição de 1988, nenhuma região metropolitana foi criada desde então. No estado gaúcho, temos apenas a Região Metropolitana de Porto Alegre criada na década de 1970 sobre a égide do governo militar.

3.3. A MACROMETRÓPOLE PAULISTA

Os estudos realizados pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (Emplasa), e também pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Fundação Seade), nos anos de 2009 e 2010, mostraram estar havendo em uma determinada porção do território paulista um fenômeno urbano sem precedentes em território brasileiro, apontado por tais estudos como “o mais complexo sistema de cidades do país, consolidado nos últimos dez anos.” (EMPLASA, 2011). É a chamada Macrometrópole Paulista (figuras 24 e 25) .

Na macrometrópole tudo é superlativo, tudo. São 153 municípios, que concentravam no final da primeira década dos anos 2000, 72% da população estadual, 80 % do Produto Interno Bruto (PIB) paulista e 27% do PIB brasileiro, além de abrigar 50% da área urbanizada do Estado [...]. Ali estão situados As três Regiões Metropolitanas paulistas - São Paulo, Campinas e Baixada Santista – as aglomerações urbanas de São José dos Campos, Sorocaba, Jundiaí e Piracicaba, além das microrregiões da Bragantina e São Roque, todas essas com elevada influência do polo principal, o Município de São Paulo.(Ibidem).

Identificada pelo órgão paulista de planejamento metropolitano como fenômeno urbano-regional, a macrometrópole é composta pelo conjunto das aglomerações que acabamos de relatar, com alto grau de urbanização e com intensas relações entre si, especialmente as de cunho econômico e social. “Trata-se de um novo desenho urbano ou uma nova escala de metropolização”. (ibidem). Tal fenômeno, já não pode ser explicado simplesmente pelo elevado processo de urbanização, já que “ a urbanização no Estado de São Paulo já está consolidada, alcançando a taxa de 96%, a mais alta do país” (LENCIONI, 2003, p. 35). A autora ainda nos lembra de que:

No caso específico de Estado de São Paulo a determinação que permitiria compreender o novo fundamento do urbano transcende ao processo de urbanização e se coloca além dele, relativo a um novo movimento aí presente, que é o da metropolização do espaço. Nesse processo de metropolização do espaço é que reside a nova rede de relações que permite reconstituir, do ponto de vista teórico, a unidade entre cidade e região. (ibidem).

Os estudos realizados pela Emplasa procuram apontar algumas diretrizes para as políticas públicas a serem desenvolvidas na porção territorial em questão. Achamos pertinente citar os tópicos que julgamos mais relevantes em tais estudos. Na primeira citação, vemos

FIGURA 24 - FORMATOS INSTITUCIONAIS POLÍTICOS - REGIONAIS PRESENTES NO INTERIOR DA MACROMETROPOLE PAULISTA

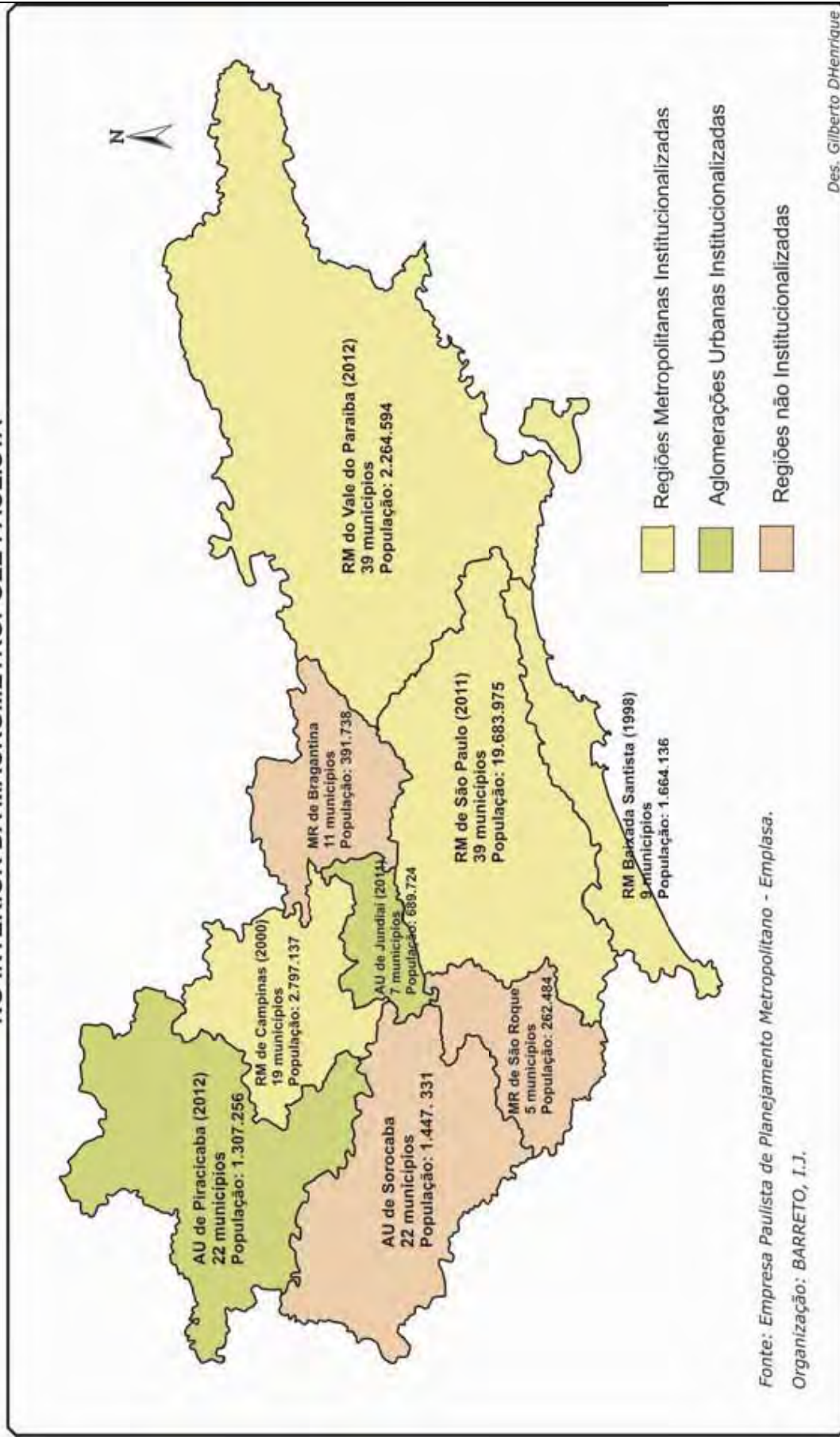


FIGURA 25 – A MACROMETRÓPOLE EM NÚMEROS

Unidades Regionais	Número de Municípios	População Total 2010 ^(*)				PIB 2008				Área				Fluxo Periódico Recebido 2000
		Habitantes		% Brasil		R\$ 1000		% ESP		km ²		% ESP		
		ESP	Brasil	ESP	Brasil	ESP	Brasil	ESP	Brasil					
Aglomeração Urbana														
Jundiaí	7	698.959	1,69	0,37	25.303,8	2,52	0,83	1.289	0,51	0,02	45.656			
Piracicaba	22	1.307.801	3,17	0,69	27.382,1	2,73	0,90	7.003	2,83	0,09	29.043			
Sorocaba	22	1.447.973	3,51	0,76	30.695,4	3,06	1,01	6.092	2,47	0,08	46.319			
São José dos Campos	19	1.805.667	4,38	0,95	43.393,4	4,33	1,43	6.800	2,76	0,09	62.095			
Micro Região														
Bragança	11	391.698	0,95	0,21	5.486,9	0,55	0,18	2.912	1,18	0,04	7.723			
São Roque	5	262.625	0,64	0,14	4.158,2	0,41	0,14	2.469	1,01	0,03	741			
Região Metropolitana														
Baixada Santista	9	1.663.082	4,03	0,87	41.279,0	4,12	1,36	2.414	0,99	0,03	111.213			
Campinas	19	2.798.477	6,76	1,47	77.755,6	7,75	2,56	3.650	1,46	0,05	168.643			
São Paulo	39	19.422.627	47,06	10,18	572.250,8	57,05	18,87	8.047	3,27	0,10	1.115.069			
Macrometrópole														
Macrometrópole	153	29.798.909	72,24	15,62	827.705,4	82,52	27,30	40.655	16,33	0,48	1.586.722			
Estado de São Paulo	645	41.252.160	100,00	21,63	1.003.015,8	100,00	33,08	248.947	100,00	3,16	1.902.677			
Brasil	-	190.732.694	-	100,00	3.031.864,5	NA	100,00	8.514.876	NA	100,00	-			

Fonte: Estudo da Morfologia e da Hierarquia Funcional da Rede Urbana Paulista e da Regionalização do Estado de São Paulo; Emplasa, Seade, SEP, 2010.

(*) IBGE - Censo 2010, Dados preliminares

o tópico denominado de Políticas Públicas Integradas, onde é destacada a importância do enfrentamento, em conjunto, dos desafios postos por uma área tão dinâmica e complexa, em especial, no que tange a gestão compartilhada desse território que, por vezes, apresenta aglomerações com alto grau de integração e conurbação⁷⁷

POLÍTICAS PÚBLICAS INTEGRADAS

A Macrometrópole Paulista configura um sistema urbano importante, que ocupa 16% da superfície estadual e concentra municípios situados em um raio aproximado de 200 km a partir de São Paulo. Existe uma articulação e integração tão intensas entre as cidades desse sistema que seus principais problemas só podem ser resolvidos de maneira integrada.

Como são muitas as questões de interesse comum – abastecimento de água, coleta e tratamento de esgotos, tratamento do lixo, moradia, transporte público, atendimento à saúde e educação –, é mais produtivo e econômico para o Poder Público enfrentá-las conjuntamente, por meio de políticas públicas integradas. Este é um grande desafio para os gestores públicos.

Por sua dimensão e importância socioeconômica, a Macrometrópole é uma região de particular interesse do planejamento metropolitano do Estado de São Paulo. Por isso, o estudo Emplasa/Seade propõe a elaboração de uma Agenda, visando incluí-la nas estratégias conjuntas de intervenção e na formulação e desenvolvimento das políticas públicas regionais.

Além disso, recomenda que sejam assegurados recursos financeiros no Plano Plurianual (PPA) e nos orçamentos anuais para os programas e projetos regionais e também definidos mecanismos de governança condizentes com as necessidades de planejamento e gestão desse novo fenômeno urbano.

O conjunto completo de informações e análises sobre a Macrometrópole Paulista consta do “Estudo da Morfologia e da Hierarquia Funcional da Rede Urbana Paulista e Regionalização do Estado de São Paulo”, concluído em dezembro de 2010. O projeto foi desenvolvido pela Emplasa e pelo Seade, em acordo de cooperação técnica com a então Secretaria de Estado de Economia e Planejamento (SEP), atual Secretaria Estadual de Planejamento e Desenvolvimento Regional.

Os estudos técnicos institucionais do Governo Paulista voltados à denominada Macrometrópole Paulista têm início nos primeiros anos da década de 1990, quando dos estudos realizados pela Emplasa. Nestes mais de vinte anos de estudos sobre a referida porção territorial, como não poderia ser diferente, em face da dinamicidade e complexidade de tal área, ainda existem divergências nos estudos realizados pela referida empresa de planejamento sobre o recorte espacial que realmente represente este “espaço macrometropolitano.”

⁷⁷ As citações feitas neste tópico estão disponíveis em www.emplasa.sp.gov.br, no Documento intitulado Macrometrópole Paulista. As páginas não estão identificadas, pois, esta é uma característica do referido Documento.

O TERRITÓRIO DA MACROMETRÓPOLE

Convencionou-se denominar de Macrometrópole Paulista o fenômeno de metropolização em nova escala, definido pelos especialistas. Esta grande região tem sido objeto de estudos técnico-institucionais desenvolvidos pela Emplasa, desde o início dos anos 1990.

Mais recentemente, veio o reconhecimento do Governo do Estado, que passou a encaminhar propostas de políticas públicas explícitas para a região. O Decreto Estadual nº 52.748/2008, por exemplo, define a Macrometrópole, obrigatoriamente, como espaço de planejamento do Plano Diretor de Recursos Hídricos. Afinal, ali estão as nascentes dos mananciais que abastecem os municípios mais densamente povoados do Estado.

As bacias hidrográficas situadas na região são: Moji Guaçu, Paraíba do Sul e Litoral Norte, as três parcialmente, Piracicaba, Capivari e Jundiá, Tietê/Sorocaba, Alto Tietê e Baixada Santista.

Os limites territoriais da Macrometrópole ainda geram divergências, pois os recortes propostos em trabalhos técnicos distintos nem sempre coincidem. Mas a questão que requer urgência dos poderes públicos é considerá-la como área geográfica prioritária para a adoção de políticas públicas integradas.

No que se refere à caracterização da Macrometrópole, os estudos revelam dados como localização, área e população. Ainda na descrição que é feita em seguida, merece destaque os apontamentos que se referem à influência da Região Metropolitana de São Paulo como polo de onde tem havido uma “desconcentração produtiva e populacional” em direção a várias áreas do espaço macrometropolitano.

LOCALIZAÇÃO E CARACTERÍSTICAS

A Macrometrópole ocupa a porção sudoeste do Estado, com 40 655 km² de área (16,33% do território paulista e 0,48% da superfície nacional).

Em 2010, sua população era de 29 798 909 habitantes (72,24% do total), segundo dados preliminares do Censo 2010, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Sua mancha urbana corresponde a 50% da área urbanizada do Estado.

A formação dessa extensa região está associada aos processos de urbanização, interiorização do desenvolvimento econômico e desconcentração produtiva e populacional da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).

Sua estrutura econômica é diversificada e complexa, com o desenvolvimento de atividades modernas, de alta tecnologia, nos diversos segmentos econômicos.

Embora seja uma área de significativa heterogeneidade estrutural, com potencialidades diferenciadas de desenvolvimentos econômico, social e urbano, sua dívida social é ainda elevada.

É o que evidenciam as precárias condições de moradia, a crescente ocupação de áreas de risco e as deficientes infraestrutura urbana e social entre outros problemas.

Mesmo que não seja totalmente conurbada (situação em que duas ou mais cidades têm seus territórios ligados, tornando-se quase uma só), devido às barreiras físicas e à presença de áreas protegidas, a Macrometrópole é servida por um sistema viário e de transporte que propicia intensa articulação dos espaços urbanos, além da integração funcional das estruturas produtivas.

Os dados relativos a dinâmica populacional no espaço macrometropolitano são relatados a seguir. O estudo, com base em dados do IBGE e da Fundação Seade, dá destaque ao fato de estar havendo no Estado de São Paulo e na Macrometrópole, uma diminuição nas taxas de crescimento demográfico, essencialmente por dois motivos: diminuição nas taxas de fecundidade e mortalidade e redução nas taxas de migração. Esta última, acontecendo principalmente pelo incentivo trazido por novas fronteiras de ocupação por todo o território nacional.

URBANIZAÇÃO CRESCE E POPULAÇÃO DIMINUI

A Macrometrópole apresentou nas últimas décadas taxas muito elevadas de urbanização, quase sempre superiores a 90%. Nos anos 2000, o índice atingiu cerca de 95%. O maior contingente de população encontra-se na RMSP.

No mesmo período, houve uma mudança significativa no padrão demográfico, com a redução das taxas de crescimento populacional no Estado e na Macrometrópole, em função da diminuição das taxas de fecundidade e mortalidade.

Também ocorreu a redução das taxas de migração, em razão da abertura de novas fronteiras de ocupação e pelo estímulo resultante das políticas públicas de desconcentração econômica.

Na última década, 30 mil pessoas deixaram a Região Metropolitana de São Paulo por ano. Com isso, o crescimento populacional foi o menor em 70 anos, segundo pesquisa da Fundação Seade, com base nos resultados demográficos do IBGE.

Estas modificações refletiram sobre a idade da população. Houve redução da base da pirâmide, em razão da queda na fecundidade, com o consequente aumento da População em Idade Ativa (PIA) e do número de pessoas idosas.

Pela influência da RMSP no perfil da pirâmide macrometropolitana, é possível observar o encolhimento das faixas de idade jovem, principalmente em razão da mortalidade por causas externas (homicídios e acidentes diversos).

O novo padrão demográfico coloca grandes desafios para as políticas públicas. Além dos cuidados com educação, cultura e acesso a novas tecnologias – para os jovens e a PIA –, os gestores públicos devem formular ações integradas para tornar mais confortável a vida da população idosa, que apresenta tendências de crescimento.

A intensa e desenfreada ocupação da área da chamada Macrometrópole e os efeitos da intensa urbanização sobre o meio natural são apontados no próximo tópico. A preocupação com os recursos hídricos é destacada, por dois motivos essenciais: a imprescindibilidade da água para o consumo humano e pelo fato de existirem em tal espaço, várias áreas de mananciais. Um bom exemplo disso, é o rio Tietê, que nasce na cidade de Salesópolis na Região Metropolitana de São Paulo.

MEIO AMBIENTE EM RISCO

Outra consequência da expansão urbana, especialmente a histórica ocupação irregular, é a forte pressão sobre o patrimônio ambiental da Macrometrópole. Nesse contexto, as áreas protegidas tornam-se facilmente vulneráveis.

É igualmente preocupante o risco de eventual escassez de recursos hídricos, devido ao crescimento populacional e à intensa e desordenada ocupação do solo nas áreas de mananciais.

Diante dessa realidade, é fundamental que a Macrometrópole possa oferecer uma infraestrutura eficiente e diferenciada, como única maneira de combinar sua capacidade de atração de investimentos com desenvolvimento sustentado.

O caminho para enfrentar situação tão complexa é a adoção de novas formas de gestão urbana, compatíveis com essa escala de urbanização.

Hoje ainda ocorre o contrário. As intervenções são concebidas e implementadas de forma setorial e fragmentada, sem que haja compartilhamento entre os agentes da esfera pública, da iniciativa privada e da sociedade civil.

No tópico seguinte, a pujança econômica da Macrometrópole Paulista é destacada e apoiada em vários indicadores econômicos. O texto destaca a contribuição da Região Metropolitana de São Paulo em tais indicadores, mas, como ainda podemos ver, ressalta a importância das Regiões Metropolitanas de Campinas e da Aglomeração Urbana de São José dos Campos. Esta última, elevada a condição de Região Metropolitana, no mês de janeiro de 2012, agora sob o a nomenclatura de Região Metropolitana do Vale do Paraíba e do Litoral Norte.

ALTA CONCENTRAÇÃO ECONÔMICA

A Macrometrópole Paulista responde pela maior parte da atividade econômica do Estado, sobretudo nos setores industrial e de serviços. Em 2008, 82,5% do PIB paulista foram produzidos neste espaço. As maiores contribuições correspondem às metrópoles de São Paulo e Campinas e à Aglomeração Urbana (AU) de São José dos Campos. A participação da RMSP é determinante para a Macrometrópole, correspondendo a 57,1% do PIB estadual. Os dados comprovam que a concentração econômica é ainda

maior que a populacional. As Regiões Metropolitanas de São Paulo (57,1% do PIB e 47,08% da população) e de Campinas (7,8% do PIB e 6,78% da população) são exemplos claros. Apenas a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) apresenta participação relativa similar entre PIB e população.

A apresentação desses fragmentos do estudo realizado pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa, no âmbito da chamada Macrometrópole foi muito importante para a compreensão do discurso político de valorização dessa megarregião, que além de apresentar grande desenvolvimento econômico, revela grandes desafios, mas, sobretudo, a sua oficialização, gera um marketing estatal de extrema relevância ao governo paulista.

Assim, os estudos da Emplasa têm servido de base para o Governo do Estado de São Paulo em suas proposições de regionalização no Estado, especialmente abarcadas pelo espaço macrometropolitano. Como já apontamos, os referidos estudos foram realizados entre os anos de 2009 e 2010, e publicados em 2011. No mesmo ano da publicação, mais precisamente no segundo semestre, é criada Aglomeração Urbana de Jundiaí. No início de 2012, no mês de janeiro, a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e do Litoral Norte é institucionalizada. Em junho deste mesmo ano, o governo institucionalizou a Aglomeração Urbana de Piracicaba. Esses procedimentos e ações caracterizam uma verdadeira “corrida” no sentido de se concretizar a Macrometrópole Paulista.

Como já apontamos no tópico onde abordamos especificamente as Aglomerações Urbanas, a cidade de Sorocaba e os municípios no seu entorno, têm sido atualmente o alvo preferencial nas políticas de regionalização do Governo do Estado, especialmente porque, com a institucionalização, todas as regiões inseridas nos limites da Macrometrópole estarão institucionalizadas, com exceção das Microrregiões de São Roque e Bragança.

A área denominada de Macrometrópole Paulista, em sua totalidade, não tende a ser institucionalizada, mas sim, servir de parâmetro para levantamentos e estudos governamentais, naquela que é a região mais densamente povoada do país, e por conta disso, de grande complexidade no que tange aos parâmetros de gestão pública compartilhada, ao que nos parece, um dos grandes problemas a serem enfrentados nesta porção do espaço paulista.

O texto da Constituição Federal reproduzido nas várias proposições de regionalização – e não diferente no Estado de São Paulo – prega que dever haver “o agrupamento de municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum”. A nosso ver, o grande desafio a ser

enfrentado é exatamente o da integração de tais municípios, em especial, pelo fato de que, por vezes, é preciso extrapolar os limites político-administrativos municipais para se buscar soluções para problemas que só serão resolvidos em âmbito regional. Embora tenhamos de reconhecer que as audiências públicas prévias propostas pelo governo do Estado tenham certa validade, temos que criticamente apontar que as mesmas, na nossa concepção, estão sendo feitas “a toque de caixa”, tendo em vista que, nas palavras do próprio Secretário Estadual de Assuntos Metropolitanos, Edson Aparecido, “o Governo do Estado de São Paulo quer todas as regiões no interior da Macrometrópole Paulista institucionalizadas até o final deste ano de 2012.” Deste modo, não vemos tempo hábil em tais proposições para aprofundamento das discussões que realmente elucidem os inúmeros questionamentos dos vários atores sociais envolvidos em tal processo.

3.4. O NUPLAN (NÚCLEO DE PLANEJAMENTO REGIONAL) NO CONTEXTO DO PLANEJAMENTO REGIONAL

Por força da Lei de nº 10.115 de 24 de maio de 2012⁷⁸, a Câmara Municipal de Sorocaba autorizou o Poder Executivo do Município de Sorocaba a criar o Núcleo de Planejamento Regional S/A – NUPLAN. Como estamos discutindo neste capítulo as propostas de regionalização no Estado de São Paulo, com ênfase à cidade de Sorocaba, achamos por bem destacar a criação do referido órgão, que tem como finalidade, como nos relatou o próprio prefeito de Sorocaba, “promover o planejamento e o desenvolvimento regional, abarcando o município de Sorocaba, e dezenas de outros municípios em seu entorno”.

A iniciativa do poder executivo sorocabano nos chamou a atenção pelo fato de tentar agregar os municípios da região sudoeste do Estado de São Paulo, na busca de soluções para problemas comuns entre eles, em especial, no que diz respeito ao planejamento e o desenvolvimento regional. O NUPLAN, em sua composição jurídica será uma empresa pública e configurada como sociedade anônima e com personalidade de direito privado, como descrito abaixo:

DA AUTORIZAÇÃO PARA A CRIAÇÃO DA NUPLAN

Art. 1º Fica o Município de Sorocaba autorizado a criar empresa pública, sob a forma de sociedade anônima, denominada Núcleo de Planejamento Regional S/A - NUPLAN, com personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio, vinculada à Secretaria de Planejamento e Gestão - SPG.

§1º Fica o Município autorizado a transformar a NUPLAN em sociedade de economia mista por meio de alienação de ações ou de integralização de capital.

§2º A NUPLAN terá sede e foro no Município de Sorocaba e, para a consecução de seu objeto social, poderá manter escritórios e instalações em outros Municípios.

§3º A NUPLAN será constituída pela Assembleia Geral convocada pela Secretaria de Governo e Relações Institucionais – SGRI.

Com relação ao capital social inicial do NUPLAN, uma parte significativa, 40%, será oriunda dos cofres municipais sorocabanos. Para o restante do capital inicial, a previsão é de que o mesmo venha das mais diversas fontes, inclusive, do Governo do Estado de São Paulo. Vejamos abaixo a íntegra do trecho do referido Projeto de Lei que se refere ao assunto:

⁷⁸ Texto desta Lei, na íntegra, nos anexos deste trabalho.

DO CAPITAL SOCIAL E DE SUA INTEGRALIZAÇÃO

Art. 2º A NUPLAN terá seu capital social representado por ações ordinárias nominativas.

Parágrafo único. O capital social inicial da NUPLAN será de R\$5.000.000,00 (cinco milhões de reais).

Art. 3º O Município de Sorocaba está autorizado a integralizar 40% (quarenta por cento) do capital social autorizado da NUPLAN, correspondente a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), podendo os 60% (sessenta por cento) restantes serem integralizados pelo Estado de São Paulo, por Municípios integrantes da região do Sudoeste Paulista e por entidades sem fins econômicos do setor privado.

§1º A integralização de capital, por parte do Município de Sorocaba, mencionada no caput deste artigo, poderá ser realizada de forma gradativa, no exercício financeiro em que esta Lei for publicada, bem como nos exercícios financeiros seguintes.

§2º A integralização mencionada neste artigo será realizada com recursos oriundos de dotações consignadas no Orçamento do Município, bem como na incorporação de qualquer espécie de bens móveis suscetíveis de avaliação em dinheiro.

Art. 4º Fica o Município de Sorocaba autorizado a integralizar até o valor R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) correspondente a 15% (quinze por cento) do capital do Núcleo de Planejamento Regional - NUPLAN no exercício em curso.

§1º Para atender o disposto no caput, fica o Município autorizado a abrir um crédito adicional especial até o valor de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) para realizar a integralização do capital, no órgão 03.01.00 4.5.90.65.00 19 573 6007 em ação a ser criada denominada Integralização de Capital ao NUPLAN.

§2º Para integralização dos 25% (vinte e cinco por cento) restantes, fica o Município autorizado a abrir um crédito adicional especial, até o valor de R\$ 1.700.000,00 (um milhão e setecentos mil reais) a ser repassado gradativamente neste exercício financeiro e nos exercícios financeiros seguintes.

As finalidades para as quais foi criado o NUPLAN são bastante amplas, indo desde levantamentos socioambientais aos econômicos, com proposta de banco de dados disponibilizados aos municípios da Região Sudoeste do Estado de São Paulo e com efetiva participação dos Conselhos Municipais. As audiências públicas previstas são também merecedoras de destaque:

DAS FINALIDADES DA NUPLAN

Art. 5º A NUPLAN terá por finalidades:

I - elaborar estudos de diagnóstico social, ambiental, cultural, urbanístico e econômico de interesse do desenvolvimento da região do Sudoeste Paulista, inclusive:

a) constituindo banco de dados com as informações existentes;

b) produzindo informações, desenvolvendo, apoiando ou patrocinando pesquisas.

II - avaliar e acompanhar a situação social, ambiental, cultural, urbanística e econômica, bem como a qualidade de vida da região do Sudoeste Paulista, garantindo sempre a participação dos Conselhos Municipais das cidades que integram o NUPLAN, podendo:

a) instituir e manter sistema de indicadores;
 b) opinar sobre propostas de interesse do desenvolvimento regional ou de Municípios do Sudoeste Paulista, sobretudo em relação a sua consistência técnica e de sua inserção no contexto regional.

III - propor alternativas para o desenvolvimento sustentável da região do Sudoeste Paulista, especialmente por meio de:

a) apoio a foro regional de desenvolvimento, fornecendo a este apoio administrativo, técnico e operacional;
 b) apoio ao planejamento municipal, com vistas a que este incorpore visão regional;
 c) desenvolvimento de atividades ou de apoio a atividades de planejamento regional, desenvolvidas por entidades públicas ou privadas;
 d) audiências públicas de forma a promover amplamente o debate das propostas.

§1º Para a consecução de seus objetivos fica a NUPLAN autorizada a firmar contratos, acordos ou termos de parcerias com entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras.

§2º A NUPLAN poderá realizar suas atividades mediante convênio ou contrato com entidades universitárias e de pesquisas, inclusive órgãos de fomento à pesquisa científica, ou com prestadores de serviços.

Do ponto de vista de sua gestão administrativa, chama a atenção a inscrição ali existente que diz que não deverá haver interferência político-partidária no órgão. O NUPLAN deverá ser organizado a partir de Assembleia Geral, Conselho de Administração e Conselho Técnico Científico. O texto abaixo traz estes entre outros apontamentos:

DA GOVERNANÇA

Seção I

Dos princípios

Art. 6º A gestão administrativa da NUPLAN deverá atender aos seguintes princípios:

I - independência política, não podendo suas ações ou a continuidade de suas ações dependerem de interesses políticos ou partidários;

II - competência técnica, devendo a qualidade de suas atividades nortear-se pela excelência;

III - visão regional, compreendendo as suas ações sempre no contexto da região do Sudoeste Paulista;

IV - foco no planejamento, evitando substituir outros órgãos ou entidades na execução de políticas públicas;

V - fomento à qualidade, atuando em questões que tenham repercussão prática nas atividades desenvolvidas pelos órgãos e entidades públicas, especialmente pelos Municípios da região do Sudoeste Paulista.

Seção II

Dos órgãos

Art. 7º A NUPLAN será organizada nos termos de seus estatutos, o qual deverá prever:

I - a Assembleia Geral;

II - o Conselho de Administração;

III - o Conselho Técnico-Científico.

Parágrafo único. A NUPLAN deverá adotar Conselho Fiscal na forma prevista no art. 161, caput, in fine, e § 2º da Lei Federal nº 6.404, de 5 de Dezembro de 1976.

Seção III

Do Conselho de Administração

Art. 8º Os membros do Conselho de Administração serão eleitos pela Assembleia Geral, permitida a reeleição.

§1º O Município de Sorocaba, no exercício de seu direito de voto em Assembleia Geral, deverá atuar no sentido de que todos os Municípios acionistas estejam representados no Conselho de Administração.

§2º Fica o Poder Executivo autorizado a doar uma ação para cada Município integrante da região do Sudoeste Paulista, a fim de permitir que participem da NUPLAN.

§3º O previsto no §2º não impede os Municípios de subscrever ações e integralizar capital diretamente à NUPLAN.

Seção IV

Do Conselho Técnico-Científico

Art. 9º Os membros do Conselho Técnico Científico serão eleitos pela Assembleia Geral, permitida a reeleição.

§1º O Município de Sorocaba, no exercício de seu direito de voto em Assembleia Geral, deverá atuar no sentido de que o Conselho Técnico Científico seja formado exclusivamente por representantes de entidades universitárias, de pesquisa científica e representativas da sociedade civil.

§2º Fica o Poder Executivo autorizado a doar ações, até o montante de 2% (dois por cento) do capital por ele integralizado, aos órgãos ou entidades universitárias, ou de pesquisa científica, público ou privados, a fim de permitir que participem da NUPLAN.

§3º O previsto no §2º não impede os órgãos ou entidades universitárias, de pesquisa científica e representativas da sociedade civil, de subscrever ações e integralizar capital diretamente à NUPLAN.

Temos que admitir que a proposta do Núcleo de Planejamento Regional – NUPLAN é necessária para novos arranjos de gestão. Porém, carece de algumas considerações que trataremos de fazer a partir de agora. Em primeiro lugar, a criação do referido órgão mostra a força política do chefe do executivo sorocabano, prefeito Vitor Lippi, e a influência econômica que a cidade de Sorocaba exerce nos municípios da Região Sudoeste do Estado de São Paulo.

Notadamente fica claro que, há exemplo de outras propostas, faltou intensificar as discussões entre os municípios que deverão compor o NUPLAN. Parece-nos que as audiências públicas são bastante indicadas também neste caso, haja vista que, conseguem

trazer para o debate, os vários seguimentos da sociedade, dando coesão e legitimidade ao órgão que se pretende criar.

A intenção do governo de Sorocaba (como apontado pelo chefe do executivo em audiência pública ocorrida no mês de maio de 2012) é de que o NUPLAN venha dar suporte - a partir dos levantamentos de dados que pretende promover na região - à Aglomeração Urbana de Sorocaba, caso essa última seja institucionalizada.

Do ponto de vista político, conforme apontado no Projeto de Lei que aqui discutimos, o Governo do Estado deve ter participação bastante ativa no NUPLAN, em especial, no diz respeito à destinação de verba. Não poderíamos deixar de aqui mencionar que o atual Governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin, é filiado ao Partido Social Democrático Brasileiro (PSDB), mesmo partido do atual prefeito da cidade de Sorocaba, Vitor Lippi e isso, certamente, é um elemento facilitador no que tangencia a aquisição de recursos para o referido órgão.

3.5. A MICRORREGIÃO COMO PROPOSTA DE REGIONALIZAÇÃO EM SÃO PAULO

Não poderíamos encerrar este capítulo sem falar das propostas de regionalização para o Estado de São Paulo sob a forma também prevista na Constituição de 1988, a denominada Microrregião.

A Constituição do Estado de São Paulo, em seu Artigo 153, parágrafo 3º, diz que:

Considera-se microrregião o agrupamento de municípios limítrofes que apresente, entre si, relações de interação funcional de natureza físico-territorial, econômico-social e administrativa, exigindo planejamento integrado com vistas a criar condições adequadas para o desenvolvimento e integração regional. (CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1989).

O Governo do Estado, diante da intencionalidade de institucionalizar todas as regiões no interior da Macrometrópole Paulista trabalha atualmente em duas proposições: a Microrregião Bragantina e a Microrregião de São Roque. A primeira delas está localizada ao norte da Região Metropolitana de São Paulo e tem sugestão inicial de 11 municípios, com população total de 395.552 habitantes. Desde 2011, tal Projeto de Lei tramita na Assembleia Legislativa de São Paulo. Vejamos a seguir, no quadro 35, a descrição de tais municípios e suas respectivas populações:

Quadro 35 - Municípios Componentes da Microrregião Bragantina	
Município	População
Atibaia	127.778
Bom Jesus dos Perdões	20.199
Bragança Paulista	148.411
Joanópolis	11.873
Morungaba	11.912
Nazaré Paulista	16.568
Pedra Bela	5.794
Pinhalzinho	13.268
Piracaia	25.252
Tuiuti	6.005
Vargem	8.492
População Total	395.552

Fonte: IBGE - Estimativa da População Residente Municípios Brasileiros – julho 2011.

Limitando-se com a Região Metropolitana de São Paulo em sua porção sul, está a região com sugestão para ser institucionalizada sob a denominação de Microrregião de São Roque. Composta por 5 municípios e população total de 264.805, também tangencia o Aglomerado Urbano de Jundiaí e a virtual Aglomeração Urbana de Sorocaba. O quadro 36 descreve os municípios que integrariam tal composição político-regional e suas respectivas populações:

Quadro 36- Municípios da Microrregião de São Roque	
Município	População
Araçariguama	17.535
Ibiúna	71.742
Mairinque	43.473
Piedade	52.298
São Roque	79.757
População Total	264.805

Fonte: IBGE - Estimativa da População Residente Municípios Brasileiros – julho 2011.

Embora a Microrregião seja uma das formas de institucionalização político-regionais previstas constitucionalmente, as proposições por parte dos legislativos estaduais, são ainda bastante incipientes, tendo em vista que ainda pesa o status de outras formas de se institucionalizar, em especial, sob a forma de Região Metropolitana. Tal fato fica evidenciado, por exemplo, no caso de Santa Catarina - como já destacamos no capítulo 2, onde todas as áreas institucionalizadas recebem o crivo institucional de Regiões Metropolitanas.

As proposições de regionalização no Estado de São Paulo sobre a forma de Microrregião, não têm tido boa recepção por parte dos municípios que são sugestionados para compor tais unidades político-regionais. Tal fato pudemos constatar pessoalmente, quando da última audiência pública da qual participamos, onde se discutia a proposta da criação da Aglomeração Urbana de Sorocaba. Um dos prefeitos presentes, mais precisamente da cidade de Piedade, questionava o porquê de esta última estar inserida na proposta de regionalização da Microrregião de São Roque e não da Aglomeração urbana de Sorocaba. Segundo ele, a importância econômica do município que representa o credenciaria a ser integrante da composição polarizada por Sorocaba, deixando clara a importância desta última numa provável institucionalização da região. Esta manifestação nos faz refletir sobre o “status” que representa a inserção numa região metropolitana ou aglomerado urbano, tornando as microrregiões pouco atrativas aos municípios.

3.6. O PLANO PLURIANUAL DO GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO E AS PROPOSTAS PARA GESTÃO E REGIONALIZAÇÃO NO TERRITÓRIO PAULISTA NO PERÍODO DE 2012 A 2015

O Plano Plurianual do Governo do Estado de São Paulo traz em seu conteúdo as políticas governamentais de planejamento que deverão nortear as estratégias e ações do poder executivo ao longo do período mencionado no título deste tópico.

No Capítulo 4, intitulado O Território Paulista e seus Desafios, são descritas as propostas voltadas ao planejamento, à gestão e à regionalização em território paulista. Na introdução deste Capítulo, chama a atenção o destaque dado aos espaços metropolitanos e sua importância no que se refere aos aspectos populacionais e econômicos, e também, as menções feitas aos contrastes socioeconômicos e demandas ambientais em tais territórios. O restante do território paulista também é lembrado como espaço onde existe outra organização social e econômica e com demandas diferenciadas. Vejamos abaixo tal introdução:

É de amplo conhecimento que os fenômenos sociais e econômicos possuem padrões de homogeneidade e heterogeneidade que se manifestam tanto na dimensão dos indivíduos como também na do espaço. Por sua vez, para tratar adequadamente esses fenômenos, as intervenções públicas precisam levar em conta a forma desses padrões em cada uma dessas dimensões. No plano espacial, São Paulo apresenta um quadro bastante complexo. De um lado, tem-se a situação das aglomerações nas regiões metropolitanas e suas relações de interdependência intrínsecas que não permitem tratá-las de forma isolada. Os espaços metropolitanos concentram mais de metade da população e da atividade econômica do território paulista, mas também possuem elevadas demandas e carências socioeconômicas e ambientais. De outro lado, para fora desse espaço, também existe outra organização social e econômica com suas especificidades, as quais também requerem atenção por parte das políticas públicas. No desenvolvimento de suas políticas estaduais, o governo de São Paulo busca levar em conta as oportunidades e desafios associados a essas duas perspectivas regionais. (PLANO PLURIANUAL PAULISTA, 2011, p. 51).

A Macrometrópole Paulista é caracterizada como fenômeno urbano-regional complexo que reúne “conjunto de regiões metropolitanas, aglomerações e centros urbanos articulados entre si sob um processo de relações econômico-sociais, constituindo uma nova escala de metropolização” (ibidem). O texto salienta que a Macrometrópole Paulista é composta por municípios que se situam em um raio de 200 km partindo do núcleo central da Região Metropolitana de São Paulo, ou seja, o município de São Paulo. O texto ainda destaca

que este espaço metropolitano, abrange as três metrópoles paulistas⁷⁹ e as aglomerações urbanas de Jundiaí, Piracicaba e Sorocaba, além das Microrregiões de São Roque e Bragantina.

O Governo reconhece que há uma intensa relação, integração e articulação entre os municípios que compõem tal “sistema” macrometropolitano e destaca que as resoluções dos problemas relativos a tal integração só pode ser resolvidos em conjunto. Salienta ainda que o espaço macrometropolitano “requer centralidade na agenda pública e urgência em ser tratada como área geográfica prioritária para adoção de políticas públicas integradas” (ibidem, p. 54).

São muitas as questões de interesse comum - abastecimento de água, coleta e tratamento de esgotos, tratamento de lixo, moradia, transporte público, atendimento à saúde e educação. Decerto, é mais produtivo e econômico para o Poder Público enfrentá-lo conjuntamente por meio de políticas públicas integradas, fugindo da tradição de atuação setorial que tem caracterizado a atuação pública. Essa mudança constitui um grande desafio para os gestores públicos e para o próprio desenho das políticas públicas. (Ibidem).

A Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano é apontada como principal órgão estatal encarregado da condução do fato macrometropolitano: “como forma de enfrentar esse desafio, o Governo do Estado de São Paulo criou a Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano⁸⁰ que, por seu turno, elegeu a Macrometrópole como foco de sua atuação”. (ibidem).

A articulação entre os órgãos da administração pública, em suas várias instâncias é colocada como elemento que, juntamente como os vários seguimentos da sociedade são indispensáveis para o desenvolvimento do espaço metropolitano e sua efetiva governança.

Adotar a intersectoriedade/integração das políticas públicas e ações setoriais no planejamento dos investimentos na Macrometrópole, deve se constituir em estratégia de formulação das políticas de desenvolvimento desse território para garantir suas funcionalidades econômica e social. Em outros termos, a articulação efetiva entre os órgãos da administração pública é indispensável, assim como os diferentes segmentos sociais, para aperfeiçoar o processo de governança e desenvolvimento do território macrometropolitano. Particularmente relevante é o fortalecimento da

⁷⁹ Como o PPA (Plano Plurianual) do Governo do Estado São Paulo foi publicado em 2011, não constava ali a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte criada em janeiro de 2012.

⁸⁰ Criada em janeiro de 2011.

articulação institucional com secretarias, órgãos estaduais e prefeituras municipais, em especial, aquelas dos municípios integrantes das unidades territoriais que conformam a Macrometrópole, para promover, em conjunto, a identificação de projetos e ações prioritárias. (*ibidem*,p.55).

As decisões fortemente concentradas no âmbito municipal e com pouco compartilhamento com os outros entes macrometropolitanos, são apontadas no documento como importante entrave na busca de soluções para problemas que são comuns entre os mesmos. A metropolização deste espaço e as novas formas de gestão que tal processo requer, é vista como desafio a ser vencido regionalmente, com políticas de gestão e planejamento que extrapolem os limites político-administrativos municipais.

Sobre os principais desafios metropolitanos a serem enfrentados nos próximos anos (2012-2015) o Plano Plurianual do Governo do Estado de São Paulo destaca os de cunho social, econômico, institucional e ambiental. As ações que são previstas em cada um desses setores são descritas abaixo:

Os principais desafios metropolitanos são de ordem social, econômica, institucional e ambiental. Do ponto de vista social inclui, especialmente, o combate à pobreza, com ações voltadas para habitação, saneamento ambiental, infraestrutura, equipamentos e serviços públicos comunitários, e geração de empregos. Na área econômica, o desafio reside em aumentar a competitividade e a produtividade das cidades, melhorando a infraestrutura em geral e, particularmente, o transporte e a mobilidade urbana. No âmbito institucional, deve se adequar as políticas e os instrumentos de planejamento e gestão urbana para o atendimento tempestivo das necessidades da população, superando deficiências legais, institucionais, técnicas e burocráticas. O desafio ambiental incide mais diretamente na melhoria das condições de saneamento das cidades, equacionando questões como: abastecimento de água, coleta de tratamento de esgoto e coleta de lixo, bem como redução de poluição da água, do ar e preservação das áreas protegidas. (*Ibidem*, p. 57).

Na sequência do texto que acabamos de citar, aparecem as indicações de como o Governo do Estado pretende enfrentar os desafios que ali são postos. São as estratégias e ações governamentais previstas para o enfrentamento dos desafios que são postos pela temática metropolitana.

Assim sendo, o referido documento relata que:

Enfrentar tais desafios exige:

- Estratégia integrada de desenvolvimento metropolitano e urbano para o ESP, contemplando as dimensões social e econômica do desenvolvimento, ancorado na integração das políticas públicas e nos investimentos públicos e privados;
- Foco num número restrito e direcionado de ações integradas e cooperativas, que articulem diferentes agentes, contribuindo para a efetividade das políticas públicas, evitando a pulverização de recursos e a intervenção com enfoque exclusivamente setorial;
- Programas e projetos estruturantes, que estabeleçam sinergias entre as cidades, pequenas e médias, especialmente as que estão inseridas no território da Macrometrópole;
- Ações articuladas com as Secretarias, os municípios e setores da sociedade, que deverão apoiar e promover a execução de projetos integrados que sejam estruturantes do território nas áreas de habitação, saneamento, transporte e uso do solo, desenvolvimento econômico e infraestrutura, planejamento e gestão urbana e política fundiária, entre outros. (*ibidem*, p. 58).

As propostas do Governo do Estado de São Paulo presentes no documento que discutimos neste tópico nos parecem bastante coerentes no que diz respeito à gestão dos espaços metropolitanos. Fala de demandas diferenciadas entre o espaço macrometropolitano e o restante do território paulista, da intenção de se vencer as formas de gestões públicas ultrapassadas e focadas em demandas setoriais e não regionais, dos problemas que só podem ser resolvidos de forma conjunta. Menciona, de maneira veemente, a importância de se chamar os vários setores da sociedade para juntos com a administração pública discutirem problemas e apontarem soluções para problemas que comuns aos entes metropolitanos. Por fim, prega que deve haver ações integradas e corporativas que extrapolem os limites político-administrativos municipais. Vimos justamente neste último item um dos principais nós no que tange à chamada gestão compartilhada do território, e como consequência, a busca de soluções para problemas que são comuns no âmbito regional.

A pluralidade de partidos políticos e a acirrada rivalidade que por vezes se coloca entre as administrações municipais que compõem uma unidade político-regional, seja ela uma Região Metropolitana, uma Aglomeração Urbana ou até mesmo uma Microrregião, por sua própria essência acaba sendo um entrave na busca de consenso no que se refere á busca de soluções em âmbito regional. Tal embate político fica mais visível, principalmente, entre o município polo e aqueles que orbitam em torno de seu eixo.

A representatividade e força política do núcleo principal faz com que uma boa fatia dos recursos enviados à determinada composição urbano-regional fiquem, por vezes, concentrados na sua cidade principal; e o restante, distribuído entre as outros municípios,

acirrando as rivalidades intrarregionais. Tal fato fica mais evidenciado quando a sigla partidária que administra o município de maior representatividade é a mesma do governo estadual e/ou federal.

Investigar o movimento do planejamento à ação política no espaço é um desafio que está posto aos geógrafos, mas temos que reconhecer que muitas das ações acabam por não se efetivarem, por interesses partidários ou meramente econômicos, o que dificulta muitas vezes, a análise geográfica crítica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da metade do século passado, o Brasil começa a presenciar uma intensa concentração populacional nas suas maiores cidades, essencialmente, as capitais de estados. Tal fato se deu pelos intensos fluxos migratórios campo-cidade e começa provocar também, a partir desses núcleos de forte atração populacional, um deslocamento de população para as cidades existentes no entorno destas grandes aglomerações urbanas. Essa intensa ocupação dos espaços periféricos desses núcleos centrais começa a provocar outro fenômeno urbano: o da conurbação. Diante disso, embora de maneira embrionária, começa a despontar, no interesse destes espaços intensamente ocupados, a necessidade de uma aproximação entre os municípios envolvidos, haja vista que tal fenômeno ultrapassava os limites político-administrativos dos mesmos e já apontava para a necessidade de respostas conjuntas para tal fenômeno.

A criação das primeiras regiões metropolitanas brasileiras, em 1973, não deu resposta aos latentes problemas de gestão das grandes aglomerações urbanas. Ao contrário disso, o que se viu, foi uma gestão centralizada e hierárquica que correspondia às expectativas do governo militar, centradas no desenvolvimento econômico, onde pouca importância se deu às articulações supramunicipais de cooperação entre os municípios componentes das áreas institucionalizadas.

A incumbência dada aos estados no processo de criação de novas unidades político-regionais a partir da Constituição de 1988, fez com que houvesse no país uma verdadeira “corrida” dos legisladores na busca da institucionalização de novas unidades político-regionais, especialmente, as regiões metropolitanas, a título, basicamente, do bônus político que tais proposições poderiam lhes trazer. O que se vê então no país é o surgimento de dezenas de áreas institucionalizadas, pautadas principalmente pela artificialidade de tais composições, portanto, com pouco ou nenhum ganho aos municípios integrantes. Isso se atribui ao fato de que com a institucionalização pura e simples de uma determinada região, não se garante os princípios norteadores que devem acompanhar uma composição político-regional. Entre tais princípios, podemos apontar a criação de mecanismos, em especial de gestão compartilhada, que privilegiem as discussões no âmbito regional e que contemplem a participação de todos os setores da sociedade e ainda, que levem em consideração de que os chamados “problemas locais”, na grande maioria das vezes, ultrapassam os limites municipais e como tal, carecem de ações conjuntas no âmbito regional.

O status trazido por uma composição político-regional, especialmente uma região metropolitana, e o discurso da maior facilidade para angariar recursos juntos a órgão estaduais e federais, além dos dividendos políticos parecem que ser os maiores incentivadores para que os políticos concebam seus projetos sugerindo a criação de novas composições político-regionais, em maior ou menor intensidade, dependendo do estado federado.

A partir de 2011, o governador do Estado de São Paulo anuncia que, entre as prioridades do seu governo estariam a institucionalização de várias áreas do estado, em especial, as inseridas no recorte espacial denominado de macrometrópole. A partir daí, o que se tem visto é o empenho do poder executivo paulista - inclusive com a criação da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Metropolitano - em institucionalizar tais áreas, inclusive, criando e enviando ao legislativo estadual, tais projetos. Tal iniciativa do Poder Executivo Estadual, pouco se tem visto em outras unidades da federação, onde as proposições têm partido, via de regra, dos representantes do legislativo. Estamos convencidos de que essa priorização e urgência na institucionalização de tais áreas, antes de tudo, tem como finalidade, a promoção do marketing estatal a partir da visibilidade que essas proposições têm ganhado, especialmente, pelos canais midiáticos.

No caso específico de Sorocaba e os municípios de sua hinterlândia, tínhamos, no início desse nosso trabalho, a hipótese de que a criação da Região Metropolitana de Sorocaba - em função do avançado estágio de tramitação na Assembleia Legislativa de São Paulo- era uma possibilidade bastante consistente. Porém, o que vimos, especialmente, nos últimos dois anos, foi um grande empenho do poder executivo estadual no sentido de se institucionalizar a Aglomeração Urbana de Sorocaba, essencialmente pelos motivos que descrevemos no parágrafo anterior.

Dentro do caminho metodológico trilhado nesta tese, cabe destacar a importância das entrevistas que realizamos junto aos prefeitos dos 16 municípios que comporiam a virtual Região Metropolitana de Sorocaba. Se por uma lado tivemos que vencer a barreira das agendas (sempre lotadas) desses chefes dos executivos, por outro, tais entrevistas foram de suma importância para a concretização da análise geográfica crítica dos temas que abordamos neste trabalho.

Nas entrevistas com os prefeitos, pudemos constatar o que de fato está por traz do discurso midiático, estrategicamente construído pelos políticos. Encontramos prefeitos com pouco conhecimento sobre os formatos institucionais previstos para a regionalização, especialmente, as regiões metropolitanas. Outra queixa recorrente é a que diz respeito à falta

de reuniões e audiências com os políticos propositores de tais composições político-regionais. Um bom exemplo desta falta de conhecimento dos chefes dos executivos é o fato de sermos indagados, por vezes, sobre os reais ganhos dos municípios como sua inserção numa composição político-regional e, também, sobre a possível perda de autonomia dos municípios que representavam.

Temos que reconhecer que, independentemente da formalização das propostas institucionais para os municípios da região de Sorocaba, a busca de soluções para os problemas comuns a esses municípios já começa a ganhar força a partir da última década do século passado. Um exemplo disso é o Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Sorocaba e Médio Tietê. Este Comitê tem promovido importantes ações de forma conjunta, entre elas, as que se referem ao tratamento de esgoto industrial e doméstico, na tentativa de se garantir a qualidade da água que abastece, nesta região, a casa de quase três milhões de pessoas, e a destinação do lixo produzido nas cidades que compõem este Comitê.

Ao término desta nossa tese saímos com a convicção de que a integração de municípios em qualquer que seja o formato institucional, não é tarefa fácil. Em suas ponderações sobre o assunto, o saudoso prefeito de Santo André, Celso Augusto Daniel já dizia que o problema de um município, nem sempre é o problema de todos os municípios. Porém, num período em que a sociedade goza dos direitos trazidos pela abertura democrática, não vislumbramos outra forma de integração regional que não seja aquela com ampla participação dos atores sociais e que leve sempre em consideração que os problemas a serem resolvidos, por vezes, ultrapassam os limites territoriais desses municípios, indicando que somente pela mobilização regional tais problemas poderão efetivamente ser resolvidos.

As forças políticas continuam concorrendo entre si na defesa de suas proposições para a regionalização na região de Sorocaba. Tais embates, de essência eminentemente político-partidária, nos levam a apontar ao final deste trabalho que, ainda existe uma indefinição sobre o formato a ser adotado: Região Metropolitana ou Aglomeração Urbana?

A nosso ver, as duas proposições de regionalização para a cidade de Sorocaba e sua hinterlândia são carregadas de contradições e incoerências. Antes de tudo, compartilhamos a ideia de que a cidade sede de uma região metropolitana tem que ser, reconhecidamente, uma metrópole; e isso Sorocaba não o é! A proximidade com as regiões metropolitanas de São Paulo e de Campinas faz com que alguns serviços de maior complexidade ainda sejam buscados, especialmente, na metrópole paulistana. Sorocaba, por exemplo, não conta com nenhum voo comercial de passageiros saindo de seu único aeroporto,

nominado de Bertram Luiz Leupolz, com exceção das empresas de taxi aéreo que ofertam os chamados jatos executivos. Assim sendo, as alternativas para os sorocabanos têm sido buscar os aeroportos de Congonhas e Cumbica, na capital paulista e, também, o de Viracopos em Campinas localizado há menos de 70 quilômetros de Sorocaba.

A centralidade de Sorocaba no âmbito regional é indiscutível. Porém, dos 15 municípios sugeridos para compor a região metropolitana tendo a mesma como sede, somente 3, Votorantim, Itu e Salto apresentam estágio significativo de conurbação com os limites territoriais sorocabanos. Estes últimos são justamente os que promovem maior intensidade de trocas com Sorocaba. Se a conurbação e a elevada densidade demográfica, segundo a Constituição do Estado de São Paulo, são elementos principais para a caracterização de uma região metropolitana, os outros 12 municípios não estariam em consonância com tais critérios.

A proposta do Poder Executivo Estadual encabeçada pela Secretaria Estadual de Desenvolvimento Metropolitano que cria a da Aglomeração Urbana de Sorocaba, também contraria as inscrições presentes na própria Constituição Paulista. Ela menciona que neste formato de institucionalização deve haver urbanização contínua entre dois ou mais municípios; tal fato - como já registramos no caso da proposta de região metropolitana - só pode ser registrado entre os municípios de Sorocaba, Votorantim, Salto e Itu. Desta forma, somente com base nesse critério, ficariam de fora, 18 municípios elencados nesta proposição.

Outra coisa que nos chamou a atenção, é que a área que abrange os 22 municípios que comporiam a Aglomeração Urbana de Sorocaba é maior do que a área onde estão os 16 municípios que comporiam a Região Metropolitana de Sorocaba, apontando mais uma vez para as contradições entre as proposições.

Diante do exposto, concluímos este trabalho convencidos de que o formato institucional Aglomeração Urbana seria o mais acertado para Sorocaba e municípios em seu entorno, porém com uma redução significativa no número de municípios que comporiam tal unidade político-regional. A nosso ver, pelas considerações que fizemos nos últimos parágrafos, a Aglomeração Urbana de Sorocaba deveria ser composta por esta última, e os municípios de Votorantim, Salto e Itu (conurbados), além dos municípios de Salto de Pirapora e Araçoiaba da Serra, estes últimos, em processo de conurbação.

REFERÊNCIAS

AGRICULTURA e turismo impulsionam Piedade. *Jornal Cruzeiro do Sul*, Sorocaba, p. A12, 20 de maio de 2012.

ALUMÍNIO (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

ARAÇARIGUAMA (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2011.

ARAÇOIABA DA SERRA - 155 anos de emancipação política: apesar de problemas políticos, moradores enaltecem a qualidade de vida. *Jornal Cruzeiro do Sul*, Sorocaba, p. A8, 7 de abril de 2012.

ARAÚJO FILHO, V. F. Antecedentes político-institucionais da questão metropolitana no Brasil. In: CARDOSO, E. D.; ZVEIBIL, V.Z. (Org.). *Gestão metropolitana: experiências e novas perspectivas*. Rio de Janeiro: Ibam, 1996, p. 49-70.

AZEVEDO, S. de.; GUIA, V.R. dos Mares. *Reforma do Estado e Gestão Metropolitana no Brasil: o caso de Belo Horizonte*. Caderno de Textos (Belo Horizonte), Fundação João Pinheiro e Escola de Governo, n° 2, p. 103-120, ago, 2000.

ASCHER, François. *Metápolis ou l'avenir des ville*. Paris: Ed. Odile Jacob, 1995.

ASCHER, François. *La Republique contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*. Paris: Ed. De L'Aube, 1998. 200 p.

BLUE TREE HOTELS irá investir R\$ 150 milhões em Votorantim. *Jornal Cruzeiro do Sul*, Sorocaba, p. B1, 10 de abril de 2012.

BOITUVA (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Atualizada até a Emenda Constitucional n° 35, de 20-12-2001*. 29 ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

BRASIL – IBGE. *Censo Demográfico 2010*. Disponível em www.ibge.gov.br. Acessado em 23/05/11.

BUREAU OF DE CENSUS. Geographic Áreas Reference Manual. Washington: Bureau of The Census, 1994.

CAPELA DO ALTO (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004, 154 p.

CASTELLO BRANCO, Maria Luiza. Espaços Urbanos: uma proposta para o Brasil. 2003. (Tese de Doutorado). Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003.

CASTELLS, Manuel. A questão urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CIDADE terá novo hotel de bandeira internacional. Jornal Cruzeiro do Sul, Sorocaba, p. B3, 23 de março de 2012.

CINTRA, Antonio Otávio. Desenvolvimento Urbano e Metropolitano no Brasil: uma análise política.

CASTELLS, Manoel. A Questão Urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CINTRA, Antônio Octávio. Desenvolvimento Urbano e Metropolitano no Brasil.

COHEN, R. B. The new international of labor, multinational corporations and urban hierarchy. In: DEAR, M.; SCOTT, A. J. (Ed). Urbanization and urban planning in capitalist society. London: Methuen, 1981.

COSTA, Rubens Vaz da. Crescimento urbano no Brasil: desafios e oportunidades. Rio de Janeiro: Secretaria de Desenvolvimento do BNH, 1972.

CRIAÇÃO da Região Metropolitana de Sorocaba: governo aposta em Sorocaba como opção. Jornal Cruzeiro do Sul, Sorocaba, p. A6, 16 de maio 2010.

DANIEL, Celso Augusto. Ação política e diversidade de atores no universo social urbano. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. Regiões e cidades, cidades nas regiões, o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora Unesp: ANPUR, 2003.

GESTÃO compartilhada: governo quer tornar a região um Aglomerado Urbano. *Jornal Cruzeiro do Sul*, Sorocaba, Caderno cidades, 09 de abril de 2011.

DAVIDOVICH, Fany. “A Volta da Metrópole” no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiróz. *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE – Federação de Órgãos para Assistência Social e Educacional, 2004.

DAVIDOVICH, Fanny. *Metrópole e Contemporaneidade, Algumas pontuações*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Amália Inês Geraiges, (orgs.). *Dilemas Urbanos: Novas Abordagens sobre a Cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.

EXPRESSO REGIONAL TRANSPORTES. Tarifas de bilhetes de passagens. São Roque, agosto, 2011.

FIRKOWSKI, O. L. C. F.; MOURA, R. *Regiões Metropolitanas e Metrôpoles. Reflexões Acerca das Espacialidades e institucionalidades no Sul do Brasil*. RA’EGA. Curitiba: Editora da UFPR, n. 5, 2001, p.27-46.

FIRKOWSKI, O. L. C. F.; MOURA, R. *Brasil Metropolitano: uma configuração heterogênea*. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*. Curitiba, nº 105, p. 33-56, jul/dez.2003.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. *Urbanização e Cidades: os vários desafios à investigação geográfica*. In: MENDONÇA, F. A.; LOWEN-SACHER, Cicilian Luiza.; SILVA, M. (orgs.). Curitiba: ADEMADAN, 2009.

IBIÚNA (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2011.

IPERÓ (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

ITU (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

KNOX, P; AGNEW, J. *The Geography of the World Economy: an introduction to economic Geography*. 2 ed. London: Edward Arnold, 1994.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. Título original: *Le droit a la ville*. 145 p.

LEFÈVRE, Christian. Governar as metrópoles: questões, desafios e limitações para a constituição de novos territórios políticos. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 11, n° 22, p.299 a 317, jul/dez. 2009.

LENCIONI, Sandra. Uma Nova Determinação do Urbano: O desenvolvimento do processo de metropolização do espaço. In: CARLOS, LEMOS (orgs.), *Dilemas Urbanos: Novas Abordagens sobre a Cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.

LENCIONI, Sandra. Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo. In: PEREIRA, Paulo César Xavier & HIDALGO, Rodrigo. *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana em América Latina*. Santiago: PUC – Chile, 2008, p. 41-54.

LENOVO anuncia U\$ 30 mi de investimentos em Itu. *Jornal Cruzeiro do Sul*, Sorocaba, p. B3, 06 de julho de 2012.

MACHADO, Ewerton Vieira. (Re)arranjos Sócio-Espaciais na Produção da “ Região Metropolitana” de Florianópolis: trajetórias e tendências. In: SOUZA, M. A. A. (Org.). *A Metrópole e o Futuro*. Campinas: Edições Territorial, 2008.

MAIRINQUE (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

MARICATO, Ermínia. *Metrópoles Desgovernadas*. *Estudos Avançados*, São Paulo, vol. 25, n° 71, jan./abr. 2011.

MENDES, César Miranda. O Capital e o Governo na Produção do Espaço. In: *Acta Scientiarum*, Maringá, v. 22, n. 1, p. 211-222, 2000.

MÉO, Guy Di. Introdução ao debate sobre a metropolização. *Confins* [Online], 2008, postagem on-line em 13 de novembro de 2008. www.confins.revues.org.

MINISTRO Raupp virá à inauguração do Parque Tecnológico de Sorocaba. *Jornal Cruzeiro do Sul*, p. B3, 22 de maio de 2012.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Notas Metodológicas Sobre Metropolização e a Metrópole Paulista. In: CARLOS, A.F.A; OLIVEIRA, A. U. de. (Orgs.). Geografias das Metr poles. São Paulo: Contexto, 2006.

MOURA, R.; LIBARDI, D.; BARION, M. I. Institucionaliza o de Regiões Metropolitanas: qual o sentido? Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, n  111, p.129-143, jul/dez 2006.

OBSERVATÓRIO DAS METR POLES. Identifica o dos Espaços Metropolitanos e Constru o de Tipologia: relatório de atividade, 1 2004. Projeto Análise da Regiões Metropolitanas do Brasil. Contrato Ministério das Cidades. FASE, Trabalho Realizado por IPPUR, FASE, IPARDES. Disponível em www.observatoriodasmetr poles.ufrj.br.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. Políticas Territoriais e Gestão dos Espaços Metropolitanos no Brasil. In: Anais do XIII Encontro de Geógrafos da América Latina. San José, 2011, p. 1-14.

PARQUE Tecnológico de Sorocaba, SP, deve gerar 3 mil empregos.Portal G1, Sorocaba e Jundiaí, junho de 2012. Disponível em: www.g1.com/sao-paulo/sorocaba-jundiai/noticia/2012/06/parque-tecnologico-de-sorocaba-sp.

PIEDADE (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

PIRACEMA AUTO-ÔNIBUS. Tarifas de bilhetes de passagens. Salto de Pirapora, agosto, 2011.

PORTO FELIZ (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

RÁPIDO LUXO CAMPINAS. Tarifas de bilhetes de passagens. Sorocaba, agosto, 2011.

ROCHEFORT, Michel. O Futuro das Metr poles no Mundo Globalizado. In: SOUZA, M. A. A. (Org.). A Metrópole e o Futuro. Campinas: Edi oes Territorial, 2008.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Gestão da região metropolitana e da metrópole: possibilidades e limites da gestão compartilhada. In: CARLOS, A.F.A; OLIVEIRA, A. U. de. (Orgs.). Geografias das Metr poles. São Paulo: Contexto, 2006.

ROLNIK, Raquel; SOMEKH, Nádia. Governar as Metr6poles: dilemas da recentraliza76o. In: GON7ALVES, M. F.; BRAND6O, C. A.; GALV6O, A. C. Regi6es e cidades, cidades nas regi6es, o desafio urbano-regional. S6o Paulo: Editora Unesp: ANPUR, 2003.

SANTOS, Milton. A cidade nos pa6ses subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Civiliza76o Brasileira, 1965.

SANTOS, Milton. A Urbaniza76o Brasileira. S6o Paulo: Editora da Universidade de S6o Paulo, 2008.

SANTOS, Milton. Metr6pole corporativa fragmentada: o caso de S6o Paulo. S6o Paulo: Nobel, 1990.

SANTOS, Milton. Involu76o metropolitana e economia segmentada: o caso de S6o Paulo. In: RIBEIRO, A.C.T. et al. (org.). Semin6rio Metropoliza76o e Rede Urbana, perspectiva dos anos 90. Rio de Janeiro, IPPUR/UFRJ.

SASSEN, S6skia. As cidades na economia global. S6o Paulo: Studio Nobel, 1998.

SALTO (MUNIC6PIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

SALTO DE PIRAPORA (MUNIC6PIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

S6O JO6O AUTO-6NIBUS. Tarifas de bilhetes de passagens. Votorantim, agosto, 2011.

S6O PAULO. Constitui76o (1989). Constitui76o do Estado de S6o Paulo: promulgada em 5 de outubro de 1989.

S6O PAULO. Plano Plurianual 2012-2015. Dispon6vel em: www.ppa.sp.gov.br. Acesso em 15/08/12.

SOARES. M.T. Crit6rio de Delimita76o de 6reas Metropolitanas e a Possibilidade de sua Aplica76o ao Brasil. In: Simp6sio de Geografia Urbana, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro, Instituto Pan-Americano de Geografia e Hist6ria, 1968, p. 91-106.

SOROCABA (MUNIC6PIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes de. ABC do Desenvolvimento Urbano. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DEAK C.; SCHIFFER, S.R. (Org.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade Estadual de São Paulo, 1999, p.111-143.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. A metrópole e o futuro: a dinâmica dos lugares e o período popular da história. In: SOUZA, M. A. A. (Org.). A Metrópole e o Futuro. Campinas: Edições Territorial, 2008.

TOLOSA, Hamilton C. Pólos de crescimento: teoria e política econômica. In: HADDAD, Paulo Roberto (Ed.). Planejamento Regional: métodos e aplicação ao caso brasileiro. Rio de Janeiro: 1972

VELTZ, P. Mondialization, ville e territoires: l'économie d'archipel. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

VILA ELVIO EMPRESA DE ÔNIBUS. Tarifas de bilhetes de passagens. Sorocaba, agosto, 2011.

VILLAÇA, F. O que todo cidadão precisa saber sobre habitação. São Paulo: Global, 1986.

VOTORANTIM (MUNICÍPIO). Base de Dados- Cadastro de Empresas, 2010.

VOTORANTIM ganhará 16 mil unidades imobiliárias. Jornal Cruzeiro do Sul, Sorocaba, Caderno Economia, p. B1, 17 de maio de 2011.

ZONA norte ganha shopping. Jornal Cruzeiro do Sul, Sorocaba, p. A4, 19 de junho de 2012.

FONTES ORAIS

CAMPOS, Antonio Vieira de. Prefeito do Município de Iperó. (Entrevista), 30/08/2010.

GODINHO, Efanu Nolasco. Prefeito do Município de São Roque. (Entrevista), 11//11/2010.

GOMES, Assunta Maria Labronice. Prefeita do Município Boituva. (Entrevista), 27/09/2010.

GERALDO, José Garcia. Prefeito do Município Salto. (Entrevista), 13/12/2010.

HADDAD, Joel David. Prefeito do Município de Salto de Pirapora. (Entrevista), 13/09/2010.

LIPPI, Vitor. Prefeito do Município de Sorocaba. (Entrevista), 31/01/ 2011.

MAFFEI, Cláudio. Prefeito do Município Porto Feliz. (Entrevista), 08/10/2010.

MURAMATSU, Coite Muramatsu. Prefeito do Município de Ibiúna. (Entrevista), 06/01/ 2011.

PASSOS JÚNIOR, Herculano Castilho. Prefeito do Município de Itu. (Entrevista), 23/12/2010.

PEREIRA, Hamilton. Deputado Estadual – São Paulo. (Entrevista), 18/05/2010.

PINTO, Geremias Ribeiro. Prefeito do Município de Piedade. (Entrevista), 09/09/2010.

PINTO, João Franklin. Prefeito do Município de Araçoiaba da Serra. (Entrevista), 31/08/2010

PIVETA, Carlos Augusto. Prefeito do Município de Votorantim. (Entrevista), 27/09/2010.

RUFFMANN, Roque Normélio. Prefeito do Município de Araçariguama. (Entrevista), 14/02/2011.

SAUDA, Jacob. Prefeito do Município de Alumínio. (Entrevista), 11/11/2010.

SILVA, Marcelo Soares da. Prefeito do Município de Capela do Alto. (Entrevista), 09/09/2010.

VENERI, Dennys. Prefeito do Município de Mairinque. (Entrevista), 07/12/2010.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

BONADIO, Geraldo. Espaço urbano e vida social sob o impacto da atividade fabril – Sorocaba industrial (1841-1995). Dissertação de Mestrado em Ciências (planejamento e desenvolvimento regional). Universidade de Guarulhos. Guarulhos, 1995. 190 p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A Reprodução da Cidade Como Negócio. In.: CARLOS; Ana Fani Alessandri; CARRERAS, Carles (orgs.). Urbanização e Mundialização: estudos sobre a metrópole. São Paulo: Contexto, 2005.

CASTELLS, Manuel. A sociedade em Rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de cidade Média. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

FERREIRA, Enéas Rente. O Transporte Coletivo Intermunicipal no Estado de São Paulo: as linhas suburbanas. 2006. (Tese de Livre docência), Instituto de Geociências e Ciências Exatas da UNESP – Campus de Rio Claro, 2006.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. A Nova Territorialidade da Indústria e o Aglomerado Metropolitano de Curitiba. 2001. (Tese de Doutorado) Faculdade de Filosofia, Letras, Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

GEIGER, Pedro Pinchas. Evolução da Rêde Urbana Brasileira. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1963.

HARVEY, David. A Condição Pós – Moderna. São Paulo: Loyola, 1992.

_____. Espaços de Esperança. São Paulo: Loyola, 2004.

_____. O Novo Imperialismo. São Paulo: Loyola, 2005.

_____. A Produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Annablume, 2006.

LEFEBVRE, Henri. A Revolução Urbana. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999. Título Original: La Révolution Urbaine. 178 p.

LEFEBVRE, Henri. *Lê Droit à la Ville*. Paris: Anthropos, 1968.

_____. *La production de L'espace*. Paris: Anthropos, 1986.

LENCIONI, Sandra. *Região e geografia*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.

ORTIGOZA, Silvia Aparecida Guarnieri. *Geografia e Consumo: dinâmicas sociais e a produção do espaço urbano*. Tese de Livre Docência. Rio Claro: UNESP/IGCE, 2009.

SASSEN, Saskia. *El Reposicionamiento de las Ciudades y Regiones Urbanas en una Economía Global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza*. *Eure* (Santiago), dic. 2007, vol. 33, nº 100, p. 9-34. Disponível em < [http:// www.scielo.cl/scielo](http://www.scielo.cl/scielo). Acessado em 01/05/08.

SOJA, E. *Geografias Pós-Modernas: A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 1993.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *O Desafio Metropolitano*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2005.

_____. *Mudar a Cidade*. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2010.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. *A Identidade da Metrópole: a verticalização em São Paulo*. São Paulo: HUCITEC; EDUSP, 1995. 257 p.

_____. *O Chão em Pedacos: Urbanização, Economia e Cidades no Estado de São Paulo*. 2004 (Tese de Livre Docência). Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2004.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. *O Chão Arranha o Céu: a lógica da (Re) Produção Monopolista da Cidade*. 1991. (Tese de Doutorado) .Faculdade de Filosofia, Letras, Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

ANEXOS

ANEXO A



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

Lei Complementar 14, de 8 de junho de 1973

Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA: Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º - Ficam estabelecidas, na forma do art. 164 da Constituição, as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

§ 1º - A região metropolitana de São Paulo constitui-se dos Municípios de: São Paulo, Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeverica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana de Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, Suzano e Taboão da Serra.

§ 2º - A região metropolitana de Belo Horizonte constitui-se dos Municípios de: Belo Horizonte, Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano.

§ 3º - A região metropolitana de Porto Alegre constitui-se dos Municípios de: Porto Alegre, Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapiranga, Sapucaia do Sul e Viamão.

§ 4º - A região metropolitana de Recife constitui-se dos Municípios de: Recife, Cabo, Igarassu, Itamaracá, Jaboatão, Moreno, Olinda, Paulista e São Lourenço da Mata.

§ 5º - A região metropolitana de Salvador constitui-se dos Municípios de Salvador, Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, São Francisco do Conde, Simões Filho e Vera Cruz.

§ 6º A região metropolitana de Curitiba constitui-se dos Municípios de: Curitiba, Almirante Tamandaré, Araucária, Bocaiúva do Sul, Campo Largo, Colombo, Contenda, Piraquara, São José dos Pinhais, Rio Branco do Sul, Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Mandirituba e Balsa Nova.

§ 7º A região metropolitana de Belém constitui-se dos Municípios de: Belém e Ananindeua.

§ 8º A região metropolitana de Fortaleza constitui-se dos Municípios de: Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Pacatuba e Aquiraz.

§ 8º A região metropolitana de Fortaleza constitui-se dos municípios de: Fortaleza, Caucaia, Maranguape, Maracanaú, Pacatuba e Aquiraz. (Redação dada pela Lei Complementar nº 52, de 1986).

§ 9º - O valor do salário mínimo nos Municípios integrantes de uma região metropolitana será igual ao vigente na Capital do respectivo Estado.

Art. 2º - Haverá em cada região metropolitana um Conselho Deliberativo e um Conselho Consultivo, criados por lei estadual.

§ 1º - O Conselho Deliberativo constituir-se-á de 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice feita pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais Municípios integrantes da região metropolitana.

Art. 2º - Haverá em cada Região Metropolitana um Conselho Deliberativo, presidido pelo Governador do Estado, e um Conselho Consultivo, criados por lei estadual. (Redação dada pela Lei Complementar nº 27, de 1973).

§ 1º - O Conselho Deliberativo contará em sua composição, além do Presidente, com 5 (cinco) membros de reconhecida capacidade técnica ou administrativa, um dos quais será o Secretário-Geral do Conselho, todos nomeados pelo Governador do Estado, sendo um deles dentre os nomes que figurem em lista tríplice organizada pelo Prefeito da Capital e outro mediante indicação dos demais Municípios integrante da Região Metropolitana. (Redação dada pela Lei Complementar nº 27, de 1973).

§ 2º - O Conselho Consultivo compor-se-á de um representante de cada Município integrante da região metropolitana sob a direção do Presidente do Conselho Deliberativo.

§ 3º - Incumbe ao Estado prover, a expensas próprias, as despesas de manutenção do Conselho Deliberativo e do Conselho Consultivo.

Art. 3º - Compete ao Conselho Deliberativo:

I - promover a elaboração do Plano de Desenvolvimento integrado da região metropolitana e a programação dos serviços comuns;

II - coordenar a execução de programas e projetos de interesse da região metropolitana, objetivando-lhes, sempre que possível, a unificação quanto aos serviços comuns;

Parágrafo único - A unificação da execução dos serviços comuns efetuar-se-á quer pela concessão do serviço a entidade estadual, que pela constituição de empresa de âmbito metropolitano, quer mediante outros processos que, através de convênio, venham a ser estabelecidos.

Art. 4º - Compete ao Conselho Consultivo:

I - opinar, por solicitação do Conselho Deliberativo, sobre questões de interesse da região metropolitana;

II - sugerir ao Conselho Deliberativo a elaboração de planos regionais e a adoção de providências relativas à execução dos serviços comuns.

Art. 5º - Reputam-se de interesse metropolitano os seguintes serviços comuns aos Municípios que integram a região:

I - planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social;

II - saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública;

III - uso do solo metropolitano;

IV - transportes e sistema viário,

V - produção e distribuição de gás combustível canalizado;

VI - aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal;

VII - outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal.

Art. 6º - Os Municípios da região metropolitana, que participarem da execução do planejamento integrado e dos serviços comuns, terão preferência na obtenção de recursos federais e estaduais, inclusive sob a forma de financiamentos, bem como de garantias para empréstimos.

Parágrafo único - É facultado ao Poder Executivo federal, incluir, entre as diretrizes e prioridades a que alude o art. 25, § 1º, alínea a da Constituição, a participação dos Municípios na execução do planejamento integrado e dos serviços comuns da região metropolitana.

Art. 7º - Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de junho de 1973; 152º da Independência e 85º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI

Alfredo Buzaid

Antônio Delfim Netto

João Paulo dos Reis Velloso

José Costa Cavalcanti

ANEXO B



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Decreto nº 73.600, de 8 de Fevereiro de 1974

Dispõe sobre a liberação, no exercício de 1974, dos recursos do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e do Fundo de Participação dos Municípios e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o item III, do artigo 81, da Constituição, e de acordo com o disposto na letra a, do parágrafo primeiro, do artigo 25, da mesma Constituição, e no Decreto-lei nº 835, de 8 de setembro de 1969,

DECRETA:

Art. 1º. Na elaboração, para o exercício de 1974, dos programas de aplicação dos recursos do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e do Fundo de Participação dos Municípios, deverão ser observadas as diretrizes e prioridades estabelecidas no Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), aprovadas pela Lei nº 5.727, de 4 de novembro de 1971.

Art. 2º. Dos recursos correspondentes às cotas do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e do Fundo de Participação dos Municípios será destinado a despesas de capital o mínimo de:

I - para Distrito Federal, os Estados e Territórios:

- a) 60% (sessenta por cento) quando a média trienal, por habitante, da arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias for superior à verificada no País;
- b) 50% (cinquenta por cento), quando a média referida na alínea a supra for igual ou inferior à verificada no País e superior a 1/3 (um terço) da mesma;
- c) 25% (vinte e cinco por cento), para os demais Estados e para os Territórios.

II - Para os Municípios:

a) 50% (cinquenta por cento), quando a receita do exercício de 1973 houver sido superior a Cr\$13.500.000,00 (treze milhões e quinhentos mil cruzeiros);

b) 30% (trinta por cento), quando a receita do exercício de 1973 houver sido igual a Cr\$ 13.500.000,00 (treze milhões e quinhentos mil cruzeiros).

Parágrafo único. Para os efeitos das letras a e b do item II deste artigo, entende-se como receita a arrecadação realizada pela Administração Direta e a quantia proveniente da parcela do ICM pertencente ao Município.

Art. 3º. Dos recursos do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios deverão ser destinados:

I - um mínimo de 20% (vinte por cento) ao programa de educação, com prioridade para a expansão e o desenvolvimento do ensino de 1º e 2º graus;

II - um mínimo de 5% (cinco por cento) a programas de saúde;

III - um mínimo de 12% (doze por cento) à constituição dos Fundos de Desenvolvimento a que se refere o artigo 7º do Decreto-lei nº 835, de 8 de setembro de 1969, aos quais caberá financiar prioritariamente as atividades produtivas, de responsabilidade do setor privado;

IV - um mínimo de 10% (dez por cento) ao apoio a programas de agricultura e abastecimento, sendo destinado um mínimo de 5% (cinco por cento) a programas de extensão rural voltados para a elevação da produtividade agropecuária.

Parágrafo único. Para os fins do estabelecido neste artigo, os recursos referidos no item III, destinados aos bancos de desenvolvimento, ou bancos estaduais com carteira de desenvolvimento, serão levados diretamente à conta de capital dessas instituições e os recursos referidos no item IV, destinados ao apoio à extensão rural serão classificados como transferências correntes.

Art. 4º. Os Estados onde se localizam as Regiões Metropolitanas estabelecidas pela Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, deverão ainda destinar um mínimo de 5% (cinco por cento) dos recursos do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios à execução do planejamento integrado e dos serviços comuns das respectivas Regiões Metropolitanas.

Art. 5º. Dos recursos do Fundo de Participação dos Municípios deverão ser destinados:

I - um mínimo de 20% (vinte por cento) ao programa de educação no ensino de 1º grau;

II - um mínimo de 10% (dez por cento) ao programa de saúde e saneamento.

Parágrafo único. Dos recursos do Fundo de que trata este artigo correspondentes às quotas dos Municípios que integram as Regiões Metropolitanas estabelecidas pela Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973, será destinado à execução do planejamento integrado e dos serviços comuns da respectiva Região Metropolitana o mínimo de:

I - 20% (vinte por cento), no caso dos Municípios das demais Capitais;

II - 10% (dez por cento), no caso dos demais Municípios.

Art. 6º. O Poder Executivo Federal poderá, em caráter excepcional, autorizar a redução dos percentuais estabelecidos nos artigos 2º, 3º, 4º e no item II e seu parágrafo único do artigo 5º deste Decreto.

Art. 7º. As cotas do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e as do Fundo de Participação dos Municípios pertencentes aos Municípios das Capitais e aos de população superior a 25.000 habitantes, relativas ao primeiro semestre do exercício de 1974, serão liberados automaticamente.

§ 1º - Os Programas de Aplicação dos recursos de que trata este Decreto deverão ser entregues até 28 de fevereiro de 1974:

I - Ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral, os dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios, dos Municípios das Capitais e dos Municípios de população superior a 500.000 habitantes;

II - Ao Poder Executivo do respectivo Estado, os dos Municípios de população entre 25.000 e 500.000 habitantes, para fins de análise e aprovação, em esquema articulado com o Ministério do Planejamento e Coordenação Geral.

§ 2º - Os programas de aplicação dos Municípios de população entre 25.000 e 50.000 habitantes deverão ser entregues, até 28 de fevereiro de 1974, ao Tribunal de Contas da União.

§ 3º - As unidades da Federação às quais são atribuídas cotas de ambos os Fundos de que trata este Decreto deverão apresentar ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral programas de aplicação consolidados para o total dos recursos que lhes serão destinados.

Art. 8º. Os Estados poderão articular-se entre si ou com os respectivos municípios, mediante convênios, com vistas a harmonizar e compatibilizar a utilização dos recursos dos Fundos de que trata este Decreto na programação desenvolvimento integrado de sub-regiões, micro-regiões, regiões administrativas ou áreas metropolitanas, ainda que não instituídas por lei.

Parágrafo único. Os programas de aplicação a que se refere este artigo deverão ser encaminhados pelos Estados convenientes ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral, na forma do item I, do § 1º, do artigo 7º.

Art. 9º. A partir do segundo semestre do exercício de 1974, a liberação das cotas dos Fundos de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e das cotas do Fundo de Participação dos Municípios pertencentes aos Municípios das Capitais e aos de população superior a 25.000 habitantes ficará condicionada à aprovação, pelo Ministério do Planejamento e Coordenação Geral - ouvido o Ministério da Fazenda nos assuntos de sua competência -, ou pelo correspondente Poder Executivo Estadual, conforme couber, dos programas de aplicação apresentados.

Parágrafo único. O Ministério do Planejamento e Coordenação Geral comunicará ao Tribunal de Contas da União a aprovação dos programas de aplicação, para efeito de apreciação de contas.

Art. 10. As cotas dos Fundos de Participação dos Municípios, relativos ao exercício de 1974, pertencentes aos municípios com população igual ou inferior a 25.000 habitantes, serão liberadas automaticamente, para posterior comprovação do atendimento das prioridades setoriais e do cumprimento das disposições do presente Decreto e das normas constitucionais e legais que regem a matéria.

Parágrafo único. Os programas de aplicações dos Municípios de que trata este artigo, relativos ao exercício de 1974, deverão ser entregues ao Tribunal de Contas da União até o dia 28 de fevereiro de 1974.

Art. 11. Nos casos de inobservância dos prazos para entrega dos programas de aplicação referentes ao exercício de 1974, será suspenso o pagamento das cotas correspondentes.

§ 1º - Nas hipóteses de que tratam os §§ 1º e 3º, do artigo 7º, e o parágrafo único, do artigo 8º, a iniciativa da suspensão competirá ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral, que comunicará essa providência ao Ministério da Fazenda e ao Tribunal de Contas da União, cabendo a este Órgão a mesma competência na hipótese do parágrafo único do artigo 10.

§ 2º - Será igualmente suspenso o pagamento das cotas do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e do Fundo de Participação dos Municípios em caso de sanção imposta pelo Tribunal de Contas da União no exercício de sua competência constitucional e legal, respeitadas as decisões já proferidas dos processos submetidos ao seu julgamento.

Art. 12. Fica o Ministério da Fazenda autorizado a levar a débito das respectivas contas do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e do Fundo de Participação dos Municípios eventuais dívidas para com a União, de quaisquer dessas entidades, ou de seus órgãos da administração indireta, inclusive as oriundas de prestação de garantia não resgatada, nos prazos estipulados, dando ciência ao Ministério do Planejamento e Coordenação Geral e ao Tribunal de Contas da União.

Art. 13. Os Estados, o Distrito Federal, os Territórios e os Municípios poderão solicitar, até o dia 30 de setembro de 1974, reformulações nos programas aprovados nos termos deste Decreto, com vistas a ajustá-los às necessidades decorrentes de sua execução.

Art. 14. A vinculação das cotas dos Fundos de que trata este Decreto para amortização de compromissos ou como garantia de operações dependerá de autorização específica, para cada operação, do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral, ouvido o Ministério da Fazenda nos assuntos de sua competência.

Parágrafo único. Fica dispensada dessa autorização a vinculação das contas, até os limites determinados no artigo 2º, para desatinação de recursos a despesas correntes, em operações de crédito para antecipação de receita.

Art. 15. A liberação dos recursos creditados pelo Banco do Brasil S.A. aos Estados, Distrito Federal, Territórios e Municípios será automática, ressalvado o disposto nos artigos 11 e 12 deste Decreto.

Parágrafo único. Os recursos liberados serão mantidos em contas especiais, uma para cada Fundo, e movimentados de acordo com as normas de administração financeira e orçamentária.

Art. 16. O Poder Executivo Federal poderá condicionar a liberação das cotas do Fundo de Participação dos Estados, do Distrito Federal e dos Territórios e do Fundo de Participação dos Municípios à apresentação, à Comissão de Programação Financeira, exclusivamente para fins de informação, dos calendários de desembolso quadrimestral dos Estados, do Distrito Federal, dos Territórios e dos Municípios com mais de 500.000 habitantes.

Art. 17. O Ministério do Planejamento e Coordenação Geral fica autorizado a estabelecer normas e instruções complementares a este Decreto.

Art. 18. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 8 de fevereiro de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

EMÍLIO G. MÉDICI

Antônio Delfim Netto

João Paulo dos Reis Velloso

ANEXO C



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria Geral Parlamentar
Departamento de Documentação e Informação

Lei Complementar Nº 760, de 1 de agosto de 1994

Estabelece diretrizes para a Organização Regional do Estado de São Paulo

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte lei complementar:

Artigo 1º - A Organização Regional do Estado de São Paulo terá por objetivo promover:

I - o planejamento regional para desenvolvimento sócio-econômico e melhoria de qualidade de vida;

II - a cooperação dos diferentes níveis de governo, mediante a descentralização, articulação e integração de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta atuantes na região, visando ao máximo aproveitamento dos recursos públicos a ela destinados;

III - a utilização racional do território, dos recursos naturais e culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região;

IV - a integração do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região; e

V - a redução das desigualdades sociais e regionais.

Parágrafo único - O Estado, mediante lei, criará um Sistema de Planejamento Regional e Urbano, sob a coordenação da Secretaria de Planejamento e Gestão, com as finalidades de incentivar a organização regional e coordenar e compatibilizar seus planos e sistemas de caráter regional.

Artigo 2º - O território estadual poderá ser dividido, total ou parcialmente, mediante leis complementares, em unidades regionais, configurando regiões metropolitanas, aglomerações urbanas ou microrregiões, conforme as respectivas peculiaridades.

Artigo 3º - Considerar-se-á região metropolitana o agrupamento de municípios limítrofes, com destacada expressão nacional, a exigir planejamento integrado e ação conjunta com união permanente de esforços para a execução das funções públicas de interesse comum, dos entes públicos nela atuantes, que apresente, cumulativamente, as seguintes características:

I - elevada densidade demográfica;

II - significativa conurbação;

III - funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade; e

IV - especialização e integração sócioeconômica.

Artigo 4º - Considerar-se-á aglomeração urbana o agrupamento de municípios limítrofes, a exigir planejamento integrado e a recomendar ação coordenada dos entes públicos nele atuantes, orientada para o exercício das funções públicas de interesse comum, que apresente, cumulativamente, as seguintes características:

I - relações de integração funcional de natureza econômico-social; e

II - urbanização contínua entre municípios ou manifesta tendência nesse sentido.

Artigo 5º - Considerar-se-á microrregião o agrupamento de municípios limítrofes a exigir planejamento integrado para seu desenvolvimento e integração regional, que apresente, cumulativamente, características de integração funcional de natureza físico-territorial, econômico-social e administrativa.

Artigo 6º - Os projetos de lei complementar que objetivem a criação de unidades regionais

ou a modificação de seus limites territoriais ou de sua designação deverão ser instruídos com o parecer da Secretaria de Planejamento e Gestão que demonstre a existência das características referidas nos artigos 3º, 4º e 5º desta lei complementar.

Parágrafo único - Os projetos de lei complementar que objetivarem a divisão do território estadual em unidades regionais deverão ser instruídos com:

I - certidão a que se refere o "caput" deste artigo; e

II - resultado da audiência aos Municípios interessados.

Artigo 7º - Poderão ser considerados de interesse comum das entidades regionais os seguintes campos funcionais;

I - planejamento e uso de solo;

II - transporte e sistema viário regionais;

III - habitação;

IV - saneamento básico;

V - meio ambiente;

VI - desenvolvimento econômico; e

VII - atendimento social.

§ 1º - O planejamento dos serviços referidos no inciso II será da competência do Estado e dos Municípios integrantes das respectivas entidades regionais.

§ 2º - A operação do transporte coletivo regional será feita pelo Estado, diretamente ou mediante concessão ou permissão.

Artigo 8º - No desempenho das funções públicas comuns, as entidades e os órgãos com atuação regional observarão as diretrizes do planejamento da respectiva unidade regional.

Parágrafo único - Fica assegurada a participação paritária do conjunto dos Municípios, em relação ao Estado, na organização, articulação, coordenação e fusão das entidades e órgãos públicos que desempenhem as funções públicas de interesse comum na unidade regional.

Artigo 9º - Em cada unidade regional funcionará um Conselho de Desenvolvimento, de caráter normativo e deliberativo, composto por um representante de cada Município que a integra e por representantes do Estado nos campos funcionais de interesse comum.

§ 1º - Os representantes e seus suplentes serão designados por um período de 24 (vinte e quatro) meses, sendo permitida a recondução.

§ 2º - Será assegurada a participação paritária do conjunto dos Municípios, em relação ao Estado, no Conselho de Desenvolvimento de cada região.

Artigo 10 - Os representantes do Estado no Conselho de Desenvolvimento serão designados pelo Governador do Estado, a partir de indicações das Secretarias a que se vincularem as funções públicas de interesse comum.

§ 1º - As indicações a que se refere o "caput" deste artigo deverão recair em servidores de reconhecida competência na respectiva função pública de interesse comum.

§ 2º - Enquanto não forem especificadas as funções públicas de interesse comum pelo respectivo Conselho de Desenvolvimento Regional, os representantes do Estado nesse órgão serão designados em caráter provisório pelo Governador do Estado, aplicando-se, após essa especificação o disposto no "caput" deste artigo.

§ 3º - A atividade dos conselheiros será considerada serviço público relevante, devendo ser exercida sem prejuízo das funções próprias de seus titulares.

§ 4º - Poderão ser designados até dois representantes, com os respectivos suplentes, para cada uma das funções de interesse comum.

Artigo 11 - Os representantes dos Municípios no Conselho de Desenvolvimento serão os Prefeitos ou as pessoas por eles designadas, na forma da legislação municipal, admitindo-se a indicação de suplentes.

Artigo 12 - O Estado e os Municípios poderão substituir seus representantes no Conselho de Desenvolvimento, mediante comunicação ao colegiado, com antecedência de 30 (trinta) dias.**Parágrafo único** - Sempre que houver mudança de Chefe do Poder Executivo Estadual ou Municipal, a substituição poderá ser realizada de forma imediata, através de comunicação ao colegiado.

Artigo 13 - O Conselho de Desenvolvimento terá as seguintes atribuições:

I - especificar os serviços públicos de interesse comum do Estado e dos Municípios na unidade regional, compreendidos nos campos funcionais referidos no artigo 7º desta lei complementar, bem como, quando for o caso, as correspondentes etapas ou fases e seus respectivos responsáveis;

II - aprovar objetivos, metas e prioridades de interesse regional, compatibilizando-os com os objetivos do Estado e dos Municípios que o integram;

III - aprovar os termos de referência e o subsequente plano territorial elaborado para a respectiva região;

IV - apreciar planos, programas e projetos, públicos ou privados, relativos à realização de obras, empreendimentos e atividades que tenham impacto regional;

V - aprovar e encaminhar, em tempo útil, propostas regionais relativas ao plano plurianual, à lei de diretrizes orçamentárias e à lei orçamentária anual;

VI - propor ao Estado e aos Municípios dele integrantes alterações tributárias com finalidades extrafiscais necessárias ao desenvolvimento regional;

VII - comunicar aos órgãos ou entidades federais que atuem na unidade regional as deliberações acerca de planos relacionados com os serviços por eles realizados;

VIII - elaborar seu regimento; e

IX - deliberar sobre quaisquer matérias de impacto regional.

§ 1º - O Conselho procurará compatibilizar suas deliberações com as diretrizes fixadas pela União e pelo Estado para o desenvolvimento urbano e regional.

§ 2º - As deliberações do Conselho serão comunicadas aos Municípios integrantes da unidade regional e às autoridades estaduais responsáveis pelas funções públicas de interesse comum no prazo de 15 (quinze) dias.

Artigo 14 - A participação popular no Conselho de Desenvolvimento atenderá aos seguintes princípios:

I - divulgação dos planos, programas, projetos e propostas com antecedência mínima de 30 (trinta) dias;

II - acesso aos estudos de viabilidade técnica, econômica, financeira e ambiental;

III - possibilidade de representação por discordância e de comparecimento à reunião do Conselho para sustentação; e

IV - possibilidade de solicitação de audiência pública, para esclarecimentos.

Parágrafo único - O Conselho de Desenvolvimento estabelecerá em seu regimento interno os procedimentos adequados à participação popular.

Artigo 15 - O Conselho de Desenvolvimento terá um Presidente, um Vice-Presidente e uma Secretária-Executiva, cujas funções serão definidas no regimento.

1º - O Presidente e o Vice-Presidente do Conselho serão eleitos pelo voto secreto de seus pares.

2º - No caso de empate, proceder-se-á a nova votação, à qual concorrerão os dois mais votados e, persistindo o empate, serão considerados eleitos os mais idosos.

Artigo 16 - Para que se assegure a participação paritária do conjunto dos Municípios, com relação ao Estado, sempre que, no Conselho de Desenvolvimento, existir diferença de número entre os representantes do Estado e dos Municípios, os votos serão ponderados, de modo a que, no conjunto, tanto os votos do Estado como os dos Municípios correspondam, respectivamente, a 50% (cinquenta por cento) da votação.

§ 1º - O Conselho só poderá deliberar com o presença da maioria absoluta dos votos ponderados.

§ 2º - A aprovação de qualquer matéria sujeita a deliberação ocorrerá pelo voto da maioria simples dos votos ponderados.

§ 3º - Na hipótese de empate, far-se-á nova votação, em reuniões seguintes e sucessivas, até o número de três, findas as quais, persistindo o empate, a matéria será submetida a audiência pública, na forma do artigo 14 desta lei complementar, voltando à apreciação do Conselho, para nova deliberação.

§ 4º - Permanecendo o empate, a matéria será arquivada e não poderá ser objeto de nova

proposição no mesmo exercício, salvo se apresentada por um terço dos membros do Conselho ou por iniciativa popular.

§ 5º - Para a iniciativa popular prevista no parágrafo anterior exigir-se-á a subscrição de, no mínimo, 0,5% (cinco décimos por cento) do eleitorado da unidade regional.

Artigo 17 - Nas regiões metropolitanas, o Conselho de Desenvolvimento integrará entidade com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, que será criada por lei com o propósito de integrar a organização, o planejamento e a execução - sem prejuízo da competência das entidades envolvidas - das funções públicas de interesse comum.

§ 1º - A entidade referida neste artigo terá as seguintes atribuições:

1 - arrecadar as receitas próprias ou as que lhe sejam delegadas ou transferidas, inclusive multas e tarifas relativas a serviços prestados;

2 - estabelecer metas, planos, programas e projetos de interesse comum, bem como fiscalizar e avaliar sua execução;

3 - promover a desapropriação de bens declarados de utilidade pública, quando necessários à realização de atividades de interesse comum; e

4 - exercer outras atribuições que lhe sejam legalmente conferidas.

§ 2º - Nas regiões metropolitanas, o Conselho de Desenvolvimento terá, na forma das leis complementares que as instituírem, as atribuições necessárias à gestão da entidade referida neste artigo, além das mencionadas no artigo 13 desta lei complementar.

§ 3º - À entidade de direito público prevista neste artigo aplicam-se as disposições constantes dos artigos 37 e 39 da Constituição Federal.

Artigo 18 - Nas regiões metropolitanas, vinculam-se diretamente ao Conselho de Desenvolvimento os órgãos de direção e execução da entidade pública referida no artigo anterior, bem como as entidades estaduais regionais e setoriais executoras de funções públicas de interesse comum, no que respeita ao planejamento e às medidas para sua implementação.

Artigo 19 - Em regiões metropolitanas, a direção executiva da entidade regional referida no artigo 17 desta lei complementar será exercida por 1 (um) diretor e 2 (dois) diretores-adjuntos, aos quais serão atribuídas funções técnicas e administrativas.

Artigo 20 - Os planos plurianuais do Estado estabelecerão, de forma regionalizada, as diretrizes, os objetivos e as metas da Administração Estadual.

Artigo 21 - O Estado e os Municípios integrantes da unidade regional destinarão, nos respectivos planos plurianuais e orçamentos, recursos financeiros específicos para o desenvolvimento de funções públicas de interesse comum.

Artigo 22 - Esta lei complementar entrará em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Bandeirantes, 1º de agosto de 1994.

LUIZ ANTONIO FLEURY FILHO

José Fernando da Costa Boucinhas

Secretário de Planejamento e Gestão

Frederico Pinto Ferreira Coelho Neto

Secretário do Governo

Publicada na Assessoria Técnico-Legislativa, em 1º de agosto de 1994.

ANEXO D

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 33, DE 2005

Cria a Região Metropolitana de Sorocaba, o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba e autoriza o Poder Executivo a instituir entidade de direito público, a constituir o Fundo de Desenvolvimento Metropolitano de Sorocaba, e dá providências correlatas.

A ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º - Fica criada a Região Metropolitana de Sorocaba, com sede no Município de Sorocaba, como unidade regional do Estado de São Paulo.

§ 1º - A unidade regional a que se refere o “caput” deste artigo, é constituída pelo agrupamento dos Municípios de Alumínio, Araçariguama, Araçoiaba da Serra, Boituva, Capela do Alto, Ibiúna, Iperó, Itu, Mairinque, Piedade, Porto Feliz, Salto, Salto de Pirapora, São Roque, Sorocaba e Votorantim.

§ 2º - Integrarão a Região Metropolitana de Sorocaba os municípios que vierem a ser criados em razão de desmembramento ou fusão dos municípios elencados no parágrafo anterior.

Artigo 2º - A criação da Região Metropolitana de Sorocaba tem por finalidade a concretização dos objetivos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum dos municípios que a integram, em conformidade com o disposto no § 3º do artigo 25 da Constituição Federal, no artigo 153, “caput”, da Constituição Estadual, e no artigo 1º da Lei Complementar Estadual nº 760, de 1º de agosto de 1994, e especialmente:

- I – ao planejamento e uso do solo;
- II – ao transporte e sistema viário;
- III – à habitação;
- IV – ao saneamento básico;
- V – ao meio ambiente;
- VI – ao desenvolvimento econômico;
- VII – ao atendimento social;
- VIII – ao turismo.

Parágrafo único – O atendimento social, a que se refere o inciso VII deste artigo, para efeito desta Lei Complementar, engloba as funções saúde, educação e planejamento integrado da segurança pública.

Artigo 3º - Fica criado o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba, de caráter normativo e deliberativo, composto por um representante de cada município que a integra e por representantes do Estado nos campos funcionais de interesse

comum, e será regido nos termos do artigo 9º e seguintes da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994.

§ 1º - O Conselho de Desenvolvimento terá como atribuição, além daquelas fixadas no artigo 13 da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994, propor critérios de compensação financeira aos municípios integrantes da Região Metropolitana de Sorocaba, que vierem a suportar ônus decorrentes da execução de funções ou serviços públicos metropolitanos.

§ 2º - É assegurada a participação popular, devendo o Conselho de Desenvolvimento estabelecer os procedimentos adequados em seu Regimento Interno, obedecidos os princípios fixados no artigo 14 da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994.

Artigo 4º - O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba criará o Conselho Consultivo, composto por membros dos poderes legislativos municipais integrantes da Região Metropolitana de Sorocaba e por representantes da sociedade civil, e estabelecerá em seu Regimento Interno, as normas de funcionamento, o processo de escolha dos seus integrantes e terá as seguintes atribuições:

I – elaborar propostas representativas da sociedade, nas áreas de interesse da Região Metropolitana de Sorocaba, a serem debatidas e deliberadas pelo Conselho de Desenvolvimento;

II – propor a constituição de Câmaras Temáticas para as funções públicas de interesse comum e Câmaras Temáticas Especiais, voltadas a um programa, projeto ou atividade específica, como subfunção entre as funções públicas definidas.

Artigo 5º - O Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba convocará ordinariamente, a cada 4 (quatro) meses, audiências públicas para expor suas deliberações referentes aos estudos e planos em desenvolvimento, e prestar contas relativas à utilização dos recursos geridos.

Artigo 6º - Os municípios integrantes da Região Metropolitana de Sorocaba, assim como o Estado, compatibilizarão, no que couber, seus planos e programas às diretrizes do planejamento da região, expressamente estabelecidas pelo Conselho de Desenvolvimento.

Artigo 7º - Fica o Poder Executivo Estadual autorizado a criar, mediante lei específica, entidade com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira, com o propósito de integrar, respeitada a competência das entidades envolvidas, a organização, o planejamento e a execução das funções públicas de interesse comum.

Parágrafo único - A entidade de que trata o “caput” deste artigo, obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade, eficiência e demais princípios inerentes à administração pública.

Artigo 8º - Fica o Poder Executivo Estadual autorizado a constituir o Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba, vinculado à entidade referida no artigo anterior, com a finalidade de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, com os seguintes objetivos:

I – financiar e investir em programas e projetos de interesse da Região Metropolitana de Sorocaba;

II – contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria dos serviços públicos municipais;

III – contribuir com recursos técnicos e financeiros para a melhoria da qualidade de vida e para o desenvolvimento sócio-econômico da Região Metropolitana;

IV – contribuir com recursos técnicos e financeiros para a redução das desigualdades sociais da Região Metropolitana.

Parágrafo único – A aplicação dos recursos do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba será supervisionada por um Conselho de Orientação, composto por 6 (seis) membros, sendo 4 (quatro) do Conselho de Desenvolvimento e 2 (dois) diretores da entidade pública referida no artigo 7º desta lei complementar, ou do Conselho Consultivo, enquanto aquela não for criada, indicados por seus respectivos Conselhos.

Artigo 9º - Constituirão recursos do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba:

I – recursos do Estado e dos Municípios a ele destinados por disposição legal;

II – transferência da União, destinadas à execução de planos e programas de interesse comum entre a Região Metropolitana de Sorocaba e o Governo Federal;

III – empréstimos nacionais e internacionais e recursos provenientes da ajuda e cooperação internacional e de acordos intergovernamentais;

IV – retorno das operações de crédito contratadas com órgãos e entidades da administração direta e indireta do Estado e dos Municípios e concessionárias de serviços públicos;

V – produto de operações de crédito e rendas provenientes da aplicação de seus recursos;

VI – resultado de aplicações de multa por infrações cuja competência tenha sido delegada ou transferida para a alçada do Conselho de Desenvolvimento;

VII – recursos decorrentes do rateio de custos referentes a obras de interesse comum;

VIII – doações de pessoas físicas ou jurídicas públicas ou privadas, nacionais, estrangeiras ou multinacionais;

IX – outros recursos eventuais.

Parágrafo único – O Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba deverá integrar os orçamentos anuais e planos plurianuais do Estado e dos Municípios integrantes.

Artigo 10 – Fica o Poder Executivo Estadual, para atender as despesas decorrentes da aplicação desta lei complementar, autorizado a:

I – abrir créditos especiais até o limite de R\$ 500,00 (quinhentos reais);

II – proceder à incorporação, no Orçamento vigente, das classificações orçamentárias incluídas pelos créditos autorizados no inciso I, promovendo, se necessário, a abertura de créditos adicionais suplementares.

Parágrafo único – Os valores dos créditos suplementares a que se refere este artigo, serão cobertos na forma prevista no § 1º do artigo 43 da Lei Federal nº 4320, de 17 de março de 1964.

Artigo 11 – Esta lei complementar entra em vigor na data de sua publicação.

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Artigo 1º - O Conselho de Desenvolvimento elaborará seu Regimento Interno provisório no prazo de 60 (sessenta) dias após sua instalação.

Artigo 2º - O Conselho de Orientação, referido no Parágrafo único, do artigo 8º desta lei complementar, será constituído em 30 (trinta) dias, contados da data de constituição do Fundo de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Sorocaba.

JUSTIFICATIVA

Sorocaba, como um dos mais importantes e populosos municípios do interior paulista, é responsável pelo desenvolvimento da região e dos municípios localizados no seu entorno, dada sua referência e importância estratégica.

A criação da Região Metropolitana de Sorocaba, com sede no Município de Sorocaba, certamente trará mais benefícios e maior desenvolvimento aos municípios dela integrantes, na medida em que exigirá um planejamento integrado e ações conjuntas, além de uma união permanente de esforços para a execução de funções públicas de interesse comum.

A nova unidade regional que se pretende criar, com a conjugação de esforços mútuos dos entes públicos envolvidos, certamente se tornará um grande polo de desenvolvimento, atraindo novos investimentos, o que propiciará a geração de novos empregos, aumentará a renda dos trabalhadores e, por conseqüência, trará melhoria de vida a toda a população.

O agrupamento dos 16 (dezesesseis) municípios integrantes, segundo dados do SEADE, de 2005, conta com uma população de aproximadamente 1.400.000 (um milhão e quatrocentos mil) habitantes, distribuídos por uma área de 5.600 (cinco mil e quinhentos) quilômetros quadrados, perfazendo uma densidade demográfica de 245 (duzentos e quarenta e cinco) habitantes por quilômetro quadrado, de acordo com o quadro demonstrativo abaixo:

<u>MUNICÍPIO</u>	POPULAÇÃO	ÁREA (em km ²)	DENSIDADE DEMOGRÁFICA (hab/km ²)
BOITUVA	41.643	248	167,92
CAPELA DO ALTO	16.422	143	114,84
ALUMÍNIO	16.335	95	171,95
ARAÇARIGUAMA	13.216	138	95,77
ARAÇOIABA DA SERRA	23.027	283	81,37
IBIÚNA	73.396	1.088	67,46
IPERÓ	22.017	165	133,44
ITU	151.268	642	235,62
MAIRINQUE	46.188	214	215,83
PIEDADE	53.561	729	73,47
PORTO FELIZ	49.647	569	87,25
SALTO DE PIRAPORA	41.174	255	44,24
SALTO	104.479	160	161,47
SÃO ROQUE	71.695	313	229,06
SOROCABA	560.250	443	1.264,67
VOTORANTIM	103.902	177	587,02
	1.388.220	5662	245,18

Tais números demonstram a elevada densidade demográfica dessa região. Ressalte-se que a maior distância entre as localidades elencadas no § 1º do art. 1º desta proposição, não ultrapassa 45 (quarenta e cinco) quilômetros do município sede da região – Sorocaba, evidenciando significativa conurbação. Afora isso, as funções urbanas e regionais desse agrupamento de municípios contam com um elevado grau de diversidade, especialização e integração socioeconômica, tendo em vista que a ligação entre esses municípios, à Capital e às outras regiões do Estado é realizada por importantes rodovias, tais como a Rodovia Presidente Castello Branco (SP 280), a Rodovia Raposo Tavares (SP 270), a Rodovia Marechal Rondon (SP 300) e a Rodovia Senador José Ermírio de Moraes (Castelinho - SP 075).

A Constituição Federal (§ 3º do artigo 25), assim como a Constituição Estadual (artigo 153), prevêem a possibilidade dos Estados, mediante lei complementar, instituírem regiões metropolitanas, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

A Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994, por sua vez, foi promulgada com o intuito de estabelecer diretrizes para a Organização Regional do Estado de São Paulo, regulamentando a aplicabilidade do artigo 153 da Constituição Estadual.

Diz ainda a Carta Bandeirante, no item 1 do § 1º, do artigo 24 o seguinte:

“Artigo 24 -

§ 1º - Compete, exclusivamente, à Assembléia Legislativa a iniciativa das leis que disponham sobre:

1 – criação, incorporação, fusão e desmembramento de Municípios;”

Se a Constituição Paulista confere à Assembléia Legislativa a competência exclusiva de iniciativa de leis que disponham sobre a criação, incorporação, fusão e desmembramento de municípios, é evidente que, na mesma linha de raciocínio, deve ser de iniciativa parlamentar as leis complementares que disponham acerca da criação de unidades regionais, dentre as quais inserem-se as Regiões Metropolitanas.

Assim, espero contar com o apoio dos meus Nobres Pares, Senhores Deputados e Deputadas, na aprovação deste Projeto de Lei Complementar que cria a Região Metropolitana de Sorocaba e demais mecanismos para o seu funcionamento, como o Conselho de Desenvolvimento, além de autorizar o Executivo Estadual a instituir entidade de direito público para integrar a organização, planejamento e a execução das funções públicas, respeitada a competência das demais entidades envolvidas, e ainda constituir o Fundo de Desenvolvimento, vinculado à entidade de direito público referida, com a finalidade de dar suporte financeiro às ações da nova unidade regional.

Sala das Sessões, em 5/10/2005

a) Hamilton Pereira - PT

ANEXO E

LEI Nº 10.115, DE 24 DE MAIO DE 2012

Autoriza a criação da empresa pública Núcleo de Planejamento Regional S/A - NUPLAN, e dá outras providências.

Projeto de Lei nº 578/2011 - autoria do Executivo.

A Câmara Municipal de Sorocaba decreta e eu promulgo a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DA AUTORIZAÇÃO PARA A CRIAÇÃO DA NUPLAN

Art. 1º Fica o município de Sorocaba autorizado a criar empresa pública, sob a forma de sociedade anônima, denominada Núcleo de Planejamento Regional S/A - NUPLAN, com personalidade jurídica de direito privado e patrimônio próprio, vinculada à Secretaria de Planejamento e Gestão - SPG.

§ 1º Fica o Município autorizado a transformar a NUPLAN em sociedade de economia mista por meio de alienação de ações ou de integralização de capital.

§ 2º A NUPLAN terá sede e foro no município de Sorocaba e, para a consecução de seu objeto social, poderá manter escritórios e instalações em outros Municípios.

§ 3º A NUPLAN será constituída pela Assembléia Geral convocada pela Secretaria de Governo e Relações Institucionais - SGRI

CAPÍTULO II

DO CAPITAL SOCIAL E DE SUA INTEGRALIZAÇÃO

Art. 2º A NUPLAN terá seu capital social representado por ações ordinárias nominativas.

Parágrafo único. O capital social inicial da NUPLAN será de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais).

Art. 3º O município de Sorocaba está autorizado a integralizar 40% (quarenta por cento) do capital social autorizado da NUPLAN, correspondente a R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais), podendo os 60% (sessenta por cento) restantes serem integralizados pelo Estado de São Paulo, por Municípios integrantes da região do Sudoeste Paulista e por entidades sem fins econômicos do setor privado.

§ 1º A integralização de capital, por parte do município de Sorocaba, mencionada no caput deste artigo, poderá ser realizada de forma gradativa, no exercício financeiro em que esta Lei for publicada, bem como nos exercícios financeiros seguintes.

§ 2º A integralização mencionada neste artigo será realizada com recursos oriundos de dotações consignadas no Orçamento do Município, bem como na incorporação de qualquer espécie de bens móveis suscetíveis de avaliação em dinheiro.

Art. 4º Fica o município de Sorocaba autorizado a integralizar até o valor R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) correspondente a 15% (quinze por cento) do capital do Núcleo de Planejamento Regional - NUPLAN no exercício em curso.

§ 1º Para atender o disposto no caput, fica o Município autorizado a abrir um crédito adicional especial até o valor de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) para realizar a integralização do capital, no órgão 03.01.00 4.5.90.65.00 19 573 6007 em ação a ser criada denominada Integralização de Capital ao NUPLAN.

§ 2º Para integralização dos 25% (vinte e cinco por cento) restantes, fica o Município autorizado a abrir um crédito adicional especial, até o valor de R\$ 1.700.000,00 (um milhão e setecentos mil reais) a ser repassado gradativamente neste exercício financeiro e nos exercícios financeiros seguintes.

CAPÍTULO III

DAS FINALIDADES DA NUPLAN

Art. 5º A NUPLAN terá por finalidades:

I - elaborar estudos de diagnóstico social, ambiental, cultural, urbanístico e econômico de interesse do desenvolvimento da região do Sudoeste Paulista, inclusive:

- a) constituindo banco de dados com as informações existentes;
- b) produzindo informações, desenvolvendo, apoiando ou patrocinando pesquisas.

II - avaliar e acompanhar a situação social, ambiental, cultural, urbanística e econômica, bem como a qualidade de vida da região do Sudoeste Paulista, garantindo sempre a participação dos Conselhos Municipais das cidades que integram o NUPLAN, podendo:

- a) instituir e manter sistema de indicadores;
- b) opinar sobre propostas de interesse do desenvolvimento regional ou de Municípios do Sudoeste Paulista, sobretudo em relação a sua consistência técnica e de sua inserção no contexto regional.

III – propor alternativas para o desenvolvimento sustentável da região do Sudoeste Paulista, especialmente por meio de:

- a) apoio a foro regional de desenvolvimento, fornecendo a este apoio administrativo, técnico e operacional;
- b) apoio ao planejamento municipal, com vistas a que este incorpore visão regional;
- c) desenvolvimento de atividades ou de apoio a atividades de planejamento regional, desenvolvidas por entidades públicas ou privadas;
- d) audiências públicas de forma a promover amplamente o debate das propostas.

§ 1º Para a consecução de seus objetivos fica a NUPLAN autorizada a firmar contratos, acordos ou termos de parcerias com entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras.

§ 2º A NUPLAN poderá realizar suas atividades mediante convênio ou contrato com entidades universitárias e de pesquisas, inclusive órgãos de fomento à pesquisa científica, ou com prestadores de serviços.

CAPÍTULO IV

DA GOVERNANÇA

Seção I

Dos princípios

Art. 6º A gestão administrativa da NUPLAN deverá atender aos seguintes princípios:

- I – independência política, não podendo suas ações ou a continuidade de suas ações dependerem de interesses políticos ou partidários;
- II – competência técnica, devendo a qualidade de suas atividades nortear-se pela excelência;
- III – visão regional, compreendendo as suas ações sempre no contexto da região do Sudoeste Paulista;
- IV – foco no planejamento, evitando substituir outros órgãos ou entidades na execução de políticas públicas;

V - fomento à qualidade, atuando em questões que tenham repercussão prática nas atividades desenvolvidas pelos órgãos e entidades públicos, especialmente pelos Municípios da região do Sudoeste Paulista.

Seção II

Dos órgãos

Art. 7º A NUPLAN será organizada nos termos de seus estatutos, o qual deverá prever:

I - a Assembléia Geral;

II - o Conselho de Administração;

III - o Conselho Técnico-Científico.

Parágrafo único. A NUPLAN deverá adotar Conselho Fiscal na forma prevista no art. 161, caput, in fine, e § 2º da Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976.

Seção III

Do Conselho de Administração

Art. 8º Os membros do Conselho de Administração serão eleitos pela Assembléia Geral, permitida a reeleição.

§ 1º O município de Sorocaba, no exercício de seu direito de voto em Assembléia Geral, deverá atuar no sentido de que todos os Municípios acionistas estejam representados no Conselho de Administração.

§ 2º Fica o Poder Executivo autorizado a doar uma ação para cada Município integrante da região do Sudoeste Paulista, a fim de permitir que participem da NUPLAN.

§ 3º O previsto no § 2º não impede os Municípios de subscrever ações e integralizar capital diretamente à NUPLAN.

Seção IV

Do Conselho Técnico-Científico

Art. 9º Os membros do Conselho Técnico Científico serão eleitos pela Assembléia Geral, permitida a reeleição.

§ 1º O município de Sorocaba, no exercício de seu direito de voto em Assembleia Geral, deverá atuar no sentido de que o Conselho Técnico Científico seja formado exclusivamente por representantes de entidades universitárias, de pesquisa científica e representativas da sociedade civil.

§ 2º Fica o Poder Executivo autorizado a doar ações, até o montante de 2% (dois por cento) do capital por ele integralizado, aos órgãos ou entidades universitárias, ou de pesquisa científica, público ou privados, a fim de permitir que participem da NUPLAN.

§ 3º O previsto no § 2º não impede os órgãos ou entidades universitárias, de pesquisa científica e representativas da sociedade civil, de subscrever ações e integralizar capital diretamente à NUPLAN.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA

Seção I

Disposição Geral

Art. 10. A NUPLAN sujeitar-se-á ao regime jurídico próprio das empresas privadas, inclusive quanto aos direitos e obrigações civis, comerciais, trabalhistas e tributários.

Seção II

Dos recursos econômicos e financeiros

Art. 11. Constituem recursos da NUPLAN:

I - receitas decorrentes de:

- a) prestação de serviços, especialmente de consultoria e assessorias técnicas;
- b) dotações orçamentárias do município de Sorocaba e de outras pessoas jurídicas de direito público interno;
- c) exploração de direitos próprios ou de terceiros, decorrentes de seu objeto social;
- d) rendimento de aplicação de seus ativos financeiros e outros pertencentes ao patrimônio sob sua administração; e
- e) alienação de bens patrimoniais ou de materiais inservíveis.

II – recursos provenientes de acordos, convênios ou contratos que realizar com entidades nacionais e internacionais, públicas ou privadas;

III – doações, legados, subvenções, heranças e outros recursos que lhe forem destinados por pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado; e

IV – recursos provenientes de outras fontes.

Seção III

Do pessoal

Art. 12. O regime jurídico do pessoal da NUPLAN, será o da Consolidação das Leis do Trabalho e respectiva legislação complementar, ou a que vier a substituí-la.

Parágrafo único. A NUPLAN poderá celebrar contratos de trabalho por prazo determinado, nas hipóteses e prazos previstos na Consolidação das Leis do Trabalho.

Art. 13. A contratação de pessoal efetivo da NUPLAN far-se-á por meio de concurso público de provas ou de provas e títulos, observadas as normas específicas editadas pelo Conselho de Administração.

Seção IV

Das licitações e contratos

Art. 14. As licitações e contratos promovidos e celebrados pela NUPLAN atenderão aos princípios da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e ao regulamento previsto no art. 119 e parágrafo único daquela Lei Federal.

Parágrafo único. Incumbe ao Chefe do Poder Executivo, através de ato próprio, aprovar o regulamento mencionado no caput deste artigo, bem como providenciar a sua publicação na imprensa oficial.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. Para manter a operacionalidade da empresa, fica concedido repasse mensal no valor de R\$ 110.000,00 (cento e dez mil reais), a título de transferência financeira, a serem repassados a partir do mês de março de 2012.

Art. 16. Os recursos necessários à execução do disposto nesta Lei, serão os provenientes da anulação parcial da seguinte dotação do orçamento vigente: 12.01.00 4.4.90.51.00 27 812 3008 1929 R\$ 1.400.000,00 (um milhão e quatrocentos mil reais).

Art. 17. Para atender o disposto nesta Lei, fica o Executivo autorizado a proceder às alterações necessárias na Lei do Plano Plurianual, Lei de Diretrizes Orçamentárias e Orçamento Anual.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio dos Tropeiros, em 24 de maio de 2012, 357º da Fundação de Sorocaba.

VITOR LIPPI

Prefeito Municipal

LUIZ ANGELO VERRONE QUILICI

Secretário de Negócios Jurídicos

JOSÉ AILTON RIBEIRO

Secretário de Governo e Relações Institucionais

VALMIR DE JESUS RODRIGUES ALMENARA

Secretário de Planejamento e Gestão

Publicada na Divisão de Controle de Documentos e Atos Oficiais, na data supra

SOLANGE APARECIDAGEREVINI LLAMAS

Chefe da Divisão de Controle de Documentos e Atos Oficiais

ANEXO F

Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1989, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nºs 1/1990 a 36/2012.

PREÂMBULO

O Povo Paulista, invocando a proteção de Deus, e inspirado nos princípios constitucionais da República e no ideal de a todos assegurar justiça e bem-estar, decreta e promulga, por seus representantes, a

CONSTITUIÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO

CAPÍTULO II

Da Organização Regional

SEÇÃO

Dos Objetivos, Diretrizes e Prioridades

I

Artigo 152 - A organização regional do Estado tem por objetivo promover:

I - o planejamento regional para o desenvolvimento sócio-econômico e melhoria da qualidade de vida;

II - a cooperação dos diferentes níveis de governo, mediante a descentralização, articulação e integração de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta com atuação na região, visando ao máximo aproveitamento dos recursos públicos a ela destinados;

III - a utilização racional do território, dos recursos naturais, culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região;

IV - a integração do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região;

V - a redução das desigualdades sociais e regionais.

Parágrafo único - O Poder Executivo coordenará e compatibilizará os planos e sistemas de caráter regional.

SEÇÃO II

Das Entidades Regionais

Artigo 153 - O território estadual poderá ser dividido, total ou parcialmente, em unidades regionais constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, mediante lei complementar, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, atendidas as respectivas peculiaridades.

§1º - Considera-se região metropolitana o agrupamento de Municípios limítrofes que assumam destacada expressão nacional, em razão de elevada densidade demográfica, significativa conurbação e de funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade, especialização e integração sócio-econômica, exigindo planejamento integrado e ação conjunta permanente dos entes públicos nela atuantes.

§2º - Considera-se aglomeração urbana o agrupamento de Municípios limítrofes que apresente relação de integração funcional de natureza econômico-social e urbanização contínua entre dois ou mais Municípios ou manifesta tendência nesse sentido, que exija planejamento integrado e recomende ação coordenada dos entes públicos nela atuantes.

§3º - Considera-se microrregião o agrupamento de Municípios limítrofes que apresente, entre si, relações de interação funcional de natureza físico-territorial, econômico-social e administrativa, exigindo planejamento integrado com vistas a criar condições adequadas para o desenvolvimento e integração regional.

Artigo 154 - Visando a promover o planejamento regional, a organização e execução das funções públicas de interesse comum, o Estado criará, mediante lei complementar, para cada unidade regional, um conselho de caráter normativo e deliberativo, bem como disporá sobre a organização, a articulação, a coordenação e, conforme o caso, a fusão de entidades ou órgãos públicos atuantes na região, assegurada, nestes e naquele, a participação paritária do conjunto dos Municípios, com relação ao Estado.

§1º - Em regiões metropolitanas, o conselho a que alude o “caput” deste artigo integrará entidade pública de caráter territorial, vinculando-se a ele os respectivos órgãos de direção e execução, bem como as entidades regionais e setoriais executoras das funções públicas de interesse comum, no que respeita ao planejamento e às medidas para sua implementação.

§2º - É assegurada, nos termos da lei complementar, a participação da população no processo de planejamento e tomada de decisões, bem como na fiscalização da realização de serviços ou funções públicas em nível regional.

§3º - A participação dos municípios nos conselhos deliberativos e normativos regionais, previstos no “caput” deste artigo, será disciplinada em lei complementar.

Artigo 155 - Os Municípios deverão compatibilizar, no que couber, seus planos, programas, orçamentos, investimentos e ações às metas, diretrizes e objetivos estabelecidos nos planos e programas estaduais, regionais e setoriais de desenvolvimento econômico-social e de ordenação territorial, quando expressamente estabelecidos pelo conselho a que se refere o artigo 154.

Parágrafo único - O Estado, no que couber, compatibilizará os planos e programas estaduais, regionais e setoriais de desenvolvimento, com o plano diretor dos Municípios e as prioridades da população local.

Artigo 156 - Os planos plurianuais do Estado estabelecerão, de forma regionalizada, as diretrizes, objetivos e metas da administração estadual.

Artigo 157 - O Estado e os Municípios destinarão recursos financeiros específicos, nos respectivos planos plurianuais e orçamentos, para o desenvolvimento de funções públicas de interesse comum, observado o disposto no artigo 174 desta Constituição.

Artigo 158 - Em região metropolitana ou aglomeração urbana, o planejamento do transporte coletivo de caráter regional será efetuado pelo Estado, em conjunto com os Municípios integrantes das respectivas entidades regionais.

Parágrafo único - Caberá ao Estado a operação do transporte coletivo de caráter regional, diretamente ou mediante concessão ou permissão.

ANEXO G



Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

Decreto nº 74.156, de 6 de Junho de 1974

Cria a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana - CNPU e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que confere o artigo 81, item III, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º. Fica criada a Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana - CNPU, com a finalidade de acompanhar a implantação do sistema de regiões metropolitanas e de propor as diretrizes, estratégia e instrumentos da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, bem como de acompanhar e avaliar a sua execução.

Art. 2º. A Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana será integrada pelos seguintes membros:

I - Secretário-Geral da Secretaria de Planejamento da Presidência da República, SEPLAN, na qualidade de Presidente;

II - Secretário-Geral do Ministério Interior, na qualidade de Vice-Presidente;

III - Presidente do Banco Nacional de Habitação - BNH;

IV - representante do Ministério dos Transportes;

V - representante do Ministério da Fazenda;

VI - representante do Ministério da Indústria e do Comércio;

VII - quatro membros escolhidos conjuntamente pela SEPLAN e pelo Ministério do Interior.

Art. 3º. Compete à CNPU:

- a) acompanhar a implantação do sistema de regiões metropolitanas;
- b) propor as diretrizes da política nacional de desenvolvimento urbano, formulando a estratégia para a sua implementação e os objetivos a serem atingidos;
- c) propor as normas e os instrumentos de ação necessários ao desenvolvimento urbano do País;
- d) articular-se com Ministérios, Superintendências de Desenvolvimento Regional e demais órgãos governamentais envolvidos com a execução da política nacional de desenvolvimento urbano, de modo a assegurar a implementação compatibilizada dos programas e projetos estabelecidos.

Art. 4º. O apoio técnico e administrativo que se fizer necessário à CNPU será prestado pelas Secretarias Gerais da SEPLAN e do Ministério do Interior.

Art. 5º. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 6 de junho de 1974; 153º da Independência e 86º da República.

ERNESTO GEISEL

Mário Henrique Simonsen

Dyrceu Araújo Nogueira

Severo Fagundes Gomes

Maurício Rangel Reis

João Paulo dos Reis Velloso

ANEXO H

ROTEIRO DE PERGUNTAS UTILIZADAS NAS ENTREVISTAS REALIZADAS COM OS 16 PREFEITOS DAS CIDADES ELECADAS COMO VIRTUAIS COMPONENTES DA REGIÃO METROPOLITANA DE SOROCABA

1. Prefeito, qual é a opinião do senhor sobre Lei Complementar nº 33 de 2005, de autoria do deputado estadual Hamilton Pereira, que cria a Região Metropolitana de Sorocaba?
2. Na concepção do senhor, a criação da Região Metropolitana de Sorocaba tende a promover uma maior integração regional?
3. Quais são os principais desafios encontrados atualmente no sentido da promoção de um desenvolvimento regional integrado e articulado entre os municípios da Região de Sorocaba?
4. No entendimento do senhor, qual é o papel de Sorocaba no contexto do desenvolvimento regional?
5. O deputado estadual Hamilton Pereira tem realizado audiências com os prefeitos das cidades que comporiam a virtual Região Metropolitana de Sorocaba?
6. Como tem sido a recepção por parte de vocês prefeitos diante da proposta do referido deputado?
7. A proximidade com a maior Região Metropolitana do país é um entrave para o desenvolvimento regional e para a criação da Região Metropolitana de Sorocaba?
8. As diferenças político-partidárias podem ser um empecilho no processo de criação de tal unidade político-administrativa?
9. Na opinião do senhor, Sorocaba pode ser considerada uma metrópole? Por quê?
10. Prefeito, o senhor tem conhecimento sobre possíveis avanços no sentido da integração regional no período pós-institucionalização das Regiões Metropolitanas de Campinas e da Baixada Santista?