



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – IGCE

Programa de Pós-Graduação em Geografia

Câmpus de Rio Claro

THIAGO BUENO SAAB

**CONDOMÍNIOS INDUSTRIAIS EM ATIBAIA/SP E
JARINU/SP: ANÁLISE DOS FATORES LOCACIONAIS, DAS
MULTIFUNCIONALIDADES E DAS POLÍTICAS PÚBLICAS
MUNICIPAIS**

Rio Claro-SP

2022

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – IGCE

Programa de Pós-Graduação em Geografia

Câmpus de Rio Claro

THIAGO BUENO SAAB

**CONDOMÍNIOS INDUSTRIAIS EM ATIBAIA/SP E
JARINU/SP: ANÁLISE DOS FATORES LOCACIONAIS, DAS
MULTIFUNCIONALIDADES E DAS POLÍTICAS PÚBLICAS
MUNICIPAIS**

Tese apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do *Câmpus* de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Linha de Pesquisa: 3 – Territórios, Mutações Econômicas e Políticas Públicas

Orientador: Prof. Dr. Auro Aparecido Mendes

Rio Claro-SP

2022

S111c Saab, Thiago Bueno

Condomínios industriais em Atibaia/SP e Jarinu/SP : análise dos fatores locacionais, das multifuncionalidades e das políticas públicas municipais / Thiago Bueno Saab. -- Rio Claro, 2023
175 p.

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro
Orientador: Auro Aparecido Mendes

1. Condomínios industriais. 2. Concentração industrial. 3. Fatores locacionais. 4. Políticas públicas. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca do Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

THIAGO BUENO SAAB

**CONDOMÍNIOS INDUSTRIAIS EM ATIBAIA/SP E JARINU/SP: ANÁLISE DOS
FATORES LOCACIONAIS, DAS MULTIFUNCIONALIDADES E DAS POLÍTICAS
PÚBLICAS MUNICIPAIS**

Tese apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do *Câmpus* de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. AURO APARECIDO MENDES (UNESP/Rio Claro)
Orientador

Profa. Dra. ANGÉLICA VIEIRA DE SOUZA LOPES (UEL)
Examinadora Externa

Prof. Dr. PIERRE ALVES COSTA (UNICENTRO)
Examinador Externo

Profa. Dra. SILVIA APARECIDA GUARNIERI ORTIGOZA (UNESP/Rio Claro-SP)
Examinadora Interna

Profa. Dra. SILVIA SELINGARDI-SAMPAIO (UNESP/Rio Claro)
Examinadora Interna

Conceito: Aprovado.

Rio Claro, SP, 29 de abril de 2022.

Aos meus pais, Sslaimen Saab e Isalina
Bueno, com muito amor.

AGRADECIMENTOS

Para concluir esta etapa da minha vida, contei com as ações e os estímulos de muitas pessoas, para as quais destino estas palavras de gratidão. Então, meus agradecimentos a todos que, de alguma maneira, contribuíram para os resultados apresentados nesta tese:

A Deus, por ter me amparado durante todo o processo de realização do Doutorado.

Aos meus pais, Sslaimen Saab e Isalina Bueno, que durante toda a minha vida acadêmica me incentivaram e auxiliaram com todo o amor possível. Eles são a minha fortaleza!

Ao meu orientador, Auro Aparecido Mendes, pela relação cordial e respeitosa que sempre mantivemos, por sua paciência comigo e, sobretudo, por todo o aprendizado compartilhado neste processo. Meu carinho e gratidão!

Aos demais orientadores que também foram essenciais para este processo de construção do conhecimento: Ideni Terezinha Antonello, Coaracy Eleutério da Luz, Marcia Andreia Grochoska e Claudio Roberto Bragueto. A cada um de vocês, minha gratidão!

Considero importante, ainda, apontar o papel feminino docente, com destaque para as professoras do Programa de Pós-Graduação, que contribuíram não apenas para meu crescimento profissional, mas também para meu desenvolvimento como ser humano, como as professoras Carla Holanda da Silva, Eliane Tomiasi Paulino e Ana Claudia Giannini Borges.

A toda a família Coelho, que se tornou minha família do coração durante este período. Meus sinceros agradecimentos a Fábio, dona Irene, Roberta, Flávia, Amanda, Vitor, Renata, Guilhermy e, também, aos pets Lucyenne, Meg e Mel. Obrigado por tudo, amo vocês!

Aos amigos que conheci em Rio Claro, São Paulo, e que foram fundamentais neste processo: Joseane Araújo, Humberto Maia e Francielly Naves Fagundes.

À minha amiga Angélica Vieira de Souza Lopes, que foi o pivô da minha decisão de cursar o Doutorado na UNESP de Rio Claro. Meu muito obrigado!

A Júlio, Juliana, Miriam e Yara, por tornarem esta caminhada mais leve e feliz com seu carinho e amizade. E aos pets Tico e Bolota. A vocês, todo o meu carinho e estima!

Às amigas Larissa – Alves de Oliveira e Araújo Coutinho de Paula –, pela escuta (e haja escuta) durante todos estes anos. Obrigado por todo o apoio!

A Sol Aguiar, Josi Bueno e Sofia Bueno, que, literalmente, me suportaram nestes anos. Meu obrigado de coração!

Aos meus amigos de faculdade Alana Sarggin, Renato Messias, Edilaine Nogueira, Denize Fernanda, Ana Paula Belinelli, Gabriela de Lima e Érica Oliveira que sempre estiveram ao meu lado. A vocês, minha gratidão e amizade!

E, de modo geral, pelo carinho e amizade, agradeço a Rodrigo Tavares, Camila Ketery, Sirlei Rodrigues, Rafaela Terras e Bárbara Macieski. Adoro vocês!

À minha tia Marlene Ferreira Saab e aos meus primos Jamile Saab, Afife Saab Lara, Ali Saab, Dunia Saab, Mariana Saab e Andréia Saab, por estarem próximos e tornarem esta fase mais alegre!

Aos amigos que conheci no Mestrado e permaneceram em minha vida, dando-me estímulos e forças: Isabella Castro, Cláudia Justus, Sandra Mendes e Karen Camargo.

Ao BBP e à equipe comercial do CEA, em especial a Priscila Bueno, que foi fundamental para que eu realizasse as entrevistas nos condomínios industriais.

Aos secretários municipais de Atibaia, Campinas e Jarinu, que me concederam as entrevistas e me receberam com muita educação e respeito.

A Mônica Naiara, pela parceria durante os trabalhos e a pesquisa. Meu muito obrigado!

Às professoras Silvia Selingardi-Sampaio e Silvia Ortigoza, pelas pertinentes e brilhantes contribuições dadas a este trabalho.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Nunca na história da humanidade houve condições técnicas e científicas tão adequadas a construir o mundo da dignidade humana, apenas essas condições foram expropriadas por um punhado de empresas que decidiram construir um mundo perverso.
(Milton Santos)

RESUMO

No âmbito da concentração e desconcentração industrial no estado de São Paulo, os espaços produtivos dotados de infraestruturas sofisticadas e bem localizados logística e estrategicamente têm intensificado a convergência industrial e promovido novas formas de organização do espaço fabril, os condomínios industriais. Esses condomínios contam com redes materiais e imateriais situadas na Região Administrativa de Campinas (RAC), que a tornam uma área de privilegiadas condições gerais de produção, conformando um eixo logístico/industrial na região, bem como de políticas públicas municipais atrativas. Para compreender como são estruturados esses espaços, nesta tese, por meio do objetivo geral, buscou-se analisar os fatores locais dos condomínios industriais situados nos municípios de Atibaia e Jarinu, ambos pertencentes ao estado de São Paulo. Em relação aos procedimentos teórico-metodológicos, utilizou-se fontes primárias (como entrevistas e trabalhos de campo realizados junto aos administradores dos condomínios industriais selecionados; sendo que as entrevistas estenderam-se, também, ao poder público) e secundárias (como informações disponibilizadas nos bancos de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE/RAIS) e do Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE)). Além disso, considerou-se, ainda, no recorte metodológico, o tamanho e o nível de intensidade tecnológica das indústrias. Quanto aos resultados, constatou-se a presença de indústrias advindas da desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e de outras localidades, nacionais e internacionais, assim como também o papel de viabilizador do poder público frente às ações do grande capital na RAC. Ademais, deve-se mencionar a excelente localização da RAC no país, a qual conta com um expressivo entorno inovador. Destarte, conclui-se que, apesar da presença do capital local, as relações sociais endógenas ficam relegadas a um plano secundário, prevalecendo as verticalidades sobre as horizontalidades.

Palavras-chave: Condomínios Industriais; Concentração Industrial; Fatores Locacionais; Políticas Públicas.

ABSTRACT

Within the scope of industrial concentration and deconcentration in the state of São Paulo, productive spaces equipped with sophisticated infrastructures and well located logistically and strategically have intensified industrial convergence and promoted new forms of organization of the industrial space, the industrial condominiums. These condominiums have material and immaterial networks located in the Região Administrativa de Campinas (RAC), which make an area of privileged general production conditions, forming a logistical/industrial axis in the region, as well as attractive municipal public policies. To understand how these spaces are structured, in this thesis, through the general objective, we sought to analyze the locational factors of industrial condominiums located in the municipalities of Atibaia and Jarinu, both belonging to the state of São Paulo. In relation to the theoretical- methodological procedures, primary sources were used (such as interviews and field work carried out with the administrators of the selected industrial condominiums; the interviews were also extended to the public authorities) and secondary sources (such as information made available in the databases from the Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), the Ministério do Trabalho e Emprego (MTE/RAIS) and the Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE)). In addition, the size and level of technological intensity of the industries were also considered in the methodological approach. As for the results, it was found the presence of industries arising from the industrial deconcentration of the Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) and other localities, national and international, as well as the role of enabling the public power in the face of the actions of big capital in the RAC. Furthermore, it should be mentioned the excellent location of RAC in the country, which has an expressive innovative environment. Thus, it is concluded that, despite the presence of local capital, endogenous social relations are relegated to a secondary level, with verticalities prevailing over horizontalities.

Keywords: Industrial Condominiums; Industrial Concentration; Locational Factors; Public Policies.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa da Região Administrativa de Campinas-SP: localização dos municípios estudados.....	55
Figura 2 – Consórcio Modular, Condomínio Industrial, Condomínio Empresarial e Condomínio Logístico.....	123
Figura 3 – Aerotropolis: elementos essenciais	125
Figura 4 – Configuração da Aerotropolis de Viracopos e Eixos Logísticos/Industriais	126
Figura 5 – Disposição dos condomínios industriais nos municípios de Atibaia e Jarinu	131
Figura 6 – Infraestrutura existente nos condomínios industriais	133
Figura 7 – Área externa dos condomínios industriais	134
Figura 8 – Condomínio Empresarial Atibaia e o Condomínio Empresarial Barão de Mauá	136
Figura 9 – Complexo de Condomínios Gaia.....	141

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Número de pessoal ocupado por setor em Atibaia/SP, 1992.....	95
Gráfico 2 – Número de pessoal ocupado por setor em Campinas/SP, 1992.....	95
Gráfico 3 – Número de pessoal ocupado por setor em Jarinu/SP, 1992.....	95
Gráfico 4 – Número de pessoal ocupado por setor em Atibaia/SP, 2019.....	96
Gráfico 5 – Número de pessoal ocupado por setor em Campinas/SP, 2019.....	96
Gráfico 6 – Número de pessoal ocupado por setor em Jarinu/SP, 2019.....	96
Gráfico 7 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Atibaia/SP, 1992	97
Gráfico 8 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Campinas/SP, 1992	98
Gráfico 9 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Jarinu/SP, 1992	99
Gráfico 10 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Atibaia/SP, 2019	100
Gráfico 11 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Campinas/SP, 2019	100
Gráfico 12 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Jarinu/SP, 2019	100
Gráfico 13 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 1992.....	101
Gráfico 14 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 1992	101
Gráfico 15 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 1992.....	101
Gráfico 16 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 2019.....	102
Gráfico 17 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 2019	102
Gráfico 18 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 2019.....	102
Gráfico 19 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 1992	103

Gráfico 20 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 1992	103
Gráfico 21 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 1992	103
Gráfico 22 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 2019	104
Gráfico 23 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 2019	104
Gráfico 24 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 2019	104
Gráfico 25 – Número de estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 1992	105
Gráfico 26 – Número de estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 1992.....	106
Gráfico 27 – Número de estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 1992	106
Gráfico 28 – Número de estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 2019	107
Gráfico 29 – Número de estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 2019.....	108
Gráfico 30 – Número de estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 2019	108
Gráfico 31 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Atibaia/SP, 1992.....	109
Gráfico 32 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Campinas/SP, 1992	109
Gráfico 33 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Jarinu/SP, 1992.....	109
Gráfico 34 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Atibaia/SP, 2019.....	110
Gráfico 35 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Campinas/SP, 2019	110
Gráfico 36 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Jarinu/SP, 2019.....	110

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Valor Adicionado Fiscal em números correntes (R\$) de Atibaia/SP no período 2002 e 2018	111
Tabela 2 – Valor Adicionado Fiscal em valores constantes (R\$) de Atibaia/SP	111
Tabela 3 – Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (%) de Atibaia/SP no período 2002 e 2018	111
Tabela 4 – Valor Adicionado na Indústria em valores correntes (R\$) de Campinas/SP no período 2002 e 2018.....	112
Tabela 5 – Valor Adicionado na Indústria em valores constantes (R\$) de Campinas/SP no período 2002 e 2018.....	112
Tabela 6 – Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (%) de Campinas/SP	112
Tabela 7 – Valor Adicionado na Indústria em valores correntes (R\$) de Jarinu.....	113
Tabela 8 – Valor Adicionado na Indústria em valores correntes (R\$) de Jarinu.....	113
Tabela 9 – Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (%) no período 2002 e 2018	113

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ATI	Aglomeração Territorial Industrial
BBP	Brazilian Business Park
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEA	Condomínio Empresarial Atibaia
CETESB	Companhia Ambiental do Estado de São Paulo
CD	Centro de Distribuição
CIATEC	Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas
CLIC	Centro Logístico Industrial de Campinas
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CPFL	Companhia Paulista de Força e Luz
CPqD	Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações
CTI	Centro de Tecnologia da Informação Renato Archer
CT&I	Ciência, Tecnologia e Inovação
C&T	Ciência e Tecnologia
DATA CENTER	Centro de Tratamento de Dados
DIT	Divisão Internacional do Trabalho
DTT	Divisão Territorial do Trabalho
EUA	Estados Unidos da América
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuária
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPTU	Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana
ISS	Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza
ITI	Instituto Nacional de Tecnologia da Informação
I&D	Inovação e Desenvolvimento
KM	Quilômetro
MCTIP	Multicomplexo Territorial Industrial Paulista
MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
OMS	Organização Mundial da Saúde

PIB	Produto Interno Bruto
PMC	Prefeitura Municipal de Campinas
PUC-Campinas	Pontifícia Universidade Católica de Campinas
P&D	Pesquisa e Desenvolvimento
RAC	Região Administrativa de Campinas
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
REPLAN	Refinaria de Paulínia
RGC	Região de Governo de Campinas
RMC	Região Metropolitana de Campinas
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
SEADE	Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
TI	Tecnologia da Informação
TIC	Tecnologia da Informação e da Comunicação
UNCTAD	Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento
UNICAMP	Universidade de Campinas
VAF	Valor Adicionado Fiscal
VCP	Aeroporto de Viracopos
VTI	Valor da Transformação Industrial

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	17
2 REESTRUTURAÇÕES PRODUTIVAS NA ATIVIDADE INDUSTRIAL E DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL	22
2.1 A reestruturação produtiva da atividade industrial	22
2.2 As importantes relações entre crescimento socioespacial e inovações tecnológicas	33
2.3 (Des)Concentração industrial no estado de São Paulo: um breve histórico	39
3 REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS (RAC): O PROCESSO DE FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DOS MUNICÍPIOS DE ATIBAIA, CAMPINAS E JARINU	54
3.1 O processo de constituição da Região Administrativa de Campinas (RAC) e da Região Metropolitana de Campinas.....	54
3.2.1 Atibaia/SP: das flores e frutos aos condomínios industriais	61
3.2.2 A história da ocupação campineira: da formação até a atualidade.....	67
3.2.3 Jarinu: dos tempos lentos à rapidez contemporânea dos condomínios industriais	88
4 DINÂMICA INDUSTRIAL E INSTALAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS INDUSTRIAIS NA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS (RAC): UMA ANÁLISE DA DÉCADA DE 1990 ATÉ A ATUALIDADE	94
4.1 Da cana-de-açúcar e do café até a contemporaneidade: análise da dinâmica industrial recente	94
5 OS CONDOMÍNIOS INDUSTRIAIS NA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS (RAC): NOVAS FORMAS DE ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO FABRIL	115
5.1 CEA – Condomínio Empresarial Atibaia.....	130

5.2 Os condomínios industriais da RAC: uma breve análise do caso do CEA (Condomínio Empresarial Atibaia), Condomínio Empresarial Barão de Mauá – Atibaia, Complexo Gaia (em desenvolvimento), Gaia Ar e Gaia Terra – Jarinu	135
5.2.1 Os poderes públicos locais e os condomínios industriais de Atibaia, Campinas e Jarinu.....	142
 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	 152
 REFERÊNCIAS.....	 157
 APÊNDICES	 164
Apêndice A – Formulário de entrevista com os representantes dos condomínios	165
Apêndice B – Formulário para entrevista com os representantes do Poder Público	170
Apêndice C – Questionário para entrevista com os responsáveis pela MV Incorporações.....	174

1 INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas, os condomínios industriais localizados na Região Administrativa de Campinas e em seu entorno inovador têm se constituído como um novo local para muitas indústrias inovadoras, inclusive aquelas provenientes da desconcentração industrial do estado de São Paulo, e até mesmo de outros países. Com o crescimento do “meio técnico-científico-informacional”, há em curso uma modificação na seletividade espacial das indústrias, de modo que os condomínios industriais se estabelecem como uma excelente localidade para a grande indústria.

Esse processo de escolha também leva em consideração os fatores clássicos de localização industrial (como o acesso ao grande mercado consumidor, meios e vias de transporte e a mão de obra qualificada). No entanto, a intensidade e o peso do conhecimento, da tecnologia e da inovação revelam uma nova racionalidade, delineando um processo de concentração industrial de indústrias situadas nesses condomínios localizados, notadamente, na Região Administrativa de Campinas. Por conseguinte, esse fenômeno gera uma forma de localização fabril completamente distinta das antigas localizações industriais, as quais, frequentemente, privilegiavam as regiões metropolitanas e, mais recentemente, as médias e pequenas cidades como interesse de atuação.

Considerando esse contexto e buscando compreender o papel e a relevância desses condomínios industriais na atualidade, além das vantagens locacionais dessa nova forma de organização do espaço fabril e da sua importância na desconcentração industrial ainda em curso no estado de São Paulo, o **recorte espacial** nesta pesquisa contempla a grande concentração desses condomínios industriais na Região Administrativa de Campinas, São Paulo, a saber: o Condomínio Empresarial Atibaia (CEA), em Atibaia; e os Condomínios Gaia Ar, Condomínio Gaia Terra e o Complexo Gaia (em desenvolvimento), em Jarinu.

O **recorte temporal** contempla o período de implantação do primeiro condomínio industrial na Região Administrativa de Campinas. Para a análise dos gráficos, os anos contemplados são 1992, por ser o ano do início da abertura comercial do país no período do Governo Fernando Affonso Collor de Mello (Fernando Collor), que gerou consequências severas para a indústria nacional, e, no outro extremo, 2019, visando, ao final de “quase” três décadas (27 anos), comparar, construir e analisar um quadro da dinâmica industrial de cada município.

Como a indústria exerce uma força motriz no desenvolvimento socioeconômico, a presente investigação **justifica-se** por buscar entender a organização econômica industrial, o que, por consequência, demonstra preocupação com as demandas da sociedade hodierna. Como o Estado e o setor privado buscam estimular a atividade industrial, no intuito de alcançar o almejado crescimento econômico, com as mudanças engendradas pela reestruturação produtiva do capital, essa seletividade espacial das corporações, em específico das indústrias, é alterada, sendo os condomínios industriais uma nova forma de expressão desse fenômeno contemporâneo.

A **tese** adotada é a de que as diversas infraestruturas, os serviços especializados oferecidos e as multifuncionalidades existentes nos condomínios industriais são os principais fatores de atração de grandes e inovadoras indústrias oriundas da RMSP, como também de outras áreas do Brasil e de outros países. Além disso, as excelentes condições gerais de produção presentes na Região Administrativa de Campinas, tanto em âmbito material quanto imaterial, e a sua localização estratégica são os fatores que viabilizam a presença de inúmeros condomínios industriais.

No entanto, diferente do que ocorreu em outras épocas, a instalação das indústrias nesses empreendimentos não tem contado com a presença do Estado como indutor, promovendo outra racionalidade do processo de desconcentração industrial assistido no estado de São Paulo, após a década de 1970. Em atenção a essa nova dinâmica socioespacial, o **objetivo geral** definido para esta análise consistiu em avaliar a importância das vantagens competitivas dos condomínios industriais (serviços especializados e infraestruturas existentes, dentre outras) e as suas multifuncionalidades na atração de grandes e importantes fábricas. Quanto aos **objetivos específicos**, consistem na análise dos processos de implantação dos condomínios industriais concentrados no recorte espacial da pesquisa, das relações entre as diferentes formas de associações de capitais (industriais, financeiros e imobiliários) e dos principais impactos socioeconômicos nos municípios onde eles estão instalados.

Para tanto, buscou-se responder às seguintes questões:

✓ Quais são as empresas responsáveis pela implantação e administração desses condomínios industriais, e o que atua como fatores de atração para as indústrias instaladas?

- ✓ Por que as indústrias provenientes da desconcentração industrial em curso no estado de São Paulo e outras estrangeiras têm procurado os condomínios industriais?
- ✓ Qual(is) papel(is) tais condomínios desempenham no contexto da macrometrópole paulista ou cidade-região?
- ✓ De que forma o poder público local tem contribuído para a implantação de tais condomínios?
- ✓ Quais os principais desdobramentos socioeconômicos e espaciais gerados com a implantação dos condomínios em estudo?

Para responder a esses questionamentos, a **metodologia** empregada consiste na análise de bibliografias de cunho teórico-conceitual, em especial sobre os condomínios industriais e as novas formas de organização industrial em tempos hodiernos, com base em fontes primárias e secundárias. As fontes primárias são entrevistas e trabalhos de campo realizados junto aos administradores dos condomínios industriais selecionados, com a finalidade de analisar a estrutura produtiva das indústrias ali instaladas, as características e as vantagens locacionais dos condomínios e o poder de atração desses empreendimentos no âmbito da desconcentração industrial no estado de São Paulo. As entrevistas foram realizadas junto ao poder público, numa tentativa, principalmente, de compreender o papel do Estado na instalação e na consolidação dos condomínios industriais na Região Administrativa de Campinas (RAC), bem como a fim de averiguar as políticas responsáveis pela atração por tais investimentos.

Quanto às fontes secundárias, foram utilizadas as informações disponibilizadas nos bancos de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE/RAIS) para descrever o quantitativo de pessoal ocupado, de estabelecimentos, renda e outros dados socioeconômicos. Para os dados do Valor Adicionado Fiscal (VAF), foram consideradas as informações do banco de dados da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Ademais, foram consultados os bancos de teses e dissertações da CAPES e das principais universidades que disponibilizam tais pesquisas. Em relação ao referencial teórico-analítico e às categorias teóricas, aqui, arroladas, dentre outros, podem ser citados os seguintes autores: Mendes (2007; 2014a; 2014b; 2015; 2020) e Finatti (2009; 2010; 2015), que desenvolvem análises sobre o processo de formação dos condomínios industriais, considerando seus

impactos na sociedade contemporânea; Lencioni (2006), que discorre sobre o conceito de cidade-região; Rosa (2009), Santos (2018) e Maciel (2018), que tratam da contextualização da Região Administrativa de Campinas; e Diniz (1995), Cano (1997), Mendes (2007), Selingardi-Sampaio (2009) e Lencioni (2009; 2011), que analisam o fenômeno da desconcentração industrial.

Sobre o método utilizado na tese, assinala-se aqui a escolha do materialismo histórico-dialético. A respeito da definição metodológica sobre o tamanho das indústrias, a opção escolhida é aquela apresentada em Saab (2014), que se baseia no total de pessoal ocupado. Define-se como pequena indústria aquela que conta com até 99 trabalhadores; como média, as de 100 a 499; e, como grande, aquelas com quantitativo igual ou superior a 500 funcionários. Além disso, outro aspecto importante extraído de uma compatibilização encontrada em Saab (2014) diz respeito ao nível de intensidade tecnológica, que estrutura os setores industriais em dois grupos, os de maior e os de menor intensidade tecnológica. A partir dessa estruturação, tem-se a seguinte classificação:

- Setores da indústria de maior intensidade tecnológica: Mecânica; Material elétrico e de comunicações; Material de transporte; e Química, produtos farmacêuticos, veterinários, perfumaria, sabões e velas.
- Setores da indústria de menor intensidade tecnológica: Têxtil, vestuário, artefatos de tecidos e calçados; Produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico; Produtos minerais não metálicos; Metalúrgica; Madeira e mobiliário; Papel e papelão, material editorial e gráfico; Borracha, fumo, couros, peles, similares e diversas; Produtos de matérias plásticas; e Extrativa mineral.

Para descrever a investigação desenvolvida e analisar os dados coletados, esta tese está estruturada em seis capítulos, sendo o primeiro esta introdução e o último, as considerações finais. Assim, no segundo capítulo, são explorados alguns preceitos da geografia econômica e industrial atual, por meio dos quais é empreendido um debate sobre a reestruturação produtiva e a alternância dos paradigmas tayloristas/fordistas para a acumulação flexível. Ademais, ainda se considera o fenômeno contemporâneo da privatização do espaço e da cibercultura.

No terceiro capítulo, são discutidos os aspectos históricos e geográficos de ocupação dos quatro municípios paulistas analisados: Atibaia, Campinas e Jarinu. Para contextualização dessas informações, são acrescentados alguns dados gerais sobre os municípios mencionados. Como aprofundamento do terceiro capítulo, é

apresentada uma análise, no quarto capítulo, das variáveis do número de pessoal ocupado, do número de estabelecimentos e do VAF dos quatro municípios investigados, visando compreender a dinâmica assistida durante o período de 1992 a 2019. A escolha do ano de 1992 se deve ao contexto de abertura comercial do país, e também por este ser o marco inicial das políticas neoliberais predominantes na década de 1990. Esse recorte temporal contempla quase três décadas, o que permite uma leitura da realidade – aqui, expressada graficamente em números. No caso do VAF, a base de dados permite apenas a análise dos dados de 2001 (quando os dados começaram a ser disponibilizados pela Fundação SEADE) a 2018.

E, por fim, no quinto capítulo são analisados os dados e as informações obtidas por meio de entrevistas e do trabalho de campo junto aos administradores dos condomínios industriais e autoridades locais onde tais condomínios estão implantados.

2 REESTRUTURAÇÕES PRODUTIVAS NA ATIVIDADE INDUSTRIAL E DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL

Neste capítulo, o foco da análise direciona-se para o processo de reestruturação produtiva do capital e para o atual cenário do setor industrial no Brasil no mundo, no intuito de caracterizar a dinâmica industrial brasileira, na qual se insere o estado de São Paulo.

2.1 A reestruturação produtiva da atividade industrial

O fenômeno da reestruturação produtiva do capital passou a ocorrer de forma cada vez mais acentuada a partir da década de 1970, e seus efeitos podem ser observados até os dias atuais, por meio da chamada Quarta Revolução Industrial. Para compreender os desdobramentos decorrentes das reestruturações produtivas do sistema capitalista que perpassam pelo setor industrial é necessário entender a relação entre indústria e o modo de produção vigente.

A priori, cabe ressaltar que o caráter da produção capitalista é determinado, segundo Marx (1980), pelo imperativo de aumentar o valor-capital adiantado e de produzir, portanto, antes de tudo, a maior quantidade possível de mais-valia, e, em seguida, pelo imperativo de produzir capital, ou seja, de transformar mais-valia em capital. Nota-se, assim, a existência de uma intrínseca relação entre o modo de produção capitalista e a indústria, sobretudo na formação do capital industrial, de modo que as

[...] outras espécies de capital que surgiram antes dele em meio a condições sociais desaparecidas ou em decadência, a ele se subordinam, modificando o mecanismo de suas funções e, além disso, movem-se nele fundamentadas, com ele vivem ou morrem, firmam-se ou caem. O capital- dinheiro e o capital-mercadoria, quando funcionam como veículo de um ramo específico, ao lado do capital industrial, não são mais do que modos de existência que a divisão social do trabalho tornou autônomos e especializados, das diferentes formas de funcionamento que o capital industrial ora assume ora abandona na esfera de circulação (MARX, 1980, p. 57).

Na realidade, Marx (1980) afirma que a finalidade absoluta que determina o movimento capitalista é o valor de troca e não o valor de uso. Tal valor tem na figura do dinheiro sua forma autônoma, palpável de manifestação, expressa na forma de circulação D...D', que começa e termina realmente em dinheiro. Dito de maneira

mais contundente, o motivo que impulsiona a produção capitalista é fazer dinheiro. Além disso, o autor tece uma crítica em tom de denúncia sobre o processo de produção, ressaltando que esse fenômeno não passa de elo intermediário inevitável, de mal necessário da urgência de fazer dinheiro. Todas as nações capitalistas são, por isso, periodicamente acometidas de um desvario, o de procurar fazer dinheiro sem recorrer ao processo de produção, o que, na atualidade, é ratificado pela existência do capital especulativo, o qual se diferencia do capital produtivo.

Sobre o valor de uso e o valor de troca, dois importantes conceitos marxistas, Harvey (2014, p. 129, grifo do autor) assim os explica:

O valor de troca é determinado pelos custos básicos de produção da casa (trabalho e matéria-prima), mas nesse caso são agregados dois outros valores: a margem de lucro do construtor, que disponibiliza o capital inicial necessário e paga os juros de qualquer empréstimo envolvido; e o custo de aquisição, aluguel e arrendamento da terra. O valor de troca é estabelecido pelos custos reais de produção mais lucro, juros sobre empréstimos e aluguel capitalizado (preço da terra). O objetivo do produtor é obter valor de troca, não valor de uso. A criação de valor de uso para outras pessoas é um meio de atingir esse fim. No entanto, a qualidade especulativa da atividade significa que o que importa é o valor de troca *potencial*. Na verdade, o construtor pode tanto ganhar como perder dinheiro. É claro que ele tenta orquestrar as coisas, em particular a compra das habitações, para garantir que isso não aconteça. Mas há sempre um risco. O valor de troca assume o comando da provisão habitacional.

Ao analisar o papel do crédito, a partir da fase concorrencial do capitalismo, Marx (1980) destaca que, com o desenvolvimento do sistema de crédito, que segue, necessária e paralelamente, o desenvolvimento da indústria moderna e da produção capitalista, esse dinheiro deixa de ser tesouro e passa a ser capital, não nas mãos de seu proprietário, mas nas mãos de outros capitalistas que o administram. Guardadas as devidas proporções temporais, ainda mais sob o risco de estabelecer comparações anacrônicas, vale destacar a análise de Harvey (2014) sobre o tema. Demonstrando o caráter “virulento” da junção entre tecnologia e capital financeiro, o autor assegura que a

[...] tendência de criação de capitais fictícios de livre circulação cresceu de forma considerável, junto com todos os tipos de práticas predatórias no sistema de crédito que tem contribuído para a onda de acumulação por espoliação e especulação com os valores patrimoniais. Em nenhum outro campo vemos uma interação tão estreita entre as novas possibilidades de *hardware*, a criação de novas formas de organização (fundos de participação privada, *hedge funds* e uma série de complexas agências estatais reguladoras) e, é claro, uma incidência impressionante de desenvolvimento de *softwares*. As tecnologias do sistema monetário e financeiro mundial são uma grande fonte de tensão e, ao mesmo tempo, um

campo de atividade capitalista insuperável em termos de importância e “vitalidade desordenada” (HARVEY, 2014, p. 101).

Evidentemente, o debate sobre a industrialização é assunto recorrente nos estudos sobre a economia. Desde a Primeira Revolução Industrial, por volta de meados do século XVIII, a indústria já produzia riqueza. Harvey (1992), discutindo a reestruturação produtiva, assevera que as mudanças do fordismo vão além das instalações industriais, pois perpassam, também, os campos social, econômico e político. Esse processo, designado de reestruturação produtiva, é analisado por Lencioni (2003, p. 178), que, em linhas gerais, avalia o impacto dessas alterações no mundo produtivo, constatando que

[...] a desconcentração produtiva e a expansão do sistema financeiro, constituindo-se um único mercado mundial de valores e crédito, inscrevem a hegemonia dos fluxos imateriais em várias direções e sentidos, em que as sedes supranacionais das empresas se situam em algumas metrópoles, as chamadas cidades globais, e regionalizam o comando da acumulação mundial.

A respeito da dimensão sógnica da expressão, a autora observa que o termo reestruturação produtiva precisa ser

[...] [colocado] em seus devidos termos; ou seja, entendido como uma estruturação nova que se impõe à antiga e, ao mesmo tempo, contém germes de um futuro. Pensado, portanto, como uma totalidade dialética e não sistêmica, em processo e não acabada (LENCIONI, 2005, p. 47).

Desse modo, com a reestruturação produtiva do capital, a lógica microeletrônica preferiu que as economias de tempo de trabalho se traduzissem em economias de salários para as empresas que as realizam, o que, segundo Gorz (2007), redundou na produção a um custo menor, numa maior competitividade entre essas empresas e, sob determinadas condições, no aumento das vendas. Mas do ponto de vista macroeconômico é uma economia que distribui cada vez menos salários, uma vez que gera cada vez menos trabalho e promove o desemprego e a pauperização.

Essa situação se configura como uma das 17 contradições do capitalismo, conforme apontamentos de Harvey (2014). Para o autor, a fim de evitá-la, o poder aquisitivo das famílias precisaria deixar de depender do volume de trabalho que a economia consome e, mesmo dedicando muito menos tempo ao trabalho, a população precisaria ganhar o suficiente para comprar um volume maior de bens produzidos, pois a redução do tempo de trabalho não pode ocasionar uma

diminuição do poder de compra. Portanto, segundo esse viés, as reestruturações também podem ser compreendidas como “crises”, que sempre promovem algum tipo de organização e, além disso, são inerentes ao modo de produção capitalista. Nessa perspectiva, as crises

[...] são essenciais para a reprodução do capitalismo. É no desenrolar das crises que as instabilidades capitalistas são confrontadas, remodeladas e reformuladas para criar uma nova versão daquilo em que consiste o capitalismo. Muita coisa é derrubada e destruída para dar lugar ao novo. Terras produtivas são transformadas em desertos industriais, velhas fábricas são demolidas ou usadas para novas finalidades, bairros onde mora a classe trabalhadora são gentrificados. Por toda parte, pequenas fazendas e terras cultivadas por camponeses são substituídas por agricultura industrializada em larga escala ou fábricas novinhas em folha. Parques empresariais, centros de pesquisa e desenvolvimento, armazéns e centros de distribuição se alastram em meio a conjuntos residenciais, interligados por trechos rodoviários. Grandes cidades competem pela altura e sofisticação a que podem chegar suas torres comerciais e construções icônicas; galerias e shopping centers monstruosos proliferam igualmente nas cidades e nos subúrbios, e alguns chegam a funcionar como aeroportos pelos quais transitam multidões de turistas e executivos em um mundo que se tornou espontaneamente cosmopolita (HARVEY, 2014, p. 9).

Harvey (1992), ao discutir sobre o caráter da reestruturação produtiva do capital engendrada em meados dos anos de 1970, destaca que a produção se desterritorializa para produzir e reproduzir tanto as condições locais como as condições globais da acumulação capitalista. Dessa forma, predomina a emergência de uma nova estratégia de reorganização do capital, que possibilita a ampliação da mobilidade geográfica e o aumento da capacidade de instalação das indústrias em lugares distantes de sua sede. Esse fenômeno da dispersão industrial é uma forma de ajustamento da indústria à situação de crise estrutural, a qual ocorre associada à significativa desconcentração regional. A título de exemplificação, é interessante considerar esse fenômeno a partir da realidade portuguesa, como destacado no fragmento a seguir:

Em alguns casos, a falta de investimento em infra-estruturas tecnológicas justifica o declínio do emprego industrial, todavia, a falta de qualificação da mão-de-obra e a evolução demográfica desfavorável parecem contribuir mais incisivamente para uma regressão da atividade em áreas do interior do país. Entre as áreas com uma componente diferencial negativa destaca-se a Área Metropolitana de Lisboa, no entanto, por razões distintas das áreas do interior do país. Com efeito, a queda do emprego na atividade industrial configura sobretudo uma mudança da base econômica orientada para atividades de maior valor acrescentado (sobretudo na área das indústrias e serviços intensivos em conhecimento) (VALE, 2005, p. 210-211).

Com base nas proposições de Vale (2005), constata-se que, devido ao arrefecimento do emprego industrial – também, em parte, como resultado do uso de novas tecnologias e da introdução dos pacotes tecnológicos na indústria, o que acarreta desemprego tecnológico/estrutural –, há uma perda na geração de riqueza social. Esse empobrecimento advém do fato de ser a indústria a responsável pela produção de grande parte da riqueza, o que leva as regiões a competirem pela oportunidade de sediar novas indústrias. Assim, diante dessa realidade, quanto melhores as condições gerais de produção oferecidas por uma região ou por uma cidade, maiores serão suas possibilidades de atrair atividades industriais.

Essa relação entre indústria e território, do ponto de vista do desenvolvimento regional, conforme explica Lencioni (2015a), diz respeito ao padrão tecnológico da indústria nos diferentes lugares. Em outras palavras, produzir aviões é diferente de produzir palitos de fósforos. Portanto, é fundamental levar em consideração o padrão tecnológico na análise da atividade industrial. Assim, a fim de entender como se processa essa relação entre indústria e território, cabe este importante questionamento:

Como a relativa fixidez espacial e a lógica distintiva do poder territorial (tal como se manifesta no Estado) se conciliam com as dinâmicas fluidas da acumulação de capital no espaço e no tempo? Recordemos: “Para que o capital circule livremente no tempo e no espaço, as infraestruturas físicas e os ambientes construídos devem ser fixos no espaço”. A massa de todo esse capital fixo aumenta com o tempo em relação ao capital em fluxo contínuo. Periodicamente, o capital tem de romper com os limites impostos pelo mundo que ele próprio construiu, ou corre o risco mortal de se esclerosar. Em suma, a construção de uma paisagem geográfica favorável à acumulação de capital em uma era torna-se o grilhão da acumulação na próxima. O capital, portanto, tem de desvalorizar boa parte do capital fixo na paisagem geográfica vigente para construir uma paisagem totalmente nova, com uma imagem diferente. Isso desencadeia crises locais intensas e destrutivas. Hoje, o exemplo mais óbvio dessa desvalorização nos Estados Unidos é Detroit. Mas, muitas outras cidades industriais, em todos os países capitalistas avançados e além deles (como no Norte da China e em Mumbai), tiveram de se reconstruir quando suas bases econômicas se desgastaram pela concorrência de fora. O princípio aqui é o seguinte: o capital cria uma paisagem geográfica que satisfaz suas necessidades em determinado momento, apenas para destruí-la em outro e facilitar uma nova expansão e transformação qualitativa. O capital desencadeia as forças da “destruição criativa” sobre a terra. Alguns grupos se beneficiam da criatividade, enquanto outros sofrem o impacto da destruição. Invariavelmente, isso envolve uma disparidade de classes (HARVEY, 2014, p. 146).

No tocante à produção de riqueza, Selingardi-Sampaio (2020) afirma que, apesar de ter perdido importância relativa no conjunto da economia de muitos países, a ponto de alguns deles serem denominados de “pós-industriais”, a atividade

manufatureira continua sendo muito importante e recebendo grande atenção por parte dos governos nacionais e regionais. A autora enfatiza, ainda, que, no âmbito acadêmico, essa atividade continua sendo igualmente analisada e valorizada. Dentre os ramos pertencentes à indústria da transformação, o automobilístico é o que possui capacidade para geração de maior valor adicionado. Essa visão da indústria como geradora de riqueza exerce um poder de arraste, ou seja, o fato de essa

[...] teoria colocar a indústria motriz como a principal geradora de um pólo de crescimento, na medida em que considera que é a indústria motriz que tem capacidade de incrementar o desenvolvimento de outras indústrias e, nesse sentido, de irradiar no território, o crescimento econômico. Por indústria motriz entende-se a que apresenta separação dos fatores de produção, incorporação significativa e maquinaria, divisão técnica do trabalho e centralização de capitais, a exemplo da indústria automobilística. A idéia de indústria motriz como a principal geradora de um pólo de crescimento perde força porque o eixo estruturador da reestruturação produtiva dos dias atuais não reside mais na indústria-motriz, mas na empresa em rede, ou seja, em empresas organizadas em redes, em retículas, que apresentam, dentre várias características, as seguintes: tendência à divisão do trabalho flexível, à flexibilização nos contratos de trabalho e terceirização, quer relativa à força de trabalho, quer relativa a fases do processo produtivo e, ainda, externalização de atividades nãoestratégicas. Torna-se ainda conveniente chamar a atenção para o fato de que a empresa em rede não tem um padrão territorial, como a indústria motriz, assentada numa estrutura hierárquica piramidal com uma sede e filiais (LENCIONI, 2006, p. 68).

De acordo com Selingardi-Sampaio (2009), um novo arranjo estava em estágio inicial, entretanto articulado pela ação de empresas multinacionais que, aprofundando uma “dispersão fordista” do centro para certos países da periferia, estabeleceram uma nova fase de internacionalização do capital produtivo e um sistema mundial de produção industrial. Desse modo, para compreender a atual configuração das indústrias, é preciso observar que os

[...] grupos industriais tendem a se organizar como empresa-rede. As novas formas de gerenciamento e controle, valendo-se de complexas modalidades de terceirização, visam a ajudar os grandes grupos e reconciliar a centralização do capital e a descentralização das operações, explorando as possibilidades proporcionadas pela teleinformática e pela automatização (CHESNAIS, 1996, p. 33).

Vale (2012) assevera que a produção de conhecimento e de informação, em detrimento da produção de bens físicos tangíveis, revela-se elemento central para a competitividade das empresas e para as dinâmicas de inovação e desenvolvimento das regiões e cidades do futuro, cujas estruturas econômicas estão assentadas na atividade produtiva e dependem progressivamente de funções de I&D (Inovação e

Desenvolvimento), de gestão e administração, de serviços financeiros e de apoio à produção, além de indústrias criativas. Nessa perspectiva, segundo Mendes (2007, p. 142),

[...] os novos espaços produtivos diferentemente das antigas e tradicionais aglomerações ou complexos industriais que tinham suas localizações determinadas por antigos fatores locais (recursos naturais, mão-de-obra abundante e barata, entre outros); apoiam-se em novos e modernos fatores mais intensivos em P&D (Pesquisa e Desenvolvimento), C&T (Ciência e Tecnologia), ou seja, fatores que só serão encontrados em meios ou entornos inovadores.

De acordo com as considerações de Chesnais (1996), a telemática e a internet possuem importante papel na configuração da economia mundializada, a qual tem na inovação, no conhecimento e na disjunção espacial da produção as suas principais características hodiernas. Dessa maneira, os

[...] avanços nas telecomunicações criaram “superestradas da informação” e, como consequência, as tecnologias da Internet foram rapidamente adotadas. Alguns argumentaram que essa nova ordem criou uma conectividade sem lugar onde poderíamos acessar qualquer lugar a qualquer hora (Webster 2006). Isso levou a uma transição para novas atividades econômicas, o que permitiu mudanças no modelo de crescimento econômico. O surgimento das inovações e o contexto da globalização, juntamente com o novo paradigma tecnoeconômico, criaram as condições para a sociedade da informação ou era da informação¹ (tradução nossa).

Por conseguinte,

As performances industriais e comerciais das companhias, das regiões, das grandes zonas geopolíticas, são intimamente correlacionadas a **políticas de gestão do saber**. Conhecimentos, *savoir-faire*, competências são hoje a principal fonte da riqueza das empresas, das grandes metrópoles, das nações (LÉVY, 1999, p. 176, grifos do autor).

Assim, de acordo com Mendes (2007), o que diferencia a atual fase do modo de produção capitalista das precedentes é a morfologia das redes, a sua flexibilidade, a velocidade dos fluxos de capitais, o conhecimento e a informação e os crescentes investimentos em P&D (Pesquisa e Desenvolvimento) e C&T (Ciência e Tecnologia). Ou seja, são vantagens competitivas produzidas historicamente e que, por conseguinte, geram um desenvolvimento desigual e articulado entre os lugares. Nesse sentido, para Harvey (2014), a tecnologia pode ser definida como o

¹ “Advances in telecommunications created ‘information superhighways’ and, as a consequence, internet technologies were rapidly adopted. Some argued that this new order created a placeless connectivity where we could access any place anytime (Webster 2006). This led to a transition to new economic activities, which allowed changes in the model of economic growth. The emergence of innovations and the globalization context, along with the new techno-economic paradigm, created the conditions for the society of information or the information age” (FERREIRA; VALE, 2021, p. 2).

uso de processos e produtos naturais na fabricação de produtos para propósitos humanos, determinando uma relação específica, dinâmica e contraditória com a natureza. Ele ainda destaca que as mudanças tecnológicas do capitalismo derivam, em suma, da atividade de vários agentes e instituições. Essas inovações criam um amplo domínio de possibilidades mutáveis para sustentar ou aumentar a lucratividade do capital. Destarte, o desenvolvimento

[...] espontâneo de centros de inovação (algumas regiões ou cidades têm índices notáveis de inovação) ocorre porque, como há muito tempo observaram Jane Jacobs e outros analistas, é mais provável que a coincidência fortuita de diferentes habilidades e conhecimentos, do tipo que Arthur considera necessário para a inovação, surja de uma economia aparentemente caótica, caracterizada por uma multiplicidade de pequenas empresas e divisões do trabalho. Historicamente, esses ambientes têm uma probabilidade muito maior de gerar novas combinações tecnológicas do que cidades cuja vida econômica gira em torno de uma única empresa. Mais recentemente, no entanto, a organização deliberada de universidades, institutos, grupos de discussão e unidades militares de pesquisa e desenvolvimento em determinada área se tornou um modelo básico de negócio pelo qual o Estado capitalista e as empresas capitalistas fomentam a inovação em busca de vantagens competitivas (HARVEY, 2014, p. 97).

No caso do papel do Estado e da criação de políticas públicas de desenvolvimento, vale lembrar que sobre os

[...] chamados “monopólios naturais” (em especial serviços públicos e vias de transporte, como canais e ferrovias, que não podem ser organizados de forma competitiva), Adam Smith [já] aconselhava que houvesse a regulamentação do governo para evitar preços exorbitantes. O objetivo declarado da política pública é evitar os preços de monopólio e garantir os benefícios da inovação, o aumento da produtividade e os preços baixos que supostamente derivam da concorrência capitalista. A manutenção de um ambiente competitivo mediante a ação estatal é geralmente elogiada como uma postura política essencial para qualquer economia capitalista saudável. Em particular, é dito com frequência que um objetivo central das políticas públicas é atingir uma posição competitiva no comércio internacional. Se ao menos existisse um mercado competitivo puro e perfeito, livre das distorções do poder de monopólio, tudo funcionaria muito bem (HARVEY, 2014, p. 127-128).

No que concerne à competitividade dos territórios baseada na inovação, processo descrito anteriormente, sabe-se que os

[...] Estados se enfrentam entre si para fazer prevalecer seus campeões industriais e suas culturas nacionais. Esse conflito é acrescido por uma oposição entre, de um lado, os interesses próprios dos Estados, ligados a sua soberania e sua territorialidade e, por outro lado, o caráter desterritorializante e ubíquo do ciberespaço. As questões da censura e da criptografia – sobretudo, depois que qualquer um passou a poder criptografar suas mensagens na Internet de forma inviolável – evidenciam bem a oposição entre a lógica do Estado e a da cibercultura (LÉVY, 1999, p. 199).

A respeito desses locais produtores de tecnologia, Massey (2009) afirma que os tecnopolos estão entre os exemplos mais emblemáticos da economia do conhecimento, os quais caracterizam o capitalismo global de hoje e de amanhã. Além disso, também estão entre os mais cuidadosamente escolhidos e planejados locais de produção de um mundo eletronicamente conectado, sendo elementos de uma geografia emergente e violentamente desigual do século XXI: a geografia de (uma forma particular de) conhecimento.

Esses tecnopolos podem ser interpretados, conforme propõe Massey (2009), como redutos cercados (*enclosures*), demarcados, ajardinados, dedicados à produção da ciência (geralmente, de forma mais específica, ciência comercializável), ou seja, são “lugares” de um determinado tipo, lugares construídos, coerentes, planejados. Dada essa caracterização, esses “lugares” são de fácil reconhecimento e,

[...] reproduzidos muitas e muitas vezes, estão espalhados pelo planeta como bandeiras em um mapa, cada qual testemunhando um furor local/regional/nacional por criar um outro vale do Silício, dar partida a outro tecnopolo de Cambridge, ou, pelo menos, atrair um pouquinho de “alta tecnologia”. Os requisitos para que se entre nesse jogo de localização industrial são: um espaço fechado e separado, um ambiente paisagístico no seu interior, a fim de emitir uma evocação de “qualidade”, um folheto publicitário destacando a universidade próxima (em um tom tão elitista quanto possível) e uma descrição da mais ampla área ambientalmente atraente na qual esteja incluído (em que “ambientalmente atraente” representa uma estética muito específica, favorecendo uma “ruralidade” suburbana domesticada e uma completa ausência das ruínas da industrialização dos séculos XIX e XX). De preferência, uma vez que esses setores do conhecimento intensivo têm uma tendência a se agrupar, também, seria necessário ser capaz de demonstrar aos investidores em potencial que outros como eles já fizeram essa escolha (eles não vão querer ser pioneiros ou se arriscar). Esses são alguns dos “fatores de localização” que terão que exibir, a fim de atrair essa parte da nova economia de conhecimento (MASSEY, 2009, p. 206).

A respeito dos *enclosures*, Melgaço (2012) observa que no Brasil há também a presença dos mesmos elementos vistos na Inglaterra por Massey (2009), que, no caso brasileiro, estão sob a forma de condomínios fechados, os quais engendram e sinalizam a política de privatização do espaço em curso. Nessa perspectiva, a

[...] figura arquitetônica que melhor simboliza os condomínios são os altos muros que circundam a propriedade. Eles delimitam as partes de dentro e de fora desse tipo de moradia. Além dos muros, há também os portais de entrada onde acontecem a identificação e a autorização de acesso a moradores, funcionários, visitantes e onde é impedida a entrada de toda sorte de intrusos: mendigos, pedintes, vendedores ambulantes, assaltantes e estranhos em geral. Para os visitantes, contudo, não é dada a mesma

liberdade de acesso que aos moradores, visto que é frequente a exigência de cadastro e conferência de documentos de identidade, além da autorização de um residente para que seja liberada a entrada (MELGAÇO, 2012, p. 82).

Ainda sobre a forma-conteúdo predominante dos condomínios fechados, Serpa (2004) sugere uma situação que revela a privatização do espaço por meio dos muros e da autoss segregação imposta pelo isolamento dos condomínios, principalmente desde os anos de 1990. Nesse cenário, a

[...] privatização dos espaços livres de uso coletivo é [...] um problema que atinge as cidades como um todo, sem distinção de classes, como nos mostram as chamadas “invasões de colarinho branco”, em Salvador. São condomínios que ocupam terrenos com playgrounds e áreas de lazer (de uso restrito aos moradores dos prédios), são escolas e faculdades particulares que levam seus muros alguns metros à frente para abrigar mais laboratórios e salas de aula (de uso restrito aos estudantes daquelas instituições) (SERPA, 2004, p. 29).

Sobre o fenômeno de privatização do espaço, ainda é necessário considerar que esse modelo de produção do espaço focado na eficiência econômica de lugares e territórios em reproduzir e ampliar escalas de consumo constante e imediato leva à privatização de setores da cidade e se presta a uma visível tendência de securitização e vigilância do espaço urbano (ALVES, 2017). Tal processo encontra guarida no chamado urbanismo neoliberal. Avaliando esse cenário, Silva (2015) ressalta que nas últimas décadas ocorreu a maior privatização do espaço urbano engendrada pelo capital. Esse fenômeno pode ser entendido da seguinte maneira:

[...] essas transformações afetam todos os poros da vida em sociedade e as relações sociais estabelecidas. O espaço como dimensão estruturadora da vida social não está isento das vicissitudes engendradas pelo capital. De que forma as transformações socioeconômicas das últimas décadas afetam o espaço urbano? As mudanças do capital e seus rebatimentos para o espaço da cidade provocam segregações sociais e ocupacionais. É preciso considerar as consequências desse processo para o mundo do trabalho a partir do adensamento da privatização dos espaços urbanos (SILVA, 2015, s. p.).

Para Alves (2017), a reestruturação produtiva do espaço urbano contemporâneo, no bojo do processo de mundialização, se desenvolve social e espacialmente por meio de distintas relações – em certa medida, novas – entre os setores político e financeiro. De fato, esse processo recente de reestruturação produtiva vem promovendo, em escala mundial, formas diferenciadas de articulação econômica e política entre o Estado e o capital na produção do espaço urbano. O autor estabelece a seguinte comparação temporal:

Passamos dos programas e processos modernistas controlados pelo Estado, da época do pós-guerra, para, a partir dos anos 80, o desenvolvimento de propostas representativas de uma agenda neoliberal orientada ao mercado – agenda essa, por um lado, cada vez mais mundializada e hegemônica e, por outro, promotora e indutora de processos de privatização, domínio e controle do espaço urbano. Lugares e territórios tornam-se instrumentos de mercantilização do espaço urbano, em uma cidade que deve priorizar relações de consumo e gestão focadas na eficiência de infraestruturas urbanas pela redução de perdas, otimização de recursos e o funcionamento eficaz do próprio mercado (ALVES, 2017, p. 2).

Os condomínios fechados, na atualidade, segundo Melgaço (2012), são a forma urbana que mais tem movimentado o setor imobiliário brasileiro. Os novos anseios e ideais urbanos de moradia não se limitam mais à residência como propriedade particular, mas se estendem à privatização do seu entorno. Além do desejo de exclusividade, a distinção social com os de fora e a homogeneidade social com os dentro são outro motivo que faz com os moradores optem pelos condomínios; além, é claro, do contato com a natureza, as opções de esporte e lazer e da preocupação com segurança. Logicamente, o autor se referia aos condomínios residenciais, no entanto essa lógica também é válida para os condomínios industriais, guardadas as devidas singularidades.

Cria-se, assim, uma privatização do espaço público, no sentido mais amplo do termo. Troca-se a noção de cidade aberta ao que é coletivo e comum por outra que privilegia um ideal de exclusividade. Segurança, lazer, educação, saúde, transportes e moradia se tornam mercadorias acessíveis somente aos que podem pagar por elas (MELGAÇO, 2012, p. 88).

Destarte, conforme ressalta Melgaço (2012), os condomínios fechados possuem incompatibilidades entre o anseio por segurança e o desejo por liberdade, pois, nesses locais, esses elementos tornam-se antagônicos. Para se sentirem seguros, os condôminos recorrem a um diversificado aparato de equipamentos e arquiteturas securitárias, e a suposta segurança é adquirida, porém à custa de certa perda de liberdade, uma vez que os moradores são frequentemente submetidos a uma constante vigilância eletrônica e a inúmeras regras de comportamento e conduta dentro dos limites do condomínio.

Outro aspecto importante destacado por Melgaço (2012, p. 100-101) é o fato de que

[...] os condomínios podem ainda significar uma privatização da segurança pública nos casos em que a polícia privilegia o atendimento aos moradores desses locais em detrimento do restante da população. É isso que denuncia o jornal Folha de São Paulo em matéria de 8 de novembro de 2009

intitulada “Condomínios pagam para ter ligação direta com a polícia”. O jornal aponta que, em pelo menos seis estados brasileiros, condomínios instalaram rádios nas portarias para se comunicar diretamente com batalhões e carros da Polícia Militar e assim driblar o atendimento moroso através do número de telefone 190. Em Campinas, o complexo urbanístico Swiss Park traz em sua página na internet a informação de que os serviços de segurança oferecidos incluirão uma “Base Policial Comunitária Swiss Park: em parceria com o estado ou município”.

Convém mencionar que, embora o que tenha sido assinalado sobre os condomínios fechados diga respeito aos condomínios residenciais, a mesma lógica vale para os condomínios industriais, considerando a forma como se apropriam do espaço urbano, ou mesmo a forma como se dá a produção do espaço urbano pelos diferentes agentes envolvidos nessa relação.

2.2 As importantes relações entre crescimento socioespacial e inovações tecnológicas

Para compreender como ocorre a produção do espaço urbano é fundamental que se entenda as diferenças entre as diversas formas de conceber o conhecimento. Para Scott *et al.* (2001), o conhecimento codificado possui estreito vínculo com a ciência, enquanto o conhecimento tácito é, muitas vezes, e apesar da revolução tecnológica, o conhecimento necessário para garantir o acesso a esses processos. Adquirir este conhecimento economicamente útil depende das relações humanas e da capacidade de interpretar a informação em seus vários sentidos, de modo que essas redes se apresentam pelo alto nível de incerteza, instabilidade e complexidade.

Corroborando a ideia acima, cabe observar que,

Legível na tela, o mapa dinâmico dos *savoirs-faire* de um grupo não resulta de nenhuma classificação *a priori* dos saberes; produzida **automaticamente** por um programa, é a expressão, evoluindo em tempo real, dos percursos de aprendizagem e de experiência dos membros da coletividade. A árvore de uma comunidade cresce e se transforma na mesma medida em que as competências da própria comunidade evoluem (LÉVY, 1999, p.178, grifo do autor).

No que tange ao conhecimento, Massey (2009) ratifica que a forma particular de proliferação da divisão do trabalho dentro da indústria, que resultou naquela (tão conhecida que se torna natural) separação entre “concepção” e “execução”, foi impulsionada por forças tanto de classe quanto de uma noção particular de conhecimento. Assim, o conhecimento se torna quase como removível dos locais de

produção, por exemplo, conhecimento como separável, em vez de tácito, distanciado, em vez de embutido e corporificado. Dessa maneira, a

[...] separação e a natureza da classe dessa divisão do trabalho foram fortemente reforçadas pela divisão geográfica e pela distância: uma dispersão de sítios industriais emergiu, com características claramente distintas (uma divisão espacial específica do trabalho), a espacialidade sendo integrante da proliferação das divisões entre trabalhadores e reforçando suas características diferenciadas. É a recapitulação de uma velha estória ocidental: a reclusão espacial do deserto para os primeiros pensadores cristãos, o surgimento de mosteiros como lugares da elite da produção do conhecimento, as universidades medievais. Todos eles lugares que cristalizaram, através da espacialização, uma separação entre mente e corpo. Uma noção de ciência como afastamento do mundo. Uma especialização material da colocação de Stengers sobre a rejeição da ciência frente ao mero fenômeno, e da consideração de Fabian sobre o distanciamento entre o sujeito conhecedor e o objeto de conhecimento. No caso dos lugares de alta tecnologia, essas estruturas da relação de conhecimento são profundamente entrelaçadas com as de classe, e as duas juntas são reforçadas através da forma espacial (MASSEY, 2009, p. 207).

Portanto, essas são formações espaciais específicas e particularmente poderosas, pois elas articulam, de forma física, tanto a espacialidade social da produção do conhecimento quanto uma espacialidade imaginada da relação do conhecimento (MASSEY, 2009). É relevante assinalar que a produção do conhecimento, além de servir às suas finalidades epistemológicas e ontológicas, redundando, também, na criação de tecnologias, inovações, invenções e patentes.

Dessa forma, a busca por tecnologias genéricas que pudessem ser aplicadas a quase tudo passou a ser demasiadamente importante, como aconteceu nos últimos anos com computadores, sistemas *just-in-time* e teorias da organização (HARVEY, 2014). Esse cenário propicia a formação de um vasto campo empresarial de invenção e inovação que atende a todos, fornecendo novas tecnologias de consumo, produção, circulação, governança, poder militar, vigilância e administração. É preciso reconhecer, portanto, que a

[...] inovação tecnológica se tornou um grande negócio, não necessariamente “grande” no sentido de uma corporação consolidada (embora haja exemplos abundantes desse tipo nos setores energético, farmacêutico e de agronegócio), mas “grande” no sentido de múltiplas empresas, muitas delas de risco e *startups* que exploram a inovação pela inovação. A cultura capitalista se tornou um objeto de fetiche do desejo capitalista (HARVEY, 2014, p. 96).

Nesse sentido, no que diz respeito à importância da inovação e da tecnologia, e suas implicações espaciais, vale destacar que

[...] as inovações surgem em determinados lugares e ambientes organizacionais (empresas) específicos. A geografia dessa inovação geralmente reflete os efeitos M-A da proximidade e tende a ser localizada. Existem rendas de monopólio que duram enquanto houver barreiras à imitação, que incluem as barreiras do conhecimento e os custos de mercado/transação associados ao uso da tecnologia – é eficaz, se não juridicamente, excludente² (tradução nossa).

Evidentemente, a tecnologia e as mudanças tecnológicas são extremamente importantes (STORPER, 1997), mesmo porque são agora reconhecidas

[...] como um dos principais motores da mudança dos padrões territoriais de desenvolvimento econômico; a ascensão e a queda de novos produtos e processos de produção ocorrem nos territórios, e depende em grande medida de suas capacidades para tipos específicos de inovação. A mudança tecnológica, por sua vez, altera as dimensões de custo/preço da produção, incluindo padrões de localização³ (tradução nossa).

Nesse contexto, cabe enfatizar que, conforme sinaliza Harvey (2014), as contradições do capital têm gerado inovações, e muitas delas têm melhorado a qualidade de vida cotidiana. No entanto, quando levam a uma crise do capital, produzem também momentos de “destruição criativa”, ou seja, momentos de transformação em que o capital tipicamente se reinventa e se transforma em outra coisa, podendo ser melhor ou pior para as pessoas, mesmo que estabilize a reprodução do capital.

Essa noção de “destruição criativa” é observada por Scott *et al.* (2001) no ramo da indústria de alta tecnologia, no qual os produtores são confrontados com as rápidas mudanças nas tecnologias básicas, mas também com produtos que variam de um cliente para outro e de um momento para outro. Nos serviços comerciais e financeiros de alto nível, o produto muda em função do projeto e do cliente, e isso requer que as empresas diversifiquem o conjunto de habilidades e recursos propiciados para cada caso particular.

Assim, dada essa natureza instável e caótica, as empresas – e também as indústrias – necessitam de uma reorganização/reestruturação, tanto intra quanto interindustrial. Conforme Mendes (2014b), se inicialmente as indústrias eram

² “[...] innovations emerge in certain, specific places and organizational settings (firms). The geography of this innovation often reflects M-A effects of proximity and tends to be localized. There are monopoly rents last as long as there are barriers to imitation, which include both knowledge barriers and the trade/communication costs associated with using the technology – it is effectively, if not juridically, excludable” (STORPER, 2013, p. 58).

³ “[...] are now recognized as among the principal motors of changing territorial patterns of economical development; the rise and fall of new products and production processes takes place in territories, and depends to a great extent on their capacities for specific types of innovation. Technological change in turn alters the cost/price dimensions of production, including locational patterns” (STORPER, 2013, p. 26).

completas, realizando praticamente todas as etapas do processo produtivo, com os avanços tecnológicos ocorre a desintegração da produção e a disjunção espacial do sistema produtivo. Com o surgimento dessas novas formas espaciais (condomínios industriais e consórcios modulares, por exemplo), o espaço se torna funcional, permitindo a instalação das atividades econômicas em um espaço integrado.

Nessa nova dinâmica tecnológica, o conhecimento, o aprendizado e a troca de informações passaram a ser um ativo fundamental da competição, impondo novas formas de organização, de interação entre as empresas e, por conseguinte, novas formas de reprodução do capital (MENDES, 2015). Tais relações interindustriais ou *linkages* podem ser tanto materiais, tangíveis (matérias-primas naturais e mercadorias, por exemplo), como imateriais, ou intangíveis (troca de informações ou conhecimento).

Na perspectiva de Massey (2009), esses lugares são como constelações temporárias, em que as repercussões de uma multiplicidade de histórias foram tecidas juntas. A produção e a legitimação do conhecimento funcionam, aqui, como práticas que geram espaços-tempos (assim como conceitos de espaço-tempo) e o lugar como eventualidade, e esses lugares *high-tech* são eventualidades controladas e planejadas. Desse modo, seus componentes são disciplinados, e até a inserção do não-humano se dá de forma domesticada, conveniente (paisagem de “bom gosto”, gramados irrigados), a fim de sustentar seu prestígio, pois parecem planejados para limitar seu caráter potencial como lugares de inovação (MASSEY, 2009). E, ainda assim, naturalmente, no final, a eventualidade potencial do lugar permanece, já que o refreamento é impossível, como observa a autora ao analisar esse cenário:

Os cientistas *high tech* que trabalhavam em laboratórios ficavam em um setor privado de P&D, eram jovens astutos do moderno desenvolvimento econômico, de status privilegiado e altos salários, sendo que 95% deles no Reino Unido, naquela ocasião, eram homens. Os laboratórios ficavam em elegantes edifícios modernos, em um tecnopolo ou, mais raramente, em um prédio mais antigo, porém, reformado e ainda elegante. As geografias imaginativas dominantes de tais lugares estão ligadas à globalização e à “nova economia”: estão entre as partes mais globalizadas da economia, e os espaços que habitam são imaginados como, uniformemente abertos e flexíveis, estabelecidos em um sistema de informação global móvel, anunciado como sendo a vanguarda da destruição da velha rigidez. E, sem dúvida, ao começarmos a explorar tais lugares, pareciam viver de acordo com essa imagem. Todo dia as atividades ali estavam ligadas a outras em outros continentes: teleconferências, e-mails, intercâmbio intelectual e negociações de contratos. As viagens ao exterior eram rotina. Lugares verdadeiramente globalizados, nódulos de conectividade internacional, muito mais do que local (e que refletem na natureza da própria globalização, certamente, em parte, produzindo-a, a desigualdade estrutural dentro do

fenômeno mais amplo). Neste sentido, então, esses lugares de trabalho de alta tecnologia eram a epítome da abertura. Além disso, à noite, geralmente bem tarde e depois de um longo dia, nossos cientistas-pesquisadores deixavam seus laboratórios globalizados para ir para casa. E um bom número deles ia para uma casa em um vilarejo no campo (estávamos focalizando a área de Cambridge), uma casa de campo (*cottage*) adaptada, com um jardim: o emblemático lar inglês. Parecia, ao começarmos a pesquisa, que se tratava de um retorno perfeito dos dias globalizados para um local delimitado de segurança (MASSEY, 2009, p. 250-251).

Esse caráter espacial da indústria de alta tecnologia, segundo Selingardi-Sampaio (2009), pode ser percebido nas grandes metrópoles, onde se nota uma “atmosfera” propícia à aglomeração de pessoas talentosas e criativas, geralmente com alta escolaridade, as quais estão inseridas nas indústrias criativas e promovem a expansão da indústria de alta tecnologia, modificando o desenvolvimento regional. Sem dúvida, as metrópoles são, indubitavelmente, as que materializam, de maneira mais exponencial, as condições gerais de produção para que se desenvolva a inovação como elemento novo a ser consumido para ser valorizado na produção (LENCIONI, 2015b). Tal afirmação é confirmada no trecho a seguir:

O desenvolvimento do ciberespaço irá ocasionar uma descentralização dos grandes centros urbanos, novas formas de distribuição das atividades econômicas? A esse respeito, é preciso antes de mais nada notar que o movimento atual em direção à constituição e ao adensamento de metrópoles gigantes dificilmente será invertido de forma duradoura. O estudo das estatísticas mostra que as maiores densidades de acesso ao ciberespaço e de uso das tecnologias digitais coincidem com os principais núcleos mundiais de pesquisa científica, de atividade econômica e de transações financeiras (LÉVY, 1999, p. 185).

Para compreender o desenvolvimento do ciberespaço, cabe considerar o caráter geográfico do desenvolvimento, que Harvey (2014, p. 151), partindo de um questionamento, analisa da seguinte forma:

Que força tem o desenvolvimento geográfico desigual para desafiar o capital a se reinventar? Sem ele, o capital certamente teria estagnado, sucumbido às próprias tendências esclerosadas, monopolistas e autocráticas, e teria perdido completamente a legitimidade como motor dinâmico de uma sociedade que pretende ser civilizada, mesmo correndo o risco de cair na barbárie. Desencadear a concorrência interurbana, inter-regional e internacional é não apenas um meio primordial para que o novo substitua o antigo, mas também um contexto em que a busca do novo, rotulada como busca de vantagem competitiva, torna-se fundamental para a capacidade de autorreprodução do capital. Acima de tudo, o desenvolvimento geográfico desigual serve para deslocar as falhas sistêmicas do capital de um lugar para o outro. Essas falhas são um alvo em perpétuo movimento.

Desse modo, para Harvey (2014), as tecnologias de produção e disseminação do conhecimento, para armazenamento e recuperação de dados e informação, são

fundamentais para a sobrevivência e perpetuação do capital, tendo em vista que não apenas fornecem tendências de preço e outras informações que orientam decisões de investimento e atividades de mercado, como também preservam e promovem concepções mentais do mundo que facilitam a atividade produtiva, guiam as escolhas dos consumidores e estimulam a criação de novas tecnologias.

O que nos interessa aqui é reconhecer sua existência, fluidez e dinamismo. O propósito imediato e distintivo do *capital* (em oposição, digamos, às Forças Armadas, ao aparelho estatal e a várias outras instituições da sociedade civil) é o *lucro*, que se traduz socialmente na acumulação perpétua do capital e na reprodução do poder da classe capitalista. Esse é o objetivo do consumo do capital. Para alcançá-lo, os capitalistas adaptam e reformulam o *hardware* da tecnologia (máquinas e computadores), o *software* (programas usados pelas máquinas) e suas formas de organização (estruturas de comando e controle sobre o uso do trabalho, em particular). O propósito imediato do capital é aumentar a produtividade, a eficiência e as taxas de lucro, bem como criar novas linhas de produtos, se possível ainda mais lucrativas (HARVEY, 2014, p. 94, grifos do autor).

Nesse processo, evidencia-se o elo existente entre a geografia e a inovação, bem como o seu papel na economia mundial, porque inovação é uma “[...] preocupação especial do contexto econômico de desenvolvimento, pois a geografia da inovação transforma não apenas os grandes centros de inovação, mas também toda a economia e todas as suas regiões”⁴ (tradução nossa), o que faz com que

Quatro amplos mecanismos de política [...] [sejam] examinados: a capacidade de criar novas autoridades e governos municipais e regionais, expressando as diferenças entre as sociedades mais centralizadas e as mais descentralizadas; o papel da regulação fundiária e do desenvolvimento fundiário na economia e o grau das diferenças na regulamentação do trabalho e salários entre as regiões⁵ (tradução nossa).

E, conforme observa Mendes (2007), em muitos casos, graças às verticalidades, muitos países têm atraído investimentos estrangeiros com base em vantagens comparativas tradicionais, como, por exemplo, a existência de mão de obra barata e especializada. Nesses casos, o espaço é “usado” e “abusado” pelo grande capital, que não cria com o lugar nenhum vínculo ou enraizamento, ou seja,

⁴ “[...] is a special concern of the economic context of development, because the geography of innovation transforms not just the major centers of innovation but also the whole economy and all of its regions” (STORPER, 2013, p. 9).

⁵ “Four broad mechanisms of politics are examined: the ability to create new city and regional authorities and governments, expressing the difference between more centralized and more decentralized societies; the rate of migration of firms and people from region to region; the role of land regulation and land development in the economy; and the degree of differences in labor regulation and wages among regions” (STORPER, 2013, p. 10).

sem qualquer prática horizontal nos princípios espaciais miltonianos⁶. Por isso, as narrativas neoliberais da globalização, que, de acordo com Massey (2009), podem ser traduzidas como prática material e como discurso hegemônico, são ainda mais uma em uma longa série de tentativas de subjugar o espacial. Também é crucial, em práticas de resistência e na construção de alternativas, uma cuidadosa atenção às conceituações implícitas de espaço, como aquelas que dizem respeito ao ciberespaço.

Esse espaço é de fundamental importância, uma vez que, conforme enfatiza Massey (2009), o receituário/narrativa sobre os efeitos do ciberespaço – que giram em torno de sua capacidade de tornar o espaço insignificante –, no contexto de sua produção e operação material (sobre o solo, de qualquer forma), ocupa cada vez mais destaque nos círculos de discussão. Os produtores do ciberespaço, efetivamente, sabem muito bem que o espaço é mais do que distância, e que ele tem valor crucial na atualidade.

Ademais, após essas explanações sobre as novas características produtivas, socioeconômicas e espaciais da atualidade, convém mencionar que, de acordo com Mendes (2015), os novos espaços industriais – ancorados na tecnologia e que ganham destaque na contemporaneidade – são os consórcios modulares e os condomínios industriais. O autor afirma que os condomínios industriais ou empresariais geralmente estão instalados em meios inovadores, compreendendo um parque de fornecedores diretos, comércio e serviços especializados, implantados em um mesmo espaço, que funciona como vantagem comparativa em termos de localização industrial. Mas essas tendências industriais serão analisadas na próxima seção, na qual é apresentado um panorama do atual cenário da indústria brasileira, considerando, ainda, as temáticas que tratam da reprimarização da pauta exportadora, da reestruturação regressiva e da desindustrialização (regressiva ou não).

2.3 (Des)Concentração industrial no estado de São Paulo: um breve histórico

A desconcentração industrial paulistana em relação ao conjunto do estado, processo já detectado em 1970, segundo Mendes e Selingardi-Sampaio (1992),

⁶ Com base nas considerações acerca da produção do espaço de Milton Santos.

decorre do ritmo de crescimento mais lento e, também, da perda de estabelecimentos médios e grandes, transferidos tanto para a área metropolitana como para outras do interior. A esse respeito, Lencioni (2009) faz uma alusão a uma estrela de quatro pontas: tendo ao centro a cidade de São Paulo, tornam-se visíveis quatro eixos de desenvolvimento – nas direções de Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos.

Entre os múltiplos complexos existentes, destaca-se um **extenso complexo territorial industrial metropolitano**, com feições multisetoriais, e que apresenta inúmeros complexos territoriais industriais setoriais e intersetoriais, aglomerados e/ou superpostos em escalas local e metropolitana. Esse complexo industrial metropolitano esteve mais ou menos circunscrito, durante décadas, à metrópole de São Paulo, à sua região metropolitana e à sua extensão Santos-Cubatão, mas, desde aproximadamente a década de 1980, tais limites foram perdendo nitidez, ao se estenderem os espaços metropolizados, até incorporarem áreas e centros industriais como Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e outros integrantes de suas regiões de influência (escala regional) (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 20, grifos da autora).

As transformações pelas quais passou o estado de São Paulo e sua capital, a cidade de São Paulo, tiveram início na década de 1970, mas sua maior expressão se deu na década de 1980, quando ficou evidente o, então, atual processo de desconcentração industrial (LENCIONI, 2011). A indústria de transformação do estado de São Paulo representava, em 1970, 58,1% do valor da transformação industrial do Brasil, e a da região metropolitana, 43,4%. Esses valores, respectivamente, passaram, em 1980, a 54,4% e 34,2% e, em 1995, a 49,9% e 26,6%. Esse processo é denominado, por Diniz (1995, p. 11), de reversão da polarização, assim explicado:

[...] após um século de concentração industrial no estado de São Paulo e de polarização na sua área metropolitana, nas últimas duas décadas esse processo foi invertido, iniciando um movimento de reversão da polarização e de desconcentração industrial para várias regiões do país. Como decorrência, a participação do estado de São Paulo e da Área Metropolitana de São Paulo na produção industrial do país, reduziu-se de 58% para 49% e de 44% para 26%, respectivamente, entre 1970 e 1990, apesar do crescimento da participação relativa da produção industrial do interior daquele estado.

Como causa desse processo, Diniz (1995, p. 12) elenca os seguintes pontos:

a) deseconomias de aglomeração na área metropolitana de São Paulo e criação de economias de aglomeração em vários outros centros urbanos e regiões; b) ação do estado em termos de investimento direto, incentivos fiscais e construção da infra-estrutura; c) busca de recursos naturais, traduzida pelo movimento das fronteiras agrícolas e mineral, com reflexos na localização de um conjunto de atividades industriais; d) unificação do

mercado, potenciada pelo desenvolvimento da infra-estrutura de transportes e comunicações, com efeitos sobre a competição interindustrial e a localização.

Sobre esse conceito de “reversão da polarização”, é possível entendê-lo, ainda, como

[...] a expressão dada a um momento crucial no padrão espacial de crescimento e desenvolvimento em uma nação quando a concentração relativa contínua cessa e a desconcentração urbana ou descentralização espacial começa. O termo foi utilizado pela primeira vez em 1977 (Richardson, 1977), embora tal fenômeno tenha sido de interesse por muitos anos⁷ (tradução nossa).

Quanto às deseconomias de aglomeração,

Dentro da cidade, a metrópole central, o crescimento contínuo pode gerar aumentos no congestionamento, no crime e na poluição e nas deficiências de infraestrutura. Ou os custos marginais de infraestruturas e serviços começam a subir. Na verdade, há muito pouca evidência de que o início desses males seja responsabilidade do tamanho ou mesmo do crescimento por si, em vez de ser responsabilidade de uma gestão urbana inadequada; ou de uma falha em precificar corretamente as externalidades negativas; ou de limites geográficos diretos à expansão (montanhas, lagos, etc.)⁸ (tradução nossa).

Keen e Townroe (1981, p. 24) ainda analisam o caso da realidade brasileira:

Para colocar as taxas de crescimento na Tabela Três em perspectiva, a taxa anual de crescimento da população total do Brasil como um todo caiu de 3,0% entre 1950 e 1960, para 2,9% entre 1960 e 1970 e 2,5% durante a última década. O Estado de São Paulo cresceu mais rápido que a nação em cada um desses períodos. O crescimento dos estados fronteiriços do Brasil – Norte, Centro-Oeste e Sul – foi maior que o de São Paulo desde 1950, exceto na década de 1970 no caso da região Sul. Assim, o padrão nacional de mudanças espaciais foi um deslocamento relativo do Nordeste e dos demais Estados do Sudeste para São Paulo e as fronteiras brasileiras⁹ (tradução nossa).

⁷ “Is the term given to the turning point in the spatial pattern of growth and the development in a nation when continuing relative concentration ceases and urban deconcentration or spatial decentralization commences. The term was first used in 1977 (Richardson, 1977), although the phenomenon has been of interest for many years” (KEEN; TOWNROE, 1981, p. 2).

⁸ “Within the city, the central metropolis, continuing growth may bring about increases in congestion, in crime and pollution, and in infrastructure deficiencies. Or the marginal costs of infrastructures and services start to rise. There is actually very little evidence for the onset of these ills being a function of size or even growth per se, rather than being a function of inadequate urban management; or of a failure to correctly price negative externalities; or of direct geographical limits to expansion (mountains, lakes, etc.)” (KEEN; TOWNROE, 1981, p. 5).

⁹ “To put the growth rates in Table Three in perspective, the annual rate of growth of total population for Brazil as a whole fell from 3.0 percent between 1950 and 1960, to 2.9 percent from 1960 and 1970, and 2.5 percent during the last decade. The State of S-o Paulo grew faster than the nation during each of these periods. Growth of the frontier states of Brazil – the North, Center-West, and South – was greater than that of Sao Paulo since 1950 except for the nineteen seventies in the case of the South region. Thus the national pattern of spatial changes was a relative shift from the Northeast and the cther Southeastern States towards Sao Paulo and the Brazilian frontiers” (KEEN; TOWNROE, 1981, p. 24).

Os autores ainda destacam os resultados desse processo:

Os resultados do Índice 7, o número de cidades crescendo mais rápido que o núcleo, são consistentes com os do Índice 6. Entre 1970 e 1980, 25 cidades apresentaram taxas de crescimento mais altas do que a Região Metropolitana, mais que as 15 cidades no período anterior. Uma média de três em cada quatro cidades do interior, estendendo-se por cerca de 150 quilômetros da Região Metropolitana de São Paulo, cresceu mais rápido do que o núcleo de 1970 a 1980.

Uma em cada cinco cidades localizadas além de 150 quilômetros cresceu mais rápido que a região metropolitana de São Paulo. Essas cidades da região alta da periferia tendiam a ser cidades maiores. Esses padrões são consistentes com um modelo de mudança espacial no qual o crescimento populacional se difunde tanto pela distância do centro quanto pela hierarquia urbana dentro da região periférica¹⁰ (tradução nossa).

Assim, considerando os impactos no desenvolvimento socioeconômico, é preciso

[...] admitir que as vantagens aglomerativas estão compostas de aspectos urbanos, os quais tradicionalmente são classificados como economias de urbanização, e de aspectos supraurbanos, na linha da polarização psicológica, do transporte de idéias, da região como ambiente industrial, campo de inovações etc. Assim, a região passa a funcionar como um campo aglomerativo, exercendo poder de atração sobre novos investimentos industriais. Dentro dessa região estão as cidades, também exercendo atração sobre as decisões, mas seu poder de atração está condicionado pela atratividade da região em que se inserem. Assim, a tradicional consideração do tamanho da cidade como indicador de economias aglomerativas fica questionada, enfatizando-se a necessidade de considerar-se também os aspectos regional. Pelo lado dos custos, todavia, reconhece-se o forte componente urbano, notadamente nos casos de mão-de-obra, terrenos e serviços, havendo variação do custo desses itens com o tamanho urbano. Como resultado, encontram-se razões para que as cidades situadas dentro do campo aglomerativo da grande região industrial brasileira apresentem crescimento superior ao da própria cidade central, na medida em que esse seria explicado pela possibilidade de usufruir um nível satisfatório de vantagens aglomerativas, sem a necessidade de cobrir os custos locais incorríveis na cidade grande (AZZONI, 1985, p. 219).

No entanto,

[...] as evidências indicam que, longe de constituir-se em um sinal de reversão da polarização, o fenômeno observado em São Paulo estaria mais próximo de um espraiamento da indústria dentro da área mais

¹⁰ "The results for Index 7, the number of cities growing faster than the core, are consistent with those for Index 6. Twenty five cities experienced higher growth rates than the Metropolitan Area between 1970 and 1980, up from fifteen in the previous period. On average of three out of four cities in cheinner region, extending roughly 150 kilometers from Metropolitan Sao Paulo, grew faster than the core from 1970 to 1980.

One out of five cities located beyond 150 kilometers grew faster than Metropolitan Sao Paulo. These high outer region cities tended to be larger cities. These patterns are consistent with a model of spatial change in which population growth diffuses both by distance away from the core and down the urban hierarchy within the periphery region" (KEEN; TOWNROE, 1981, p. 28-30).

industrializada do país, em um processo do tipo “desconcentração concentrada”. Seria aproximadamente um tipo de suburbanização das atividades industriais em âmbito mais abrangente, o que é possível pelas possibilidades abertas pelo desenvolvimento tecnológico, em um sentido amplo, para a separação das atividades produtivas das atividades de comando empresarial. Por essas duas vias de análise, conclui-se que a proposição de que o Brasil teria alcançado o estágio mágico de reversão da polarização parece infundada (AZZONI, 1985, p. 221).

Contudo, Pacheco (1998) defende que, mesmo após 1985, continuou a ocorrer um processo de desconcentração econômica no país, determinado pelo

[...] deslocamento da fronteira agrícola e mineral, pela integração produtiva do mercado nacional, pelo perfil relativamente desconcentrado do sistema urbano brasileiro, pelo surgimento de deseconomias de aglomeração e pressões ambientais nas áreas mais intensamente industrializadas, pelas políticas de governo e pelo investimento do setor produtivo estatal, pelos impactos diferenciados da crise econômica, pela orientação exportadora, bem como pelo ajuste microeconômico das novas formas de organização da grande empresa (PACHECO, 1998, p. 267).

Para Cano (1997, p. 108), a crise na década de 1980 parece ter afetado “[...] mais a economia de São Paulo, aumentando a desconcentração muito mais pelas quedas mais altas da produção paulista do que por ‘maiores altas’ na produção periférica.” Isso porque “[...] os dados mostram a continuidade da queda da participação de São Paulo no total nacional”, mas, apesar de “[...] o exame mais atento dessas cifras mostra[r] a diminuição da velocidade do fenômeno”, “[...] oculta uma provável reconcentração que estaria ocorrendo dentro de alguns ramos industriais” (CANO, 1997, p. 117). Para compreender a sequência temporal desse processo de desconcentração industrial, cabe analisar as seguintes observações de Lencioni (2011, p. 138):

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

No que tange ao interior paulista, Lencioni (2011) explica que esse é composto pelos municípios de maior peso industrial, os quais estão situados, em geral, nas proximidades dos principais eixos de circulação viária que permitem melhor acesso à cidade de São Paulo. Trata-se, portanto, de um padrão de

localização industrial muito mais linear que areolar, revelando a importância das condições gerais de produção, sobretudo as materiais, nas quais se inserem as rodovias. Para compreender o significado econômico desse conjunto territorial, um grande aglomerado metropolitano, basta lembrar que seu PIB representa 27% do PIB estadual.

Embora a rede de proximidade territorial seja formada por redes materiais, em especial a circulação, quando se trata de redes materiais que dizem respeito apenas às redes de transportes viários, conforme esclarece Lencioni (2011), não se pode incluir aí a rede de circulação aérea, uma vez que esta rede só se materializa nos seus nós, nos aeroportos, dado que a circulação é aérea. Além disso, a essas condições gerais de produção específicas da inovação industrial se acrescentam aquelas necessárias para unir o processo de produção ao de circulação, como as relativas à infraestrutura viária e às demais redes que estruturam o território, a exemplo das redes de comunicação e informação (LENCIONI, 2015b). Desenvolve-se, assim, um território que concentra indústrias inovadoras, e no qual estão presentes condições gerais de produção específicas a essa indústria.

Cabe, aqui, destacar o conceito de ciclo de circulação do capital, que são as condições gerais de produção, cujas bases foram estabelecidas por Marx:

Essas condições gerais de produção, examinadas da perspectiva de sua materialidade, podem ser definidas como materiais e imateriais. Por exemplo, no primeiro caso temos as vias de circulação material para o transporte de mercadorias e pessoas, os oleodutos para transporte do petróleo e de seus derivados, as hidrovias, as rodovias, os aeroportos, etc. E, no segundo caso, as condições gerais de produção imateriais, como as redes de energia e telecomunicações, que, embora requeiram infraestrutura material que lhe dão suporte, possuem uma dinâmica que não se consubstancia em formas corpóreas, como são os fluxos de informações e comunicações (LENCIONI, 2007, s. p.).

Acerca das condições gerais de produção imateriais, insere-se nelas o ciberespaço como um componente dessa rede de fluxos, de modo que

[...] as relações entre o ciberespaço e a cidade é *assimilação* das redes de comunicação interativa ao tipo de infra-estrutura que já organiza e “urbaniza” o território: vias férreas, estradas, redes de transporte de água ou redes telefônicas. Tal assimilação, que sustenta evidentemente determinados interesses bem claros, provém de uma parte da tecnocracia político-administrativa, assim como dos dirigentes e “comunicadores” das grandes empresas industriais envolvidas (LÉVY, 1999, p. 185, grifo do autor).

Em relação ao ciberespaço,

Voltando à década de 1990, os geógrafos também desconfiavam da linguagem usada para descrever as características da internet, que incluía um grande número de metáforas espaciais. É importante destacar que enquanto esses grandes conceitos estavam sendo concebidos, a geografia passava por novos desenvolvimentos teóricos¹¹ (tradução nossa).

Dessa forma, conceitualmente,

[...] o ciberespaço tem sido considerado um segmento do espaço da imagem. Para a geografia, o conceito de espaço da imagem foi considerado inicialmente como imagens mentais, significando que se referia aos espaços imaginados em nossas mentes expressos por meio de mapas e ilustrações¹² (tradução nossa).

Assim, enquanto “[...] a própria concepção do ciberespaço se tornou estável na última década, a crescente literatura geográfica sobre o tema desvelou as complexas topografias do ciberespaço”¹³ (tradução nossa). Uma visão mais elaborada sobre o ciberespaço sugere que ele

[...] não é, de forma alguma, uma superação do espaço real ou um amplo espaço aberto livre para circular por todos. Em vez disso, é um conceito complexo que está entrelaçado com a vida cotidiana e o mundo real. Ele contém suas próprias topografias, divisões e significados de lugar, a maioria dos quais derivam, mas também mudam o mundo real. Nesse sentido, o ciberespaço não é um espaço estável que já existe. É um processo contínuo e altamente performativo constituído por conjuntos temporários de dados, pessoas, dispositivos, infraestrutura e espaço. É o produto sem fim das ciberespaciais, ou seja, as formações ciberespaciais desiguais de materialidades, como tecnologias e interfaces, e imaterialidades, como dados e representações, que sempre produzem algo novo. Essas ciberespacialidades, mais do que a possibilidade tecnológica do próprio ciberespaço, são o que mudou profundamente a economia e a sociedade nas últimas três décadas, e por isso deve ser um objeto significativo de nossa preocupação para o futuro previsível¹⁴ (tradução nossa).

¹¹ “Going back to the 1990s, geographers were also wary of the language being used to describe the characteristics of internet, which included a great number of spatial metaphors. It is important to highlight that while these grand concepts were being conceived, geography was undergoing new theoretical developments” (FERREIRA; VALE, 2021, p. 2).

¹² “[...] cyberspace has been considered a segment of image space. For geography, the concept of image space was considered initially as mental images, meaning it referred to the imagined spaces in our minds expressed through maps and illustrations” (FERREIRA; VALE, 2021, p. 3).

¹³ “[...] while the conception of cyberspace itself has become a stable one in the last decade, the growing geographic literature on the topic has unveiled the complex topographies of cyberspace” (FERREIRA; VALE, 2021, p. 3).

¹⁴ “Thus, cyberspace is by no means an overcoming of actual space or a wide open space free to roam for everybody. Instead, it is a complex concept that is interweaved with everyday life and the real world. It contains its own topographies, divides, and place meanings, most of which stem from but also change the real world. In this sense, cyberspace is not a stable space that is already there. It is an ongoing and highly performative process constituted by temporary assemblages of data, people, devices, infrastructure and space. It is the never-ending product of cyberspatialities, that is, the uneven cyber spatial formations of materialities, such as technologies and interfaces, and immaterialities, such as data and representations, that always produce something new. Those cyberspatialities, rather than the technological possibility of cyberspace itself, are what has profoundly changed the economy and the society in the last three decades, and so it should be a significant object of our concern for the foreseeable future” (FERREIRA; VALE, 2021, p. 4).

Ademais, cabe acrescentar o papel do ciberespaço nas condições gerais de produção:

A abordagem do ciberespaço na medida de sua assimilação a uma infraestrutura técnica mascara muitas vezes o fato fundamental de que, para a comunicação digital interativa, as redes funcionais são independentes das redes físicas. Em outras palavras, um sistema de comunicação interativo, perfeitamente coerente e confiável, pode passar por um número indeterminado de suportes (hertziano, telefone clássico, cabo coaxial etc.) e de sistemas de codificação (digital, analógico), com o auxílio das interfaces e tradutores adequados. Hoje, a comunicação digital interativa cresce exponencialmente usando toda uma gama de infra-estruturas heterogêneas *já existentes*. O aumento das capacidades de transmissão dos canais, que ocorre regularmente, é apenas uma das chaves do crescimento do tráfego. Os algoritmos de compressão e descompressão dos dados, que utilizam a capacidade de cálculo autônoma dos terminais inteligentes da rede (os computadores), representam a segunda via, complementar, do aumento das taxas de comunicação (LÉVY, 1999, p. 193, grifos do autor).

É necessário, também, enfatizar que tanto os meios de produção quanto os meios de consumo são viabilizados pelas condições gerais de produção, o que na hodiernidade se efetiva pelas condições materiais e imateriais de produção. Lencioni (2007) explica que a integração das vias de circulação material com as redes de circulação imaterial e com os centros de formação profissional aglomerada assume uma dimensão regional e uma inserção global. Essas duas dimensões são mais densas e coesas na cidade-região, forma fenomênica do urbano na atualidade. Nessa lógica, a relação entre a cidade-região e a contemporaneidade se dá desta forma:

Um simples hífen (cidade-região) em substituição a uma preposição [conjunção] (cidade e região) diz muito. Revela o desenvolvimento de um novo arranjo territorial que se constitui numa manifestação socioespacial do capitalismo contemporâneo e se expressa num paradigma para se pensar a nova escala de processos e relações sociais. Mais do que uma manifestação, a cidade-região se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea, porque se coloca como condição, meio e produto fundamental para a reprodução social dos dias atuais (LENCIONI, 2006, p. 71).

Considerando esse contexto de mudanças, as últimas duas décadas do século XX e os anos mais recentes foram períodos de profunda desregulação financeira, de intensa revolução na telemática e de intensas transformações socioespaciais decorrentes de grandes mudanças nas condições gerais de reprodução social do capital, as quais possuem vínculo estreito com a cidade-região, segundo Lencioni (2006). Cabe esclarecer que essas condições gerais dizem respeito às condições necessárias à reprodução do capital em geral e, nesse

sentido, não se constituem em condições que interessam, especificamente, a um capitalista, mas que são importantes para vários capitalistas, ou seja, ao capitalista em geral, como, por exemplo, a instalação de redes de fibra ótica, a implantação de escolas técnicas fornecedoras de trabalhadores qualificados e especializados e o desenvolvimento de infraestruturas. Não resta dúvida, portanto, de que as transformações nas condições gerais de produção alteraram os fatores de atração das cidades e das regiões, conduzindo à reestruturação de algumas e à marginalização de outras.

Outrossim, é preciso, ainda, salientar a importância dos transportes na contemporaneidade, pois os

[...] baixos custos de transporte e comunicação podem facilitar a dispersão e a descentralização da atividade por espaços geográficos cada vez mais amplos. A quase eliminação do tempo e dos custos de transporte como fator determinante para a decisão da localização permite que o capital explore diferentes oportunidades de lucro em lugares extremamente díspares. As divisões de trabalho dentro de uma empresa podem ser descentralizadas para diferentes locais. A deslocalização produtiva se torna possível e o elemento de monopólio na concorrência é reduzido. As especializações regionais e as divisões do trabalho se acentuam, porque pequenas diferenças de custo (como impostos locais) se traduzem em mais lucro para o capital (HARVEY, 2014, p. 140-141).

Outro aspecto não menos importante refere-se à rede de proximidade relativa, que concerne às redes imateriais, como a rede de fluxos de informação e comunicação, as quais – não se pode esquecer – requerem infraestrutura material, como os cabos de fibra ótica implantados sob o solo, permitindo que o que está territorialmente distante fique próximo, proporcionando uma aproximação (LENCIONI, 2011). Para Scott *et al.* (2001), essas redes encontram-se de forma característica nos principais centros econômicos, sendo a base para fases sucessivas de expansão, aumentando a produtividade e o desempenho, os quais, portanto, são favorecidos pela concentração urbana. Situação que, evidentemente, cabe no exemplo paulistano, uma vez que a concentração garante, sobretudo, a eficiência do sistema econômico, além de intensificar a criatividade, a aprendizagem e a inovação, tanto pela flexibilidade crescente dos produtores quanto pelos enormes fluxos de ideias e conhecimento que ocorrem ao longo dos vínculos transacionais dentro de redes de indústrias localizadas.

Na realidade, o aprimoramento das condições gerais de produção, por meio das redes materiais e imateriais, tem influência na velocidade com que os capitais circulam, de modo que a aceleração de

[...] todas as circunstâncias que produzem diferença nos períodos de rotação dos capitais aplicados nos diferentes ramos ocasionam também, quando atuam individualmente (por exemplo, quando um capitalista tem oportunidade de vender mais rápido que seu concorrente, quando emprega mais do que seu competidor métodos que encurtam os períodos de trabalho etc.), diferença na rotação dos vários capitais individuais que operam no mesmo ramo (MARX, 1980, p. 264).

Como resultado da aceleração do processo de circulação, Harvey (2014, p. 159) destaca que,

[...] uma vez que a circulação e a acumulação do capital se generalizam, o nível salarial precisa ser mantido em limites que permitam o lucro. Qualquer medida para maximizar os lucros equivale a diminuir os salários ou aumentar a produtividade no trabalho. Competição acirrada leva a uma redução geral dos salários, querendo ou não os capitalistas individuais. A distribuição de renda entre os salários e lucros é produto de uma combinação de escassez de mão de obra com a situação da luta de classes. A configuração resultante é geograficamente desigual.

Nessa perspectiva, Lencioni (2007, s. p.) assinala que, em relação

[...] às áreas metropolitanas onde se adensam as condições gerais de produção voltadas às indústrias de alta tecnologia e inovadoras (não importam aqui os limites administrativos da região metropolitana), tem se esboçando uma nova forma de desigualdade territorial, dada a densidade e a aglomeração territoriais dessas condições gerais. E convém ressaltar que essas condições gerais exigem muitos equipamentos e serviços, os quais podem dizer respeito à concentração de trabalho intelectual e aos serviços voltados à gestão do capital. Todavia, outras parcelas do território são caracterizadas pela presença de condições gerais de produção direcionadas às atividades tradicionais.

Além disso, segundo evidenciam Scott *et al.* (2001), resulta desse processo um caráter perverso, no qual São Paulo está inserido, já que a reorganização socioespacial gerou consequências negativas e, como essas cidades cresceram e se expandiram para fora e suas populações se tornaram mais diversificadas, um conjunto complexo de disfunções espaciais nos empregos, moradias, equipamentos de transporte, os quais promoveram, por sua vez, muitos impactos ambientais. Para os autores, de um lado, esse estado das coisas agravou os problemas dos pobres do centro urbano, visto que os melhores empregos somem para as *edge cities*, o estoque habitacional se torna escasso e sobrepovoado e o número de sem-teto aumenta. Entretanto, por outro lado, a expansão acelerada para fora da franja

urbana cria, muitas vezes, áreas periféricas isoladas onde as famílias, atraídas por moradia baratas, fixam residência tão longe de seu lugar de trabalho que o tempo de transporte se torna muito demorado todos os dias (SCOTT *et al.*, 2001).

Essa percepção é corroborada por Harvey (2014, p. 144), para quem a criação de

[...] novas divisões territoriais do trabalho, novos complexos de recursos e novas regiões como espaços dinâmicos de acumulação de capital promovem oportunidades de geração de lucro e absorção dos excedentes de capital e trabalho. No entanto, tais expansões geográficas muitas vezes ameaçam os valores já fixados em outros lugares. Essa contradição é inevitável: ou o capital se desloca e deixa para trás um rastro de devastação e desvalorização (Detroit, por exemplo), ou permanece no mesmo lugar e se afoga no excedente de capital que inevitavelmente produz, mas para o qual não consegue encontrar uma saída lucrativa.

É importante, ainda, reiterar que essa expansão metropolitana só foi possível devido ao desenvolvimento das redes de circulação e das redes imateriais de informação e comunicação, que possibilitaram a integração não só da produção industrial, mas também de suas atividades complementares (LENCIONI, 2005). Esse cenário demanda uma nova compreensão da velocidade dos fluxos e do processo de concorrência entre as indústrias/empresas, haja vista que

[...] o capital enfrenta e mobiliza essa dualidade de uma maneira particular, e é nisso que devemos atentar. O capital existe como fluxo contínuo de valor que passa pelos diferentes estados físicos que identificamos (além de outros que devem ser considerados). A continuidade do fluxo é condição primária da existência do capital. Este deve circular continuamente, do contrário morre. A velocidade de sua circulação também é importante. Se consigo fazer meu capital circular mais rápido do que você faz circular o seu, tenho uma vantagem competitiva. Assim, existe uma pressão competitiva considerável para acelerar a rotatividade do capital. A tendência à aceleração é facilmente identificável na história do capital. A lista de inovações tecnológicas e organizacionais criadas para aumentar a velocidade de circulação e reduzir as barreiras impostas pela distância física é longa (HARVEY, 2014, p. 76).

Para Lencioni (2011, p. 136),

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

Ademais, o território das regiões metropolitanas, a exemplo de Paris, Londres, Sydney, Buenos Aires e Santiago do Chile, tem se estendido, incorporando novas áreas à lógica metropolitana (LENCIONI, 2007). Há nessa situação uma estreita

relação com o desenvolvimento das condições gerais de produção, sobretudo no que diz respeito aos meios de circulação voltados para as indústrias de alta tecnologia e inovadoras. Nesse cenário, essa metamorfose metropolitana tem ocasionado uma redefinição das funções do núcleo metropolitano, que precisa responder, cada vez mais, às exigências da reestruturação econômica, implicando, então, no desenvolvimento de novos serviços (LENCIONI, 2011). Convém, nesse caso, destacar os serviços de ordem superior voltados à administração e gestão do capital das grandes empresas, bem como aqueles relativos ao setor financeiro, a exemplo dos bancos, carteiras de crédito e seguradoras, e os serviços relativos à esfera pública, como os da administração pública e os relacionados ao controle político.

Destarte, Lencioni (2011) enfatiza a importância de se considerar as recentes transformações no estado de São Paulo como uma mudança na natureza da hegemonia da cidade de São Paulo, que passa a afirmar, ainda mais, sua primazia, inclusive no continente sul-americano. Essa cidade é um local, por excelência, da gestão do capital, condição responsável por alterar a própria divisão territorial do trabalho a nível regional, nacional e global, podendo ser medida pelo valor adicionado gerado no setor de serviços, que no ano de 2008 representava 78,58% do valor adicionado do município de São Paulo.

Conforme Selingardi-Sampaio (2009) ressalta, nas fases mais recentes do capitalismo mundial, o papel de São Paulo como distribuidor de inovações e informações de origem exógena para as demais regiões brasileiras foi se ampliando, adquirindo natureza múltipla (ou seja, não apenas industrial) por meio de suas faces intrínsecas e vicária, decorrentes do processo de desconcentração industrial. É válido, portanto, considerar que essa

[...] condição, que reafirma a primazia da centralidade da cidade de São Paulo, se deu num quadro de perda de postos de trabalho na indústria, que caiu pela metade entre 1985 e 2001. De 1985 a 2001, de acordo com a RAIS, do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE-RAIS, vários anos), a cidade de São Paulo perdeu 425.249 postos de trabalho na indústria. No entanto, não se pode esquecer que ela ainda é uma das maiores cidades industriais do mundo, comportando cerca de meio milhão de trabalhadores na indústria. A segunda cidade do País, em termos de emprego industrial, é o Rio de Janeiro, com 203.364 trabalhadores na indústria (LENCIONI, 2011, p. 146).

A despeito de ter perdido parte expressiva dos postos de trabalho na indústria, não se pode acreditar na falácia de que

[...] a cidade de São Paulo, o centro metropolitano, não é mais uma cidade industrial. É conveniente destacar que o setor de serviços responde por 75,8% do valor adicionado, enquanto o industrial por 24,2%. De fato, é bem menor, mas não é inexistente. Na indústria de transformação da cidade de São Paulo se faz presente 472.208 trabalhadores, o maior contingente de trabalhadores industriais do país, a indicar a permanência da atividade industrial, que diminuiu, sim, mas que não desapareceu (LENCIONI, 2009, p. 2).

Assim, mesmo com as expressivas perdas de postos de trabalho na indústria, Lencioni (2009) assegura que essa interpretação é dedutiva e redutora, pois o simples arrefecimento no número de estabelecimentos industriais no centro metropolitano (cidade de São Paulo) e na região metropolitana não necessariamente significa que a capital e a região metropolitana tenham perdido importância na economia industrial. Ainda, a autora acrescenta que São Paulo e região metropolitana não perderam nenhuma importância no setor industrial, e que essa diminuição no número de estabelecimentos industriais, bem como de trabalhadores, se deu paralela e simultaneamente à intensificação do adensamento da indústria inovadora e de alta tecnologia na capital, na região metropolitana e no seu entorno, não diluindo nenhum pouco as diferenças entre o estado paulista e as demais regiões brasileiras.

Nesse sentido, Lencioni (2015b) destaca que uma das características da indústria de transformação é a de ter maior potencial de mobilidade no território, mas essa característica se modifica inteiramente quando se trata de uma indústria inovadora. Isso decorre do fato de a indústria inovadora exigir determinadas condições gerais de produção que não são encontradas em todos os lugares. Essas condições, a exemplo de centros de pesquisa e universidades, são fundamentais para a inovação – e, como é sabido, centros de pesquisa e universidades de ponta não são encontrados em todos os lugares. Desse modo, conforme a autora, a indústria inovadora exige determinadas condições gerais de produção específicas, a exemplo da proximidade com universidades de pesquisa que poderão estabelecer sinergias com ela. Além disso, são *gerais* devido às suas condições voltadas ao consumo coletivo, para um conjunto de empresas, e não apenas ao consumo individual. Considerando esse cenário, fica evidente a importância de São Paulo, que

[...] ainda ocupa o primeiro lugar como maior estado exportador, embora sua participação nos fluxos gerados apresente um declínio significativo nos últimos cinco anos; isto acontece enquanto as exportações de Minas Gerais

e Rio de Janeiro aumentam paulatinamente seu peso no total nacional. Por sua vez, São Paulo é o único estado que gera uma corrente de comércio (exportações mais importações) equivalente a 30% do total dos fluxos mercantis movimentados anualmente pelo Brasil, ao passo que a corrente de comércio gerada por Minas Gerais e Rio de Janeiro seja bastante menor, com 11% e 10% respectivamente. Todavia, cabe observar que no início da década a participação de São Paulo neste movimento era de 40% (ARROYO, 2012, p. 10).

De acordo com Arroyo (2012), os fluxos de mercadorias que partem do estado de São Paulo para o mercado internacional, bem como aqueles que a ele chegam, apresentam um grau de diversificação crescente, tanto na sua composição quanto nos mercados de origem e destino. Destarte, a diversificação da pauta exportadora, com crescente participação de produtos manufaturados, revela a densidade industrial do território paulista e a complexidade que sua economia outorga à divisão territorial do trabalho. Devido a isso, é relevante observar que

Grande parte da dinâmica econômica do Estado de São Paulo explica-se pela presença de circuitos espaciais de produção associados ao mercado externo. Podemos enumerar aqueles vinculados aos produtos de indústrias de transformação que ocupam o primeiro lugar nas exportações paulistas, entre os quais se destacam: aviões e veículos aéreos, terminais portáteis de telefonia celular, automóveis e veículos pesados, partes e acessórios, máquinas e motores etc. Isto explica o lugar que ocupam no ranking empresas exportadoras como Embraer, Motorola, General Motors, Volkswagen, DaimlerChrysler, Scania, Ford, Toyota, Mercedes-Benz, Caterpillar, muitas das quais são também grandes importadoras (ARROYO, 2012, p. 13).

Em relação à indústria de alta tecnologia, Lencioni (2009) assevera que, em direção a uma escala maior, enfocando apenas o estado de São Paulo, a concentração territorial da indústria inovadora e de alta tecnologia se repete. A região metropolitana de São Paulo e seu entorno, compreendendo a região de Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos, detêm 87,7% dessas indústrias que se fazem presentes no território paulista e 45,2% – quase metade – da indústria inovadora e de alta tecnologia do Brasil.

Sob essa ótica, uma análise atenta revelará que é o estado de São Paulo, precisamente a metrópole paulistana, que concentra a indústria inovadora, onde cinco regiões metropolitanas figuram, a saber: a de São Paulo, a de Campinas, a do Vale do Paraíba, a de Sorocaba e a da Baixada Santista (LENCIONI, 2015b). Esse é o território que representa o centro da inovação no país, que representou o cerne do processo de desconcentração industrial no estado de São Paulo, em especial da

região metropolitana de São Paulo. Essa relação entre São Paulo e Campinas no processo de desconcentração industrial ajuda a entender que a

[...] queda nas proporções detidas pela capital no conjunto industrial do estado implica, portanto, [em] **desconcentração industrial**, com a capital perdendo posição relativa – apesar de seu grande crescimento – porque outras áreas cresciam a um ritmo mais acelerado, principalmente o entorno paulistano, que era acelerado pela metropolização da capital. Seria identificável, também, ainda que de modo muito débil, o processo de descentralização industrial, entendido como a transferência física (parcial ou total) de fábricas, ou da produção industrial, da capital para outras áreas, sendo um de seus exemplos o deslocamento de unidades de beneficiamento de algodão para Campinas e outras cidades do interior (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 121, grifos da autora).

Como Mendes (2007) destaca, durante a década de 1970, a região de Campinas foi a que mais recebeu investimentos, por meio do processo de desconcentração industrial iniciado na Região Metropolitana de São Paulo e pela instalação de grandes e importantes empresas estrangeiras no município. A despeito do processo descrito no presente capítulo – a desconcentração industrial, oriunda, sobretudo, das deseconomias de aglomeração –, destaca-se o papel das forças aglomerativas para a constituição dos condomínios industriais.

Portanto, é necessário enfatizar que a relação estabelecida entre os dois núcleos urbanos supracitados – Campinas e São Paulo –, atualmente, amalgamados na cidade-região, é, sim, nítida e visível. Um fato significativo nesse contexto é que Campinas foi um dos municípios que mais recebeu indústrias e investimentos advindos do processo de desconcentração industrial da metrópole paulista. Evidentemente, a discussão empreendida neste capítulo é imprescindível para a compreensão dos desdobramentos do processo de desconcentração industrial em Campinas e em sua região administrativa, com destaque para os municípios de Campinas, Atibaia e Jarinu, todos no estado de São Paulo, e que abrigam os condomínios industriais, cujo debate é apresentado no próximo capítulo.

3 REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS (RAC): O PROCESSO DE FORMAÇÃO SOCIOESPACIAL DOS MUNICÍPIOS DE ATIBAIA, CAMPINAS E JARINU

No intuito de compreender como se organiza a Região Administrativa de Campinas (RAC), bem como a Região Metropolitana de Campinas (RMC), no presente capítulo busca-se reconstituir, brevemente, o processo de formação histórica dessas duas escalas de organização do território e de seus precedentes normativos e fatos históricos – e, de certo modo, de suas características mais atuais. Na sequência, demonstra-se (em ordem alfabética) o processo de formação socioespacial dos municípios que são o escopo desta investigação científica: Atibaia, Campinas e Jarinu. Não se tem por fito realizar um resgate histórico de todos os marcos importantes, mas apenas explicar os processos gerais que caracterizam a RAC, bem como algumas singularidades que construíram os municípios mencionados. Vale destacar que o município de Campinas, por ser a sede da RAC e da RMC, como também por ser o mais populoso, contando com uma densa rede de instituições, foi, por conseguinte, objeto de estudos e análises de vários autores.

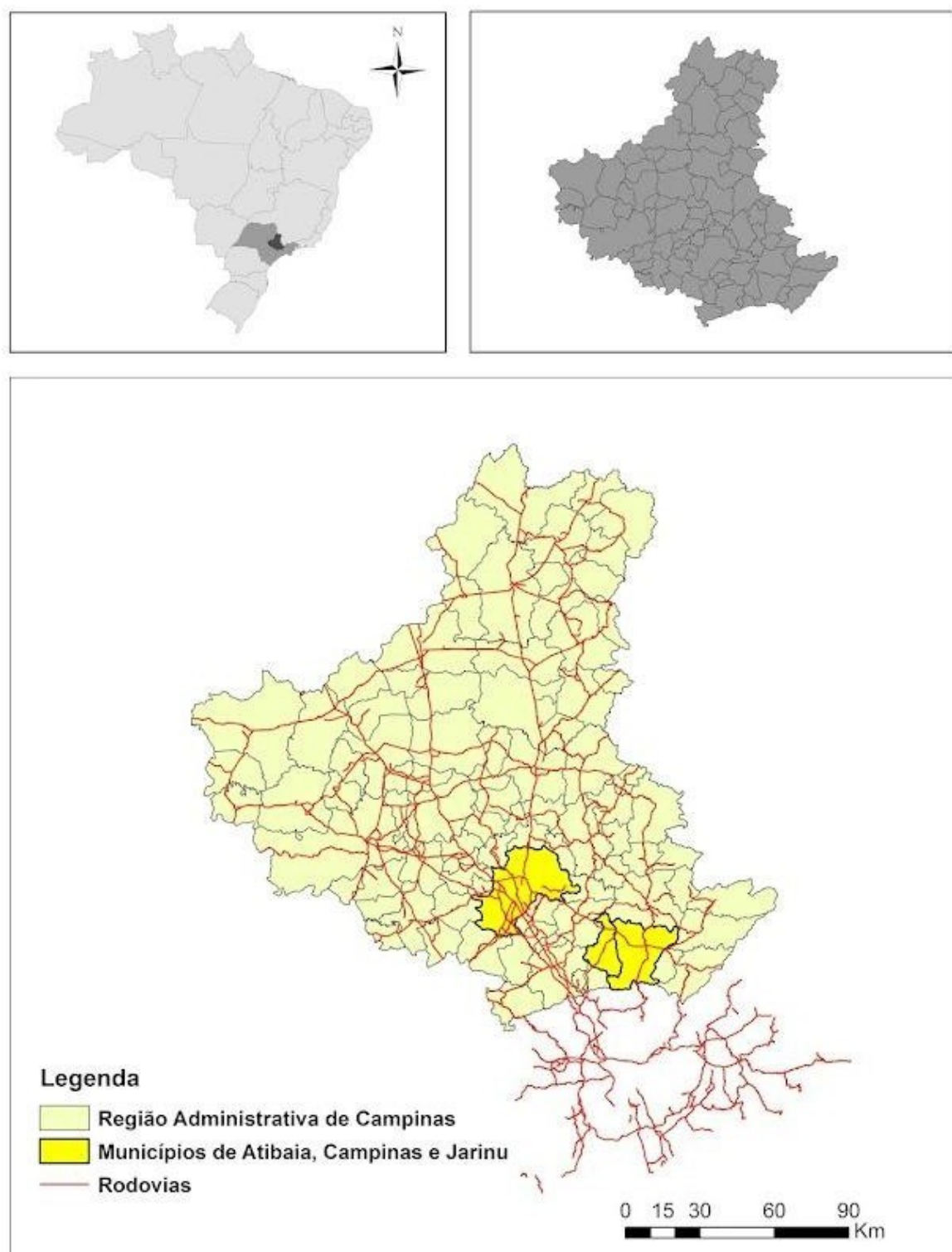
3.1 O processo de constituição da Região Administrativa de Campinas (RAC) e da Região Metropolitana de Campinas

Rosa (2009) explica que a Região Administrativa de Campinas (RAC) (Figura 1) foi criada em janeiro de 1987, por meio do Decreto nº 26.581, resultado da compatibilização de duas estruturas: as 11 Regiões Administrativas e as 42 Regiões de Governo. Dessa maneira, o espaço delimitado pelo Governo do Estado de São Paulo, denominado Região Administrativa de Campinas (RAC), é composto por 90 municípios, que contabilizavam quase seis milhões de habitantes em 2005.

Esta Região Administrativa é formada pelas Regiões de Governo (RGs): Campinas com 22 municípios, Bragança Paulista com 17 municípios, Jundiaí com 9 municípios, Limeira com 8 municípios, Piracicaba com 11 municípios, Rio Claro com 8 municípios e São João da Boa Vista com 16 municípios. A RAC ocupa uma área de 27.079 km², que representa 10,9% do total do território do Estado (ROSA, 2009, p. 33).

Figura 1 – Mapa da Região Administrativa de Campinas-SP: localização dos municípios estudados

Região Administrativa de Campinas - Atibaia, Campinas e Jarinu



Base Cartográfica: IBGE

Fonte: Des: Angélica Vieira de Souza Lopes; Org.: Thiago Bueno Saab

A RAC está situada no mais dinâmico e diversificado centro industrial de agronegócios e de serviços do estado, com cerca de 90% de sua população morando em áreas urbanas, de modo que duas de suas cidades – Piracicaba e Jundiaí – têm mais de 250 mil habitantes, além, é claro, de Campinas (CAIADO, 2002). Campinas passou a ser formalmente a sede, e é o núcleo, de sua Região Metropolitana (RMC), a qual foi institucionalizada em 2000, através da Lei Complementar nº 870, de 19 de junho de 2000 (CAIADO, 2002). O município também é a sede da Região Administrativa de Campinas (RAC), que abarca sete Regiões de Governo (Bragança Paulista, Jundiaí, Limeira, Piracicaba, São João da Boa Vista, Rio Claro, além da própria Região de Governo de Campinas (RGC), compreendendo 90 municípios).

A Região Metropolitana de Campinas (RMC) é a segunda mais importante na produção industrial no estado de São Paulo, depois da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) (SANTOS, 2018). No que tange à relevância da RMC para o estado, Arroyo (2012) explica que das 15 regiões nas quais se divide administrativamente o estado de São Paulo, três delas concentravam, em 2006, 70% das exportações: Região Metropolitana de São Paulo (36%), Região Administrativa de Campinas (21%) e Região Administrativa de São José dos Campos (15%).

Conforme Santos (2018), na década anterior – 1990 –, essas três regiões também concentravam 70% das exportações estaduais, mas com uma proporção um pouco diferente, como mostram estes dados de 1996: Região Metropolitana de São Paulo (41%), Campinas (17%) e São José dos Campos (12%). Esse indicador, ao que tudo indica, revela a tendência ao processo de desconcentração espacial experimentada pela indústria no estado de São Paulo naquele período.

Historicamente, Cano (2007, p. 11, grifo do autor) destaca que

[...] o capitalismo tem suas intrínsecas leis, e a da concentração é inevitável, não podendo ser alterada “por decreto”. O próprio movimento de desconcentração industrial observado entre fins da década de 60 e início da década de 80 mostra claramente isto: enquanto o estado de São Paulo perde posição relativa na produção industrial do país, seu *interland* (Estado de São Paulo *menos* a Grande São Paulo) aumentou consideravelmente seu peso nacional, não apenas quantitativamente mas também qualitativamente, com a implantação da indústria do álcool a partir da cana, do desenvolvimento agroindustrial exportador, das indústrias de material bélico, aeronáutico, de microeletrônica e de informática.

Ainda segundo o autor,

[...] Ao contrário das demais regiões, São Paulo contou com os elementos fundamentais para sua expansão diversificada e concentradora: avançadas relações capitalistas de produção, amplo mercado “interno” e, desde muito cedo, uma avançada agricultura mercantil, mesmo se excluído o café. Daí decorreu seu processo de concentração industrial, e, já antes de 1930, sua estrutura industrial era a mais avançada do país, contando, inclusive, com um incipiente compartimento produtor de bens de produção, instalado com vistas ao mercado nacional. Daí se estabeleceu, desde cedo, uma relação de forte predominância do complexo econômico paulista sobre as demais regiões do país, imprimindo-lhes, em grande medida, uma relação comercial de “centro-periferia” (CANO, 2007, p. 23).

Nesse sentido, assim como Selingardi-Sampaio (2009) enfatiza o papel da cafeicultura e de seu excedente para a intensificação da industrialização, sobretudo, no interior do estado paulista, Cano (2007, p. 28) também elenca algumas justificativas para o mesmo processo:

[...] Dentre seus principais componentes: a atividade produtora do café; a agricultura produtora de alimentos e matérias-primas, vista em dois segmentos: o primeiro, representado pela produção desenvolvida dentro da área da propriedade cafeeira, quer como cultivos intercalados, quer como produção elaborada em terras cedidas pelo proprietário aos trabalhadores do café; o segundo, pela agricultura que produz essencialmente para o mercado, operando fora da propriedade cafeeira; a atividade industrial, que, em função do objeto de análise, deve ser vista também, em pelo menos três segmentos: um, representado pela produção de equipamentos de beneficiamento de café; outro, pela importante indústria de sacarias de juta para a embalagem do café, e o terceiro, representando os demais compartimentos produtivos da indústria manufatureira, entre os quais –notoriamente se destaca o têxtil; a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista; a expansão do sistema bancário; a atividade de comércio de exportação e de importação; o desenvolvimento de atividades criadoras de infra-estrutura – portos e armazéns, transportes urbanos e comunicações – bem como daquelas inerentes à própria urbanização, como o comércio, por exemplo; finalmente, a atividade do estado, tanto do governo federal como do estadual, principalmente pela ótica do gasto público. Além dos elementos acima, destaco as seguintes variáveis: o movimento migratório; a disponibilidade de terras; os saldos da balança comercial com o exterior e com o resto do país; o capital externo; e por último, as políticas tarifária, monetária, de câmbio, e as políticas de defesa e valorização do café.

No que concerne à inserção do estado de São Paulo na Divisão Territorial do Trabalho (DTT) e na Divisão Internacional do Trabalho (DIT), vale observar que os

[...] circuitos espaciais de produção industrial, formados por uma multiplicidade de empresas e ramos, se desenvolvem em diferentes porções do território, em particular nas áreas comandadas pelas cidades de São Paulo, Campinas e São José dos Campos. A presença de grandes empresas ligadas à produção de bens de alto valor agregado e conteúdo tecnológico é uma característica distintiva destas áreas. A tal comportamento industrial corresponde um destacado desempenho na agenda de exportação. São estas três aglomerações urbanas que compõem o núcleo duro desse processo e que, de certa forma, ditam o ritmo da dinâmica territorial paulista. Por sua vez, as áreas não metropolitanas participam de forma menos expressiva nas correntes de comércio

internacional, com circuitos vinculados sobretudo à produção de commodities, como alumínio, açúcar, suco de laranja e carnes congeladas (ARROYO, 2012, p. 22).

Conforme destacam Fernandes, Brandão e Cano (2002), desde a constituição da RMC, a intensidade do dinamismo que a caracteriza nas últimas décadas pode ser observada pelo crescimento de sua população, em comparação com a população da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) e de outras regiões. Entre 1991 e 2000, a RMC apresentou um incremento de cerca de 1,1 milhão de habitantes, equivalendo a 9,7% da RMSP em 1980, e subindo para os percentuais de 11,5%, em 1991, e 13,1%, em 2000.

Para Rosa (2009), a diversificação e o peso da estrutura industrial da RAC são marcantes. Merece destaque o Polo Petroquímico de Paulínia, composto pela Refinaria de Paulínia (Replan), da Petrobrás, e por outras empresas do setor químico e petroquímico; o parque têxtil de Americana, Nova Odessa e Santa Bárbara d'Oeste; o Arranjo Produtivo Local ceramista em Santa Gertrudes, Artur Nogueira, Pedreira e Porto Ferreira; o de papel e celulose em Limeira e Jundiaí; além do polo de alta tecnologia de Campinas e Hortolândia. Entre as cidades da RAC, várias delas

[...] têm no turismo uma de suas principais atividades econômicas, como é o caso das estâncias hidrominerais de Atibaia, Serra Negra, Águas de Lindóia, águas de São Pedro, Amparo e Lindóia, conhecidas pela qualidade terapêutica de suas águas. Na RAC foram implantados grandes empreendimentos turísticos e de lazer, como os parques temáticos de Vinhedo e Itupeva, localizados às margens da Rodovia Bandeirantes. Além disso, alguns municípios têm como tradição a apresentação de feiras e expedições periódicas de seus produtos agropecuários, como é o caso de Holambra, com a Expoflora; de Atibaia, com as festas de Flores e Morangos, da Uva, do Pêssego, do Morango, do Figo e Expolegumes; e de Louveira e Jundiaí, com a Festa da Uva (ROSA, 2009, p. 45).

Araújo e Aducci (2014) revelam que na RAC também estão empresas de grande porte dos ramos industriais de maior intensidade tecnológica, instaladas nas cidades de Jaguariúna e Americana, que, quando somadas àquelas localizadas no município de Campinas, formam o segundo maior polo de *software* no estado. Conforme dados coletados por Santos (2018), na Região Metropolitana de Campinas, as empresas de desenvolvimento de *software* e de consultoria em Tecnologia da Informação (TI) representam 46,5% do total nesse setor (338 empresas), indicando a importância desse ramo na região; as empresas de tratamento de dados e portais relacionados à Internet representam 20,2% (147

empresas); de telecomunicações, 16,9% (123 empresas); e de suporte técnico, manutenção e outros serviços em TI, 16,4% (119 empresas). De modo geral,

O percentual de empregos do setor de TIC's (classificado genericamente [...] como "segmento de software") em relação ao total de empregos da RMC passou de 1,6% em 2006 para 2,0% em 2014. Em termos absolutos, o total de empregos do setor de TIC's era de 12.025 e, do total de empregos da RMC, era 739.356 em 2006, passando para 20.738 e 1.036.642, respectivamente, em 2014. Um crescimento de 72,5% dos empregos no setor de TI e 40,2% do total de empregos. É importante destacar que há o predomínio de trabalhadores com superior completo no setor de TIC's e que o crescimento dos empregos nesse setor ocorre num ritmo mais acelerado em relação ao total de empregos. No entanto, a sua expressividade ainda é baixa, passando de 1,6% do total de empregos para 2,0%, ou seja, uma parcela reduzida dos trabalhadores faria parte do setor de TIC's. Já em relação ao total de empregos, é nítido que houve o crescimento de trabalhadores com superior completo (101%), trabalhadores com mestrado (270,2%) e trabalhadores com doutorado (91,8%), muito superior ao crescimento do total de empregos da RMC (40,2%), indicando o crescimento da demanda por trabalhadores qualificados pelas empresas e a possibilidade de sua retenção na região (SANTOS, 2018, p. 263).

Em termos de hierarquia espacial da indústria de maior intensidade tecnológica, é possível observar que na

[...] Região Metropolitana de São Paulo se fazem presentes 62% das empresas inovadoras que realizavam atividades internas de P&D. É nessa região que se concentra quase a metade (48%) do total em P&D no estado paulista. Segue-se à região metropolitana de São Paulo, a Região Administrativa de Campinas, onde 18% das indústrias inovadoras e de alta tecnologia realizavam atividades internas de P&D, dizendo respeito a 12% do pessoal de P&D da indústria paulista. Em terceiro lugar, temos a Região Administrativa de São José dos Campos onde, 2% da indústria inovadora e de alta tecnologia realiza P&D internamente (LENCIONI, 2009, p. 8).

Araújo e Aducci (2014) confirmam que a RMC de Campinas é reconhecida no cenário nacional como um importante polo de tecnologia, perdendo em importância apenas para a RMSP. O início desse processo remonta à década de 1970, com a inauguração da fábrica de computadores da IBM, em Sumaré, e do Centro de Pesquisa e Desenvolvimento da Telebrás, que, posteriormente, se tornou o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações (CPqD), em Campinas. A partir desse núcleo, foi-se gestando toda uma rede de apoio à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico, consolidando Campinas e seu entorno próximo como polo de Tecnologia da Informação (TI) no estado e no país.

Desse modo, Campinas está ligada aos setores de maior intensidade tecnológica, tanto nos ramos industriais quanto nos serviços superiores ou quaternários. Como exemplo, o setor de *software*, graças ao importante papel que

assumiu em uma economia marcada por constantes transformações tecnológicas, está presente nas mais diversas cadeias produtivas. O dinamismo e o caráter inovador desse ramo, intensivo em pesquisa e desenvolvimento (P&D), garantem ao setor uma posição estratégica como promotor do desenvolvimento econômico. Ademais, ainda existe o fato de que sua taxa de crescimento permanece acima dos demais setores no Brasil, e mais especificamente no estado de São Paulo, o que o transforma, também, em um importante gerador de empregos com maior qualificação.

Rosa (2009) destaca um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) que considera Campinas como uma metrópole regional – e cada metrópole se apresenta com uma determinada especificidade e vocação. Assim sendo, Campinas revela-se, entre outras qualidades, como sede provedora de serviços, e a função industrial regional campineira tem se caracterizado por abrigar setores modernos e plantas industriais articuladas em grandes e complexas cadeias produtivas, com relevantes participações na produção estadual.

Nesse sentido, de forma incontestável, Campinas tem potencial para desenvolver um conjunto de atividades tradicionalmente encontradas apenas nas grandes capitais do país (ROSA, 2009). O setor terciário campineiro engloba um desenvolvido segmento de serviços, com destaque para os complexos universitário, cultural e hospitalar, as grandes redes educacionais, bancária, imobiliária e de transportes, o comércio de grande porte ou especializado, a rede de alojamento e alimentação e os serviços pessoais diferenciados.

No que tange à qualidade dos empregos presentes na RMC e na RAC,

Entre 2008 e 2012, o crescimento da escolaridade do pessoal ocupado no setor de *software* e serviços de tecnologia da informação e telecomunicações e municípios selecionados foi bem superior para quase todos os níveis quando comparado ao total dos empregos no Estado de São Paulo. O destaque foi o aumento expressivo dos empregos com Mestrado no setor: 232,4% nos municípios selecionados, contra 93,1% para o total de empregos do Estado. Para os empregos com superior completo, os avanços foram de 66,7% e 31,0%, respectivamente. A ampliação dos empregos com Doutorado (42,3%), embora inferior àquela verificada para o total do Estado, foi muito expressiva, uma vez que, nos números referentes ao Estado, estão incluídos os empregos em universidades e instituições de pesquisa (ARAÚJO; ADUCCI, 2014, p. 17).

A ligação da RMC e da RAC com os setores mais intensivos em tecnologia – decorrentes, também, das próprias políticas de atração e incentivos fiscais – possui estreito vínculo com o fato de que a Região Metropolitana de Campinas é

considerada pela Agência de Inovação da Universidade de Campinas (UNICAMP) como uma das principais áreas de inovação da América Latina, juntamente com São José dos Campos e Litoral, formando um macroeixo de desenvolvimento técnico-científico-informacional.

Para Mendes (2007), a RMC concentra importantes instituições, reconhecidas nacional e internacionalmente como centros de excelência na geração de conhecimentos científicos e tecnológicos. Conta, também, com mão de obra qualificada para as atividades inovativas, sendo derivado daí o desenvolvimento na região da indústria de alta tecnologia, principalmente aquelas relacionadas às Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC). Ainda de acordo com Mendes (2007), a UNICAMP, juntamente com a Prefeitura de Campinas, conta com uma empresa (CIATEC – Companhia de Desenvolvimento do Polo de Alta Tecnologia de Campinas –, criada em 1983) encarregada de planejar e executar uma política científica e tecnológica e facilitar a transferência da tecnologia disponível dos centros de pesquisa para as empresas.

De acordo com Lencioni (2015a), a Região Metropolitana de São Paulo é, indubitavelmente, o centro da inovação no país, seguida da de Campinas. Contudo, é necessário atentar para o fato de que, do ponto de vista da importância que as empresas dão ao desenvolvimento interno de P&D, a Região Metropolitana de São Paulo e a de Campinas são equivalentes, sendo bastante distintas neste aspecto: a Região Metropolitana de São Paulo concentra muito mais indústrias inovadoras e pessoal ocupado em Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I) do que a de Campinas. Assim, com base em Mendes (2007), a RMC se configura como o segundo produtor e irradiador de alta tecnologia do estado de São Paulo, após a Região Metropolitana de São Paulo, locus de circulação e consumo de bens simbólicos, informacionais e materiais. Alguns marcos históricos e a situação contemporânea dos três municípios aqui pesquisados são abordados a seguir.

3.2.1 Atibaia/SP: das flores e frutos aos condomínios industriais

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Atibaia, que se configura como um Centro Sub-regional B¹⁵, possui uma população

¹⁵ De acordo com o IBGE (2018), o centro sub-regional está no terceiro nível hierárquico, de modo que as 352 cidades possuem atividades de gestão menos complexas (todas são nível 3 na

estimada de 144.088 pessoas, com um incremento aproximado de 18 mil pessoas na última década – o que ainda não se sabe é se esse quadro é efeito da instalação dos condomínios no município. Atibaia se tornou município por meio de Portaria, em 27 de junho de 1769, e o seu desenvolvimento está associado à chegada de imigrantes italianos, espanhóis e japoneses, que buscavam oportunidades de trabalho e sobrevivência. Mas, antes disso,

Por Atibaia passaram os antigos bandeirantes no século XVII, que desbravaram as terras em busca de índios e minerais preciosos. A cidade fica numa região de serras. Assim, os bandeirantes do século XVII têm ligação direta na fundação do município de Atibaia, pois atuavam como desbravadores explorando novas terras em busca de minerais preciosos e índios (IBGE, 2020b, p. 1).

De acordo com Conti (1963), o município de Atibaia está entre os mais antigos núcleos de povoamento do interior de São Paulo, datando sua fundação de meados do século XVII. Ainda, segundo o mesmo autor, o município possui o rio que corre nas várzeas, o rio alagadiço, a água trançada, revolta e confusa, mas também possui a água agradável ao paladar, cujas propriedades medicinais têm sido decantadas por ilustres médicos e por todos aqueles que a tem procurado como verdadeira fonte de saúde. Entre as vias para o sertão dos Cataguases, com a presença de índios, estava aquela que passava pela paragem denominada Atibaia, também conhecida por algumas pessoas como Cajussara, situada à margem de um rio caudaloso e no centro do mesmo sertão.

Friedmann (2019) destaca que a população de Atibaia – ainda na condição de vila – vivia em pequenos sítios, nos quais plantava alimentos ou criava animais, valendo-se da força de trabalho preponderantemente familiar. A posse de animais de carga abria a possibilidade de integração ao circuito comercial, facilitando o transporte do excedente produzido e a realização de trocas. O equivalente em dinheiro ao cavalo, materializado em uma carta de crédito, funcionava, frequentemente, como substitutivo da moeda corrente.

Sobre o papel dos bandeirantes, figura relevante no processo de ocupação do município, sabe-se que em “[...] termos mais amplos, ao processo de

classificação de gestão do território), com áreas de influência de menor extensão que as das capitais regionais. São também cidades de menor porte populacional, com média nacional de 85 mil habitantes, maiores na região Sudeste (100 mil) e menores nas Regiões Sul e Centro-Oeste (75 mil). Esse nível divide-se em dois grupos (A e B). Aqui, interessa-nos conceituar o segundo, que é formado por 256 cidades com grande participação das regiões Sudeste e Nordeste, e apresenta média nacional de 70 mil habitantes, maiores no Sudeste (85 mil) e menores no Sul (55 mil).

‘mercantilização’, no qual, grosso modo, o ‘bandeirante’ converteu-se em fins do século XVII, início do XVIII, em negociante” (FRIEDMANN, 2019, p. 427). Tal fato demonstra o nascimento da pequena burguesia.

A Câmara da Cidade de São Paulo, antigo bastião das famílias tradicionais paulistas, que conjuntamente com as câmaras de algumas vilas satélites projetavam o poder de suas parentelas sobre o amplo território da Capitania sofreram uma significativa fragmentação, dando origem a vários outros organismos similares em espaços mais reduzidos. Dentre eles, a vila de Atibaia no antigo reduto dos Camargo, clã que se destacou no cenário político na passagem do século XVII para o XVIII. Assim, a formação da nova vila evidenciou que as instituições que representavam o interesse dos grupos dominantes de outrora estavam cada vez mais adstritas ao exercício das funções governativas e judiciais no âmbito exclusivamente local, com vistas à ordenação do “mercado” (FRIEDMANN, 2019, p. 427).

Destarte, conforme indica pesquisa do IBGE (2020a), a maioria das expedições partia de São Paulo, e a rota mais procurada era a que levava aos tesouros de Minas Gerais, de modo que, na época, as viagens eram longas, árduas e cansativas, e era preciso fazer inúmeras paradas para descanso e abastecimento. A primeira delas, ainda na região de São Paulo, era feita onde atualmente se encontra Atibaia, pois os bandeirantes tinham grande interesse na colina banhada por um rio. A esse respeito, Mendes (2014a, p. 7) assevera que a

[...] história de Atibaia está relacionada à atuação dos bandeirantes, desbravadores no século XVII que saíam em pequenas comitivas para explorar as terras virgens, em busca de índios e minerais preciosos. A primeira parada neste percurso, ainda nas proximidades de São Paulo, ficava na colina banhada por um rio que os índios chamavam de “*tubaia*” ou “*atubaia*” que significa “água agradável ao paladar”.

Cronologicamente, os fatos históricos que constituem a formação do município de Atibaia podem ser assim elencados:

Distrito criado com a denominação de São João Batista de Atibaia, por Alvará de 13-08-1747, no município de São Paulo.

Elevado à categoria de vila com a denominação de São João Batista de Atibaia, por Ordem de 27-06-1769, desmembrado da antiga Vila de São Paulo. Sede na antiga povoação de São João Batista de Atibaia. Constituído do distrito sede. Instalado em 05-11-1769.

Pela Lei Provincial nº 3, de 05-02-1842, é criado o distrito de Campo Largo e anexado à vila de São João Batista de Atibaia. Elevado à condição de cidade com a denominação de São João Batista de Atibaia, pela Lei Provincial nº 26, de 22-04-1864.

Pela Lei Estadual nº 975, de 20-12-1905, São João Batista de Atibaia tomou o nome de Atibaia.

Pela Lei Estadual nº 1.257, de 29-09-1911, o distrito de Campo Largo tomou o nome de Jarinu. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, o município de Atibaia é constituído de 2 distritos: Atibaia e Jarinu. Assim permanecendo em divisões territoriais datadas de 31-XII-1936 e 31-XII-1937.

Pela Lei Estadual nº 233, de 24-12-1948, é desmembrado do município de Atibaia, o distrito de Jarinu. Elevado à categoria de município. Em divisão territorial datada de 1-VII-1960, o município é constituído do distrito sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 2009 (IBGE, 2020b, p. 2-3).

Ainda acerca de sua constituição histórica, Giovanetti e Salgado (2013, s. p.) dão destaque à formação do núcleo de Atibaia durante o Ciclo das Monções das Bandeiras:

[...] do século XVII até o ano de 1769, na região em estudo, formaram-se 10 núcleos urbanos, entre cidades (vilas) e suas freguesias. Neste período foram formados os seguintes municípios, na época vilas: Itú (1654), Jundiá (1655), Sorocaba (1661), Atibaia (1769), Moji Mirim (1769), (1765-1769).

Sobre o sistema de ensino, Biagi *et al.* (2006) afirmam que a educação em Atibaia foi irregular durante séculos, sendo que os filhos das elites, que dispunham de recursos financeiros, realizavam a maior parte de seus estudos em outras localidades. A pouca estrutura educacional na cidade era descentralizada e irregular, com escolas financiadas pela igreja e algumas pelo estado, além da existência de muitos professores particulares para alunos pagantes.

Quanto ao trabalho, o padrão preponderante no século XIX em Atibaia foi a produção escravista para subsistência, como pode ser percebido a seguir:

Desde os primórdios do seu povoamento, na segunda metade do século XVII, Atibaia manteve imutável, como base de sua economia, a agropecuária de subsistência, por vezes intensificando-se sua faceta mercantil. A ampliação e diversificação do núcleo urbano da localidade, a partir do início do Oitocentos não modificou as características da localidade no que tange a uma miríade de propriedades espalhadas, mas não isoladas, cuja produção era capaz de suprir o mercado local e outros mais distantes, em especial, com produtos como milho, feijão e toucinho, entre outros. Assim, a tentativa de reconstituição da estrutura ocupacional da localidade acabou por mostrar um setor agrícola de inegável predominância, ao qual estavam ligados ao menos 80% dos fogos locais ao longo do período 1799 a 1829 (REIS, 2019, p. 19-20).

Para Reis (2019), a estrutura fundiária atibaiense do século XIX evidencia que as terras de Atibaia estavam nas mãos de vários pequenos proprietários, que conviviam com poucos proprietários de terras mais extensas e que representavam parcela majoritária do total da área da localidade, sendo a área média calculada em 111,3. Propriedades mais reduzidas, de até 50 alqueires, quase não contavam com escravos, concentrados, mormente, em propriedades de maior vulto, refletindo uma desigual distribuição da terra entre senhores de escravos e proprietários sem cativos.

De acordo com o autor, a primeira escola feminina em Atibaia foi criada em 14 de julho de 1851, seguida por outra escola nos mesmos padrões, criada em 24 de maio de 1865. No recenseamento de 1886, consta que Atibaia possuía seis escolas masculinas (132 alunos) e duas femininas (52 alunas), sendo apenas três públicas, pelo menos até 1900. Em 1901, quando circulou o primeiro exemplar do jornal “O Atibaiense”, 70% da população de Atibaia era analfabeta.

Conforme Conti (2001), no início do século XX a cidade crescia, assim como praticamente todo o estado de São Paulo – a cidade de São Paulo estava recebendo imigrantes e crescendo de maneira espetacular, fenômeno que alavancou o crescimento do estado como um todo. Assim, para suprir a demanda de obra nas crescentes indústrias brasileiras (os negros libertos foram excluídos deste processo), facilitou-se a vinda de imigrantes na virada dos séculos XIX e XX, em particular para São Paulo e Rio de Janeiro (BIAGI *et al.*, 2006). Isso propiciou o crescimento da indústria brasileira de maneira significativa na primeira década do século XX. Mas Atibaia não acompanhou o mesmo ritmo de São Paulo e Rio de Janeiro, apresentando pequenas oficinas, fábricas de troles, carroças, moinhos, entre outros. Um incentivo à indústria local foi a criação da Fábrica de Tecidos São João (que produzia brim, xadrez e artefatos de algodão, em essência), fundada em 1911.

O pouco desenvolvimento industrial de Atibaia se deve à sua própria situação geográfica (ponto de referência para se chegar às cidades de Campinas e Bragança Paulista a partir de São Paulo) e com sua principal fonte econômica, que era a agricultura. Assim, Atibaia não chegou a desenvolver um parque industrial relevante, mesmo considerando que as enormes proporções das dependências da Fábrica São João ficavam encravadas no centro da cidade. A força econômica de Atibaia estava baseada no plantio e no comércio de café. A produção de café no município era de oitenta mil arrobas no começo do século XX, subindo para cento e oitenta mil em 1910 e a duzentos e vinte mil em 1920 (CONTI, 2001, p. 30).

No tocante à conjuntura brasileira e internacional que engendrou profundas mudanças no tecido social,

Atibaia esteve relativamente fora destas intensas discussões que afetavam a vida dos trabalhadores, com exceção da crise de 1929 que baixou drasticamente os preços do café e obrigou a cidade a ficar mais diversificada em sua economia. A Fábrica de Tecidos São João mudaria de dono (para o Banco Comércio e Indústria) e seria incorporada pela Companhia Têxtil Brasileira, ambos em 1931. O crescimento urbano já era considerável e a demanda por educação na cidade crescería (BIAGI *et al.*, 2006, p. 165).

No entanto, o autor supracitado destaca que, ao avaliar especificamente o município de Atibaia, as questões que agitavam o país, de uma maneira ou de outra, acabavam chegando à cidade. Já Costa (2007) pontua que, entre os anos 30 e 40 do século XX, em um curto trecho de uma passagem histórica, percebe-se o caráter rural de Atibaia frente aos outros municípios próximos a São Paulo e a Santos.

Nos últimos anos em que moramos em Atibaia deu-se um fenômeno a que poderíamos chamar de mudança sócio-econômica. Várias famílias, santistas na maioria, passaram a procurar a cidade em busca de um clima ameno para recuperação da saúde. E a pacata Atibaia foi perdendo aquele seu aspecto provinciano, calmo. [...] Vindos de cidades onde o custo de vida era bem mais elevado, (os santistas) encantavam-se com os preços dos produtos trazidos pelos sitiantes ao Mercado Municipal, aos domingos. E entre exclamações de “Vejam só, que barato!”, foram, sem o saber, despertando nos sitiantes a idéia de não mais se contentar com o que até então lhes parecia justo cobrar. Quando uma dona de casa, já antiga moradora da cidade, estranhava a subida brusca de preços e protestava, recebia rápida a resposta: “Pode deixar, os santistas compram” (COSTA, 2007, p. 102).

Mendes (2014a) destaca que, contemporaneamente, o município de Atibaia é conhecido nacionalmente como a Suíça brasileira, tendo o segundo melhor clima do mundo, segundo a classificação da Organização Mundial da Saúde (OMS), e um dos maiores PIB *per capita* do Brasil. Além da excelente localização e dos recursos paisagísticos, a Estância de Atibaia conta com uma ótima infraestrutura hoteleira, bons restaurantes, comércio diversificado e estrutura turística com parques, museus e clubes. Além disso, Atibaia é rica em biodiversidade animal e vegetal, sendo considerada a cidade das flores e frutos, cercada por montanhas.

No ano de 2006, o município de Atibaia foi o maior produtor de morango no estado de São Paulo, com uma área aproximada de 120 hectares (CALEGARIO *et al.*, 2014). No entanto, esses mesmos autores já destacavam a diminuição da área de produção, no total produzido e no número de produtores no município. Tal fenômeno fez com que a Prefeitura Municipal de Atibaia destinasse recursos do orçamento participativo para uma melhor gestão da produção de morango no município. Concomitantemente, Atibaia se constitui como um município que abriga um dos maiores condomínios industriais da América Latina, sendo imprescindível uma análise sobre os motivos e as razões que levaram à instalação dos muitos e enormes condomínios industriais nos últimos anos. Para tanto, é fundamental entender as tipologias dos condomínios implantados.

3.2.2 A história da ocupação campineira: da formação até a atualidade

A localização de Campinas, assim como sua situação geográfica, é estratégica, pois a cidade está

[...] situada a 100 km da capital do estado e a 166 km de Santos, possuindo grande facilidade de acesso aos principais centros do país pelas curtas distâncias e boas características do sistema viário. As rodovias Anhanguera e Bandeirantes ligam Campinas a São Paulo ao norte, a Ribeirão Preto, e ao noroeste, à Rodovia Washington Luiz e à região de São Carlos/Araraquara. A Rodovia Santos Dumont liga-a a Sorocaba e à região oeste do estado através da Rodovia Castelo Branco. A Rodovia Dom Pedro I liga-a à Via Dutra, ao Vale do Paraíba e ao Rio de Janeiro. São modernas, contam com pelo menos duas pistas em cada direção e já foram ou encontram-se em processo de concessão para operação e exploração pelo setor privado. A Rodovia Campinas-Mogi-Mirim liga-a ao sul de Minas Gerais. A Ferrovia Malha Paulista (antiga Fepasa) liga Campinas com o Porto de Santos e, na direção oposta, com Mato Grosso do Sul e Bolívia. O aeroporto Internacional de Viracopos situa-se a apenas 20 km do centro da cidade, e Campinas possui ainda um aeroporto regional, chamado Campo dos Amarais (CAIADO, 2002, p. 99).

Para Rosa (2009), a cidade de Campinas apresenta um histórico evolutivo de diversificação de atividades econômicas no decorrer do tempo, atraindo capitais e mão de obra de diferentes regiões e também de variados segmentos. Vale destacar que a divisão do trabalho (DTT e DIT) compreende uma das categorias essenciais para a leitura da realidade, constituindo-se como uma categoria-chave para a explicação da distribuição populacional e das atividades produtivas, porque cada

[...] lugar é o resultado de múltiplas variáveis geográficas, históricas, econômicas, políticas, entre outras, que lhe atribuem especificidades e singularidades. No lugar existem, portanto, conteúdos materiais e imateriais difíceis de serem reproduzidos ou copiáveis (MENDES, 2007, p. 19).

Dessa maneira, cada realidade é fruto da imbricação entre o modo de produção vigente, o capitalismo e a singularidade de cada lugar. Por conseguinte, cada área concretizará de uma forma específica os ditames do modo de produção capitalista, conformando o que Marx (1986) denominou de formação econômico-social, e Santos e Silveira (2001) denominam de formação socioespacial. Nesse sentido, Roxo (2020a) sugere que, no Brasil, a continuidade de formas arcaicas de produção no interior dos períodos históricos é a condição da formação nacional. Nesse processo, a materialização da estrutura e das forças produtivas mediadas pelo Estado conduziu a períodos de relativa estabilidade, entretanto o acúmulo de

contradições seria a condição para a ocorrência de rupturas que inauguram os novos períodos. Assim,

[...] cada período é uma fração do tempo histórico em que as variáveis estão em relativo equilíbrio no interior de uma estrutura socioespacial, e a compreensão da conexão e das relações entre os eventos, no interior do conjunto, informa as motivações racionais, econômicas, políticas e espaciais da formação socioespacial. Os eventos, sobretudo aqueles atrelados à organização do espaço – criação de leis; elaboração e a implementação dos planos urbanísticos e das obras de infraestruturas etc., estão implicados nas modificações dos usos e das funções do território, sendo evidências da racionalidade implícita ao movimento de (re)estruturação das cidades e regiões (ROXO, 2020a, p. 39-40).

Sobre o processo de ocupação territorial de Campinas, é preciso demarcar temporalmente que a formação remonta ao processo de ocupação do interior paulista – com a abertura do Caminho dos Goíases, estrada de penetração bandeirante, em 1721, determinada pela fase aurífera, no período colonial, quando houve a concessão de sesmarias e a instalação de pousos, sobretudo para o comércio de escravos e mulas, conduzindo à abertura dos primeiros povoados no oeste e norte paulista. Nesse contexto, Campinas se originou de um desses “pousos” ou “paragens”, da ocupação de “três campinhos”, recobertos por vegetação arbustiva e pastos nativos, em meio à mata fechada, servindo inicialmente de pouso às tropas bandeirantes e, posteriormente, se constituindo como um vilarejo rural.

Rosa (2009) estabelece uma cronologia para os principais atos políticos do município de Campinas, os quais são apresentados a seguir:

1737 – Chegada de Barreto Leme e a formação de um bairro rural
 1767 – Recenseamento detectando que todas as famílias daquele bairro tinham como fonte de renda a lavoura
 1774 – Barreto Leme recebe o título de “fundador, administrador e diretor” do núcleo urbano a ser fundado
 1774 – Criação do distrito de Nossa Senhora da Conceição
 1797 – Elevação à categoria de Município com a denominação de São Carlos. Constituída do distrito sede, a instalação de Campinas ocorreu no dia 14 de dezembro de 1797
 1797 – Ordem régia de 16 de novembro de 1797, desmembrado de Jundiá
 1842 – Determinada a categoria de cidade, dando-lhe a denominação de Campinas
 1911 – A divisão administrativa do Município de Campinas apresentava-se com 7 distritos: Campina, Santa Cruz, Valinhos, Arraial dos Sousas, Vila Americana, Cosmópolis e Rebouças
 1924 – Desmembramento do Distrito de Vila Americana do Município de Campinas
 1933 – Em Divisão Administrativa, o Município de Campinas figurava com 6 distritos, os mesmos de 1911, menos a Vila Americana
 1934 – Cria o Vila Industrial e o incorpora ao Município de Campinas

1938 – O município possui 5 distritos: Campinas (subdivididos em 3 zonas: Conceição, Santa Cruz e Vila Industrial), Arraial dos Sousas, Cosmópolis, Rebouças e Valinhos
 1944 – Cria o Distrito de Paulínia e o incorpora ao Município de Campinas
 1944 – Desmembramento do Município de Cosmópolis
 1953 – Desmembram-se do Município de Campinas os Distritos de Sumaré e Valinhos. Cria o Distrito de Barão Geraldo e o incorpora ao Município de Campinas
 1959 – Cria o distrito de Joaquim Egídio e o incorpora ao Município de Campinas
 1960 – A formação do Município é a seguinte: Campinas, Barão Geraldo, Joaquim Egídio, Paulínia e Sousas
 1964 – Cria o distrito de Nova Aparecida e o incorpora ao Município de Campinas
 1964 – Desmembra do Município de Campinas o Distrito de Paulínia
 1968 – O município é constituído de 5 distritos: Campinas, Barão Geraldo, Joaquim Egídio, Nova Aparecida e Sousas (ROSA, 2009, p. 32).

Para além dos fatos históricos, Roxo (2020a) indica que a produção do espaço urbano de Campinas se deu a partir de uma cidade dividida entre o Norte (rico) e o Sul (pobre), divisão que se processou a partir do loteamento de parte de uma fazenda que serviu para a demarcação das primeiras ruas da cidade, no entorno de uma capela rudimentar, em 1774. Tal fato concretizava a elevação do bairro à categoria de vila, subordinada à cidade de Jundiaí, o que manteve, após essa primeira grande obra urbana, a classe dominante e seus dirigentes preocupados em afastar os pobres e as atividades malvistas aos olhos da cidade, resultando em uma clara desigualdade e diferenciação socioespacial, reforçada pela chegada da ferrovia, em 1872.

O autor, ainda, estabelece uma divisão periódica de cinco fases, as quais traduzem os diversos momentos históricos e as técnicas empregadas pelo trabalho humano na transformação da natureza – os períodos técnicos miltonianos. Nesse sentido, Roxo (2020a) afirma que o primeiro período (1721 a 1842) evidencia como a produção açucareira esteve associada à superação do meio natural; o segundo período (1842 a 1889) revela a produção cafeeira como condicionante da formação do meio técnico, o qual surgiu em meio à ordem escravista e instaurou a ordem burguesa; o terceiro período (1889 a 1930) comprova a consolidação do meiotécnico-científico, marcado pela ruptura com a ordem escravista e o início da produção capitalista da cidade; o quarto período (1930 a 1987) demarca a formação do meio técnico-científico-informacional, o qual foi condicionado pela industrialização, expansão urbana e adensamento da rede técnica; e, por fim, o quinto período (a partir de 1988) evidencia a transição da cidade e do espaço urbano

e metropolitano no período técnico-científico-informacional, o qual se estabelece como meio e produto da produção capitalista contemporânea.

É importante ressaltar que em Campinas, no âmbito urbano, a criação de hospitais, colégios, redes de água e iluminação é a expressão material do processo de urbanização. A construção do Teatro São Carlos, em 1850, é o primeiro grande símbolo da modernidade ascendente, a partir de meados do século XIX, processo interrompido pelas epidemias de febre amarela entre os anos 1889 e 1897, as quais solaparam o município de Campinas. A inauguração das ferrovias Paulista, em 1872, e Mogiana, em 1875, também é considerada um marco histórico-geográfico.

De modo geral, as rodovias Anhanguera, Adhemar de Barros, Bandeirantes e Dom Pedro I possibilitaram uma maior integração entre Campinas e as demais cidades da região, e os incentivos fornecidos pelo Estado à modernização agrícola e à industrialização contribuíram para reforçar as relações agrícolas e industriais em todo o estado de São Paulo. No território paulista, a desconcentração industrial durante décadas conduziu à conformação de um extenso “complexo urbano-industrial e agrícola”. Vale destacar a expressividade da atividade agrícola nesse complexo: já na década de 1860, essa região era a maior produtora do estado, e Campinas era o mais rico município paulista. Em 1850, por exemplo, a cidade comportava mais de 300 cafeicultores e exportava 1,3 milhões de arrobas de café, sendo conhecida como a capital agrícola da província (CAIADO, 2002).

Nesse sentido, a dinâmica econômica cafeeira proporcionou não só a diversificação da agropecuária, como estimulou, também, a agroindustrialização, ou seja, os capitais excedentes da cafeicultura foram reinvestidos nos ainda incipientes setores secundário e terciário. Além disso, outro fator que contribuiu para esse processo foi a crescente urbanização, que adicionou potencial à demanda por produtos industriais, estimulando, por sua vez, o nascimento local de indústrias. Esse fato é corroborado por Maciel (2018), ao afirmar que a oligarquia cafeeira patrocinou as primeiras etapas da urbanização e da industrialização no município. No ano de 1900, Campinas possuía 78 indústrias manufatureiras e, em 1915, a cidade contabilizava aproximadamente 100 mil habitantes. Na década de 1920, a RAC detinha pouco mais de 9% do valor da produção industrial, cifra que permaneceu nesse nível até meados da década de 1960.

Tais fatos comprovam o caráter industrial do município de Campinas, que, segundo informa Mendes (2014b), a despeito da importância das atividades

agropecuárias, no período de 1930-1960, possuía uma economia marcadamente industrial e um comércio bastante diversificado, consolidando-se, assim, como o mais importante centro regional do estado de São Paulo. Analisando esse cenário, há que se considerar que

[...] a segunda Aglomeração Territorial da Indústria (II) que se definia, em 1950, era aquela que tinha Campinas (classe 4) como maior centro urbano-industrial. Concentrando 5,68% do VPI estadual, essa ATI revelava-se muito menos importante que a aglomeração metropolitana (apesar do maior número de municípios aglomerados) e bem mais expressiva que a outra ATI interiorana. A aglomeração de Campinas se estendia no sentido SE-NO, ao longo ou nas proximidades da linha-tronco da antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro (atual ALL – América Latina Logística). Assim, com disposição espacial assemelhada a um “eixo territorial” da indústria, a citada aglomeração incluía, ainda, os municípios de Jundiaí, Piracicaba, Americana, Limeira, e Araras, e também Rio Claro (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 55).

Acerca do processo de constituição da principal força industrial do interior, é importante considerar o seguinte:

Nesse quadro geral da indústria interiorana, não destoava sua Aglomeração mais importante, liderada por Campinas, centro-urbano industrial caracterizado – desde os primórdios de sua evolução industrial, em fins do século XX – pela forte presença do setor metal-mecânico, voltado à produção de máquinas e ferramentas, e à de máquinas e equipamentos relacionados à atividade agrícola regional e às instalações ferroviárias locais. Ali se destacavam, ainda, o ramo têxtil e o de produtos alimentares, este acrescido, na década de 1940, por grandes unidades beneficiadoras de algodão, antes localizadas na capital e municípios vizinhos. Esse deslocamento inscreveu-se entre os primeiros movimentos de uma ainda incipiente descentralização da indústria paulista, movimento materializado pela transferência de fábricas do centro paulistano para o interior (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 61).

Acerca das décadas de 1950 e 1960, Selingardi-Sampaio (2009, p. 161) oferece estas observações:

Outra ideia a ser resgatada é a de que alguns dos centros urbano-industriais que efetivamente se desenvolvem na década de 1950 – ou seja, alguns dos integrantes das ATIs identificadas, tais como a metrópole e outros centros da ATIMP, e os núcleos industriais da região de Campinas – constituem centros de crescimento (com graus variáveis de poder de polarização local e regional, evidentemente), então ativados em sua função de propagação do desenvolvimento territorial, porque mais industrializados que em 1950 e, principalmente, porque submetidos a uma mudança fundamental no padrão estrutural da indústria até então vigente. Em decorrência, atividades terciárias também foram impulsionadas em tais centros, por efeitos multiplicadores – o setor terciário paulista cresceu 4,9%, entre 1950 e 1960 –, enquanto o sistema de transportes e, de resto, toda a infraestrutura necessária, eram criados e/ou aperfeiçoados. Reforçaram-se, assim, as economias de aglomeração, aprofundaram-se e diversificaram-se as interações com a economia agrícola, igualmente ativada; expandiram-se os mercados consumidores; ampliou-se a divisão social e territorial do

trabalho, em razão da maior densidade e complexidade das articulações técnicas verticais e horizontais da produção industrial, enquanto os mercados urbanos de trabalho apresentaram crescente segmentação.

No período posterior, ou seja, após

[...] os anos 1960, ocorreu uma rápida evolução da moderna e diversificada agricultura, com destaque para cana-de-açúcar e laranja, avicultura, horticultura, fruticultura, e rebanho leiteiro. A região especializa-se na produção de bens exportáveis e de produtos modernos e rentáveis. A marca maior dessas transformações é a expansão articulada das atividades agropecuárias com as industriais e terciárias, com destaque, entre estas últimas, para serviços financeiros, transporte, armazenagem, comercialização, além dos serviços produtivos de apoio (CAIADO, 2002, p. 102).

Além disso, Mendes (2014b) destaca que, se não fosse a importância dos recursos espaciais construídos historicamente sob a forma de vantagens competitivas do/no lugar, jamais as empresas nacionais e estrangeiras estariam instaladas na Região Metropolitana de Campinas. O autor observa que, historicamente, a cidade de Campinas foi se transformando de uma cidade produtora de bens materiais em uma região metropolitana lócus da circulação e do consumo de bens simbólicos e informacionais. Ao analisar os desdobramentos do processo de desconcentração industrial¹⁶, em curso no estado de São Paulo, e os seus efeitos no município e na Região Metropolitana de Campinas, o autor enfatiza que esse recorte espacial possui vantagens competitivas fundamentais para a devida compreensão dessa região, favorecendo ainda mais a concentração de emprego e renda. Desse modo,

[...] o processo de desconcentração industrial rumo ao interior do estado resultou da combinação de uma série de políticas, como está sendo elucidado: a) que proibiram o implante de novas indústrias na Região Metropolitana de São Paulo (políticas restritivas), b) políticas que promoveram o deslocamento de indústrias para outras regiões do estado (políticas promotoras ou diretivas), e c) políticas atrativas municipais. Entretanto, este processo de desconcentração da atividade fabril não atinge todas as cidades do interior igualmente, mas, aquelas que possuem alguma vantagem competitiva (MENDES, 2014b, p. 6).

Essa reorganização industrial produzida no estado de São Paulo pelo processo de desconcentração industrial, entre 1950 e 2005, evidencia a gradativa estruturação de uma grande aglomeração espacial da indústria (a sudeste, leste e centro-leste do estado), conforme sinaliza Selingardi-Sampaio (2009). Para a autora,

¹⁶ Selingardi-Sampaio (2009) faz uso de dois conceitos para explicar o processo de desconcentração industrial ocorrido no estado de São Paulo, enfatizando que, necessariamente, ambos perpassam as raízes das desigualdades capitalistas.

essa área é polinucleada e hierarquizada, congregando a esmagadora maioria dos municípios mais industrializados – e, não por acaso, está indissociavelmente integrada ao grande aglomerado metropolitano/urbano paulista (três metrópoles oficialmente delimitadas, outros espaços metropolizados, inúmeras cidades grandes e médias), o mais importante e denso do país. Nessa área estão a RMC e a RAC. Para a autora, essa aglomeração pode ser considerada a principal área de incidência e concentração industrial no estado de São Paulo, que, em razão de seus fixos, pode ser entendida como uma permanência histórica, ainda que, contraditoriamente, estruturada e reestruturada em meio a certas fragmentações e rupturas. Em outras palavras, essa área se constitui como um extenso e múltiplo complexo territorial, de diversificadas produções industriais, que gradualmente se especializa.

Vale, ainda, ressaltar o notável papel dos transportes para o desenvolvimento econômico e industrial regional. Além da ferrovia, os três anéis viários concêntricos serviram para interligar o feixe de rodovias em direção a outras cidades da região. Com relativo êxito, Campinas conseguiu direcionar a expansão urbana ao longo das ferrovias e rodovias, a partir da criação de bairros industriais e operários distantes da aglomeração urbana, favorecendo a dispersão dos estabelecimentos e dos trabalhadores (ROXO, 2020a).

No tocante às rodovias, a Anhanguera (SP-330) é a mais antiga que liga Campinas e a RMC à capital paulista. Inaugurada em 1948, em 1953 recebeu a segunda pista, tornando-se a primeira rodovia asfaltada e duplicada do país. Na RMC, essa rodovia conecta os territórios de Vinhedo, Valinhos e Campinas, ao sul, e Hortolândia, Sumaré, Paulínia, Nova Odessa e Americana, ao norte, permanecendo, atualmente, como o principal eixo de crescimento econômico da região. A Rodovia Bandeirantes (SP-348), inaugurada em 1978, segue um caminho paralelo ao da Rodovia Anhanguera, sendo considerada mais moderna e dispondo de um número maior de pistas (cinco), mas a densidade construtiva ainda é bem menor que a da rodovia mais antiga.

Para Mendes (2007), as políticas espaciais implementadas pelo Estado brasileiro, em níveis federal e estadual, foram importantes no processo de desconcentração industrial ocorrido no estado de São Paulo, direcionando os investimentos para outras regiões do país e para cidades médias localizadas no

interior do referido estado e dentro do denominado “entorno metropolitano”. Essas políticas espaciais surgiram porque,

Além de tentar refrear o processo de concentração industrial na Região Metropolitana, era necessário agir na outra ponta, ou seja, tornar outras áreas do estado mais atrativas aos futuros investimentos e, com esse objetivo, algumas políticas estaduais de valorização do território e de desenvolvimento foram executadas. No governo Laudo Natel (1971-1975), adotou-se uma Política de Interiorização do Desenvolvimento que, além da criação de Escritórios Regionais de Planejamento – Erplan's, do órgão “Balcão de Projetos” (vinculado à Secretaria de Economia e Planejamento) e da Cetesb, viabilizou o Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento (Proinde), o qual enfatizou a melhoria e/ou prolongamento das grandes vias de penetração para o interior (rodovias Anhanguera, Washington Luis, Castelo Branco e Dutra), projetou novas vias troncais (Bandeirantes, Imigrantes) e, ainda, extensa rede de estradas vicinais. No governo Paulo Egydio Martins (1975-1978), foi acionada a Política de Desenvolvimento Urbano e Regional – PDUR, a qual, por meio de inúmeros programas e planos, alguns melhor desenvolvidos que outros – Programa de Cidades Médias, Programa do Macroeixo Rio-São Paulo, Programas de Cidades Pequenas, Política de Desconcentração e Descentralização industrial etc. – procurou, simultaneamente, ordenar a expansão metropolitana e criar alternativas viáveis para a localização industrial no interior. Entre os citados programas, o de maior impacto talvez tenha sido o Programa Cidades Médias que, em 36 cidades selecionadas, visou melhorar as condições de saneamento básico, abastecimento de água e transportes urbanos (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 232).

É possível observar, portanto, que, conforme ressalta Roxo (2020a), as transformações urbanas se intensificaram, atingindo toda a região em um evidente processo de metropolização. Atualmente, as rodovias que circundam as franjas do tecido urbano de Campinas, além de facilitarem o aumento da circulação viária, urbana e regional, têm direcionado os fluxos pendulares diários com as cidades vizinhas e também o crescimento urbano, tendo como efeito a conurbação. O processo atinge principalmente o eixo urbano-industrial do sistema rodoviário Anhanguera-Bandeirantes – conectando os tecidos urbanos de Campinas, Valinhos, Vinhedo e Indaiatuba, ao sul, e Campinas, Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa e Americana, a noroeste.

Os fluxos mencionados são viabilizados pelas distintas condições gerais de produção, sobretudo, das redes materiais (LENCIONI, 2007), que garantem a circulação de pessoas e do próprio ciclo de produção e reprodução do capital. Segundo Maciel (2018), os portos, as ferrovias, as rodovias e os aeroportos operam sob o símbolo do tempo, e, cronologicamente, as redes materiais e imateriais que constituem as condições gerais de produção da RMC e da RAC evidenciam que

Campinas e região foram beneficiadas pela construção de uma dezena de rodovias – Rodovia Anhanguera (SP-330 em 1948), Rodovia dos Bandeirantes (SP-348 em 1978), Rodovia Dom Pedro I (SP-65 em 1972) e outras de importância regional como a Rodovia Governador Ademar de Barros (SP-340), Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença (SP-101) e Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332) –, pela inauguração do Aeroporto Internacional de Viracopos em 1960, por uma série de investimentos em telecomunicações, dentre outros, consolidando a região como ponto importante do sistema econômico nacional (SANTOS, 2018, p. 141).

Para Maciel (2018), a oferta de uma moderna infraestrutura de transporte – associada a um complexo setor de logística e aliada à velocidade no deslocamento de pessoas e cargas – dita as relações sociais e comerciais contemporâneas, o que faz desse megaequipamento de infraestrutura um fator de primeira necessidade no estágio atual da globalização. Esses elos rodoviários que o município de Campinas estabelece podem ser assim estruturados:

- I – eixo Campinas-Mogi Mirim (direcionado pela Rodovia Governador Ademar de Barros, SP-340), que conecta Campinas, Jaguariúna, Pedreira, Santo Antônio de Posse e Holambra;
- II – eixo Campinas-Indaiatuba (conectado pela Rodovia Santos Dumont, SP-75), que atinge Sorocaba, passando por Itu e Salto;
- III – eixo Campinas-Monte Mor (direcionado pela Rodovia Francisco Aguirre Proença, SP-101), que conecta Campinas, Sumaré Hortolândia e Monte Mor;
- IV – eixo Campinas-Atibaia (estruturado pela Rodovia D. Pedro I, SP-065), que corta Campinas, Valinhos, Itatiba e Atibaia, atingindo o Vale do Paraíba (SANTOS, 2018, p. 50).

Em Campinas, um componente importante das condições gerais de produção, que o município, a RMC e a própria RAC dispõem, é o aeroporto de Viracopos (VCP), que surgiu como um campo de aviação nos anos de 1930 no extremo sul (bairro rural Viracopos) do município de Campinas, próximo aos municípios de Monte Mor e Indaiatuba. No ano de 1960 foi inaugurado o novo Aeroporto Internacional de Viracopos (MACIEL, 2018). Esse aeroporto foi fundado na década de 1930 e, em 1960, elevado à categoria de Aeroporto Internacional (ROSA, 2009). Sua pista de 3.240m x 45m – à época dos fatos – foi construída para receber com segurança os quadrimotores a jato de primeira geração: Comet, VC-10, DC-8, Convair 880, 990 e Boeing 707. Com a crescente utilização desses modelos de aeronave, a partir de 1958, tornou-se imprescindível a presença de um aeroporto de apoio como alternativa ao Galeão, na época, o único com pistas longas o suficiente para receber os jatos no país.

Vale enfatizar que o Aeroporto Internacional de Viracopos (VCP) é considerado parte integrante de um corredor intermodal com as rodovias

Anhanguera/Bandeirantes, as ferrovias que ligam Campinas ao interior e ao Porto de Santos, bem como a hidrovía Tietê/Paraná, de modo que, dentro desse complexo logístico, um importante apoio é oferecido pelo Terminal Intermodal de Cargas (MACIEL, 2018). Ademais, destacando a importância do VCP para Campinas e região na contemporaneidade, caso houvesse o delineamento de algumas políticas públicas de ordenamento do território, a RAC e a RMC poderiam constituir-se como uma região aeroportuária, ou mesmo uma aerotropolis (MACIEL, 2018; MENDES, 2020).

Conceitualmente, entende-se a cidade aeroportuária como um núcleo urbano diretamente conexo ao aeroporto, e a aerotropolis como um processo gerado a partir da expansão e da aglomeração urbana ao redor do aeroporto, no qual se formam corredores (avenidas, estradas, ferrovias) que atraem a dinâmica gerada pelo aeroporto (especificamente, o internacional) instalado em uma região metropolitana (MACIEL, 2018). Portanto, a cidade aeroportuária é um projeto urbano para a região onde o aeroporto está instalado; no caso da aerotropolis é um processo que pode ser concretizado em uma perspectiva de escala regional em longo prazo.

Em termos regionais, Hortolândia, Indaiatuba e Monte Mor, os mais próximos – além de Campinas – do aeroporto VCP, são os municípios que tendem a se beneficiar com os fatores de atração industrial e logística.

Depreende-se das análises sobre a influência do VCP no espaço urbano uma nova ordem na relação cidade e aeroporto, a qual deverá alcançar, em um segundo momento, o contexto regional por meio do fomento à industrialização e à abertura de novos empreendimentos urbanos, além de qualificar os acessos terrestres para que as cidades circunvizinhas interajam com as potencialidades oferecidas pelo Aeroporto Internacional de Viracopos-Campinas (VCP) (MACIEL, 2018, p. 272).

Para Mendes (2020), a localização estratégica da RAC no estado de São Paulo, somada ao aspecto logístico e ao sistema viário, dentre outros, contribuiu sobremaneira para a implantação e concentração de importantes condomínios industriais, empresariais e plataformas logísticas, bem como para a configuração da Aerotropolis de Viracopos. Sem dúvida, a relevância dessa área está no VCP, que, conforme destaca Rosa (2009), apresenta o maior terminal de cargas da América do Sul, o Terminal de Logística de Carga de Importação e Exportação, que possui uma área de mais de 81 mil metros quadrados, com capacidade de processar até 720 mil toneladas de carga aérea por ano, de modo que a cada três toneladas de mercadorias exportadas e importadas no Brasil uma passa por Viracopos. É também

um importante centro distribuidor de carga, devido a sua localização geográfica privilegiada – um dos mais importantes polos tecnológicos do país.

Mendes (2007) também salienta o papel de destaque ocupado pelo Aeroporto Internacional de Viracopos, Campinas (VCP), o qual possibilita, de maneira eficiente, os intensos fluxos de cargas nacionais e internacionais, disponibilizando todas as infraestruturas logísticas necessárias para atender às demandas das diversas cadeias produtivas envolvidas, contribuindo sobremaneira para o desenvolvimento econômico regional e nacional. Portanto, considerando a fluidez territorial e sua importância regional, o Aeroporto Regional ajuda na redução de custos com transportes terrestres, instalando as indústrias em áreas próximas ao terminal aeroportuário, se constituindo como um entreposto aduaneiro. Em outras palavras,

[...] o aeroporto age como um deflagrador do desenvolvimento econômico regional, compondo diversas cadeias produtivas relacionadas às funções logísticas que, além de operar no tráfego de passageiros e mercadorias, servem também como promotores de um intercâmbio comercial, industrial e de serviços (MACIEL, 2018, p. 39).

De maneira similar, Sposito (2007, s. p.) ressalta a importância dos transportes na conformação industrial paulista, observando que, no

[...] Estado de São Paulo, movimentos de desconcentração da atividade industrial produtiva vêm se acompanhando de centralização do capital na metrópole paulistana. Novos padrões de localização industrial denotam a formação de eixos de transporte e comunicações que são escolhidos pelas empresas, constituindo territórios que se diferenciam por sua densidade de investimentos e de implantação de estabelecimentos industriais com fortes componentes tecnológicos. Aglomerações metropolitanas, não-metropolitanas e cidades que desempenham papéis intermediários na rede urbana experimentam completa redefinição de seus papéis, podendo se averiguar, então: – reestruturação urbana, decorrente da alteração das relações entre as cidades paulistas, e entre estas e outras cidades do Brasil e do exterior; – mudanças nas lógicas de organização dos espaços internos dessas cidades, conformando reestruturação da cidade.

Para Sposito (2007), a desconcentração espacial de atividades econômicas, sobretudo produtivas, da aglomeração metropolitana para o interior condiciona a reestruturação urbana no estado de São Paulo e acompanha a centralização econômica e espacial dessas atividades na principal área metropolitana, a de São Paulo, seguida pela de Campinas. Esse fenômeno evidencia que

[...] as novas centralidades ou as novas áreas de localização de estabelecimentos industriais são valorizadas nas escolhas locacionais de

outros estabelecimentos, principalmente nas vias de circulação mais rápida, algumas delas eixos rodoviários interurbanos.

Desse ponto de vista, mais um elemento se agrega a uma última conclusão: não se trata apenas de um momento do movimento contínuo de **deestruturação** das cidades, mas da redefinição do próprio movimento por fortes transformações, cabendo a atribuição do conceito de **reestruturação** das cidades para melhor qualificar a urbanização que se realiza no período atual (SPOSITO, 2007, s. p., grifos do autor).

Também, é crucial ressaltar a força atrativa exercida e comandada por Campinas e toda a complexidade de sua estrutura produtiva, porque,

Em seu conjunto, essa ATI continuava a apresentar estrutura produtiva das mais complexas, diversificadas e bem articuladas do país, tendo entre seus ramos mais importantes a indústria química, a mecânica, a têxtil, e a de produtos alimentares e, ainda muito expressivos, os gêneros da metalurgia, material de transporte, papel e papelão, material elétrico, e comunicações (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 214).

Acerca dos dados percentuais, Lencioni (2005) aponta que, no estado de São Paulo, estão localizados na RMSP e na RMC, núcleo da cidade-região, cerca de 70% dos estabelecimentos industriais, com 74% do pessoal ocupado na indústria e, igualmente, 74% da receita líquida, e, ainda, 77 % do valor adicionado. A esse respeito, Finatti (2009) enfatiza a fluidez territorial permitida pelos importantes eixos rodoviários no processo de desenvolvimento industrial, que viabilizam a rápida circulação dos diferentes fluxos existentes no modo de produção capitalista, tanto no campo da produção como da própria circulação. Portanto, a junção das diversas atividades econômicas e a agilização dos fluxos gera

[...] um espaço integrado por sistemas técnicos que organizam as atividades produtivas de forma cada vez mais eficiente, possibilitando um aumento de suas rentabilidades. O espaço assume o papel de gerador de coordenação e de normatizador das atividades econômicas. O espaço articulado e integrado tornou-se, logisticamente, ágil e prático, intensificando e diversificando as sinergias. O espaço ganha, outrossim, novas configurações, otimizando recursos, reduzindo custos e atendendo às novas demandas complexas e sofisticadas das atividades econômicas que são cada vez mais exigentes (MENDES, 2020, p. 128).

Nota-se, portanto, que a fluidez territorial não só altera a velocidade da circulação dos diferentes fluxos, como também é capaz de modificar a hierarquia entre os lugares, bem como o papel por eles desempenhados na Divisão Territorial do Trabalho (DTT). Destarte, a

[...] presença desse complexo sistema de redes subverte a tradicional relação e hierarquia entre os lugares. Grosso modo, podemos dizer que essas redes são de dois tipos: uma rede de proximidade territorial e uma rede de proximidade relativa. A rede de proximidade territorial é formada por

redes materiais, como a de circulação. Nesse caso, das redes de circulação, devemos atentar para o fato de que quando falamos em redes materiais estamos nos referindo apenas às redes de transportes viários, pois não podemos incluir aí a rede de circulação aérea porque essa rede só se materializa nos aeroportos. A densidade das redes de circulação viária e sua capacidade de fluidez redimensionam as distâncias entre os lugares. Quanto mais as redes viárias tiverem fluidez e permitirem conexões mais rápidas os pontos nodais dessas redes tendem a diminuir, acentuando algumas centralidades e alterando profundamente a relação entre as cidades. Por meio dessas redes é que é possível o movimento cotidiano das pessoas entre o morar e o trabalhar em cidades distintas. É a densidade dessas redes e sua capacidade de fluidez que redimensionam as distâncias entre os lugares. Quanto mais as redes viárias tiverem fluidez e permitirem conexões mais rápidas, os pontos nodais dessas redes tendem a diminuir acentuando algumas centralidades e alterando profundamente a relação entre as cidades (LENCIONI, 2006, p. 70).

Outros aspectos que dizem respeito às condições gerais de produção, as vantagens promovidas pela inserção metropolitana, principalmente em termos de mão de obra especializada e proximidade a centros de pesquisa e desenvolvimento, são trunfos igualmente ofertados por conta da localização que assumem. Parte da explicação do desenvolvimento industrial ancorado nos setores de maior intensidade tecnológica encontra resposta no fragmento a seguir:

O que se pode concluir, neste momento, é que a constituição de eixos de desenvolvimento no Estado de São Paulo induz a localização industrial, principalmente de empresas com grande capacidade de incorporação tecnológica, ao mesmo tempo em que influencia na reestruturação urbana das cidades médias, principalmente aquelas localizadas ao longo dos eixos, cujas dinâmicas de produção do espaço urbano são suscetíveis às novas lógicas induzidas pela reestruturação produtiva e pela força dos capitais externos que se territorializam nesses territórios. Além disso, a cidade se reconfigura com os impactos das novas formas de produção da cidade, seja pela renúncia fiscal, seja pelas novas centralidades ou escolhas específicas para a localização industrial ou para a produção de novos *habitats* urbanos (SPOSITO, 2007, s. p.).

Nessa perspectiva, Santos (2018) destaca que, desde os anos 1980, a região, fruto da desconcentração industrial, vem sendo favorecida, elevando a sua participação na produção industrial do estado de São Paulo, passando de 8,1% em 1980 para 15,1% em 2012. A RMC aumentou sua participação na RAC (formada pela RMC e pelas regiões de governo de Piracicaba, Limeira, Jundiaí, Rio Claro e outras) de 53,4% do VAF industrial, em 1980, para 56,3%, em 1990, e, por fim, 62,2% em 2003, indicando, historicamente, a concentração e o adensamento do tecido industrial nessa faixa do território paulista. Essa configuração industrial da RMC, durante os anos 1980, intensificou o

[...] crescimento industrial na RMC [...], condicionando o estabelecimento de novas aglomerações territoriais da indústria, principalmente de alta tecnologia, a exemplo dos ramos de transportes, químico e outros, como o das tecnologias de informação e comunicação (TIC's), que tem o seu desenvolvimento relacionado, dentre outros fatores, às atividades terciárias como ensino e pesquisa [...]. Além disso, no início do século XXI, essas tendências se confirmariam, havendo, de um modo geral, a sua continuidade no início deste século (SANTOS, 2018, p. 37).

Entre os papéis desempenhados pelas cidades da RMC, Santos (2018, p. 37) também aponta que,

[...] entre os anos 1980 e o início do século XXI, o rápido crescimento industrial esteve implicado na conformação de novas aglomerações territoriais da indústria e mudanças na forma, função e estrutura urbana das cidades. Na RMC, desde então, de modo geral, o rearranjo da distribuição da produção industrial refletiu-se no crescimento desigual do número de estabelecimentos, do emprego e do valor adicionado da indústria, indicando tendências combinadas de: a) concentração territorial da indústria em Americana, Campinas e Paulínia, municípios responsáveis pela maior parcela do valor adicionado industrial e do número de empregos e estabelecimentos industriais; b) a dispersão territorial da indústria para alguns municípios da RMC, que passaram a se destacar na produção industrial, a exemplo de Jaguariúna, Indaiatuba, Monte Mor e Vinhedo, ganhando participação na produção da RMC e do ESP; e c) o crescimento e concentração da indústria de alta tecnologia e do setor de serviços em Campinas, sobretudo reafirmando a centralidade do município, mesmo com a desconcentração industrial e a constituição de novas centralidades na RMC.

É evidente, portanto, que a indústria tem um peso indiscutível na RMC, sobretudo porque entre os anos 1997-2005, do total de investimentos anunciados na região, 77,8% estavam na indústria, sendo 70% na criação de novas unidades, 20,4% nos serviços e 1,5% no comércio. Entre os anos 2006 e 2010, do total de investimentos anunciados, 55,6% estavam na indústria, 42,7% nos serviços e 1,7% no comércio (SANTOS, 2018). Esse fato também é validado quando se tem a informação de que o crescimento industrial da RMC, sobretudo do emprego e dos estabelecimentos, contrasta com a redução da participação da indústria na estrutura produtiva brasileira. Santos (2018) aponta que, em âmbito nacional, houve uma redução da participação da indústria de 21,8%, em 1985, para 11,4%, em 2015, o que pode indicar uma desindustrialização relativa, ou até mesmo que há uma queda no dinamismo da indústria frente aos demais setores econômicos.

No entanto, em um processo semelhante ao que outras metrópoles passaram – e passam –, Campinas assiste à terciarização de sua economia com uma dinâmica industrial que se apresenta como um fator determinante da urbanização regional, consolidando as tendências da fase anterior. Por outro lado, conforme

Roxo (2020b), a continuidade da industrialização na RMC está ligada à promoção de uma nova especialização da cidade de Campinas no setor terciário. Desse modo, o crescimento do setor comercial, dos serviços, dos centros logísticos e de transporte e dos centros de pesquisa e formação indica modificações das suas funções urbanas e da sua centralidade regional. No período atual, apesar da grande inserção de Campinas e região na economia globalizada, é perceptível a continuidade de um desenvolvimento contraditório. A acumulação de capital nos setores econômicos vem promovendo um processo de modernização, que é marcado pelo aumento da dependência econômica e tecnológica – devido à ampliação da participação do capital estrangeiro na produção – e pelo crescimento do setor informal, processo que está relacionado à urbanização, que priva parte significativa da população das condições urbanas (ROXO, 2020b). Assim, em termos regionais,

No último período, tivemos a intensificação dos processos citados com o aumento da produção de loteamentos residenciais fechados, edifícios residenciais e de serviços, *shopping centers* e hipermercados, sobretudo na direção norte do município de Campinas, sendo esta área e bairros, portanto, privilegiados pelo aumento de meios de consumo coletivo, ou seja, infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos. Desde então, o crescimento de bairros de populações empobrecidas, com nenhuma ou poucas destas infraestruturas, ocorre principalmente na região sudoeste e noroeste do município. Os processos citados condicionam, desse modo, a conurbação de Campinas com Cosmópolis e Indaiatuba, Sumaré, Hortolândia e Paulínia. Além disso, a distribuição desigual dos equipamentos urbanos e do crescimento econômico, sobretudo nos setores e ramos de alta tecnologia, representam o aumento das desigualdades socioespaciais, mas também a reestruturação da cidade e da rede urbana, em função do estabelecimento de novos fluxos entre as cidades (ROXO, 2020b, p. 60).

Com o processo de desconcentração industrial em curso, ocorreu um forte processo de migração no período pós-1970, durante o qual a “população favelada” – termo utilizado por Caiado (2002) – apresentou taxas de crescimento anuais muito maiores do que as da população total desde 1980. Entre 1980 e 1991, foi de 5,25% contra 2,24% da população total, e entre 1991 e 1996 de 6,78% contra 1,59%, passando de 36.155 pessoas, em 1980, para 67.608 pessoas, em 1991. Em 1999 havia 157.648 pessoas morando em favelas. A participação da população moradora de sub-habitações no total da população subiu de 1%, em 1970, para 5%, em 1980, 8%, em 1991, e 16,5%, em 2000.

Mendes (2007) pontua que esse processo migratório, a partir de 1970, apresentou características bastante peculiares no estado de São Paulo, pois, juntamente com a desconcentração industrial ocorrida, deslocaram-se para o

interior, também, as populações. Os principais volumes migratórios intraestaduais foram procedentes da região metropolitana de São Paulo em direção às áreas interioranas mais dinâmicas, tendo Campinas a mais elevada participação (68%) no movimento migratório nas regiões de governo do estado de São Paulo, no período 1970-1980. É evidente, portanto, que o

[...] território unificado compreende uma das condições da aceleração do processo migratório, que atrai milhares de pessoas, em sua maioria de baixa renda, para as grandes cidades. Este fato tende a ocasionar as disparidades de renda e suas principais consequências são: a formação de aglomerações dos mais diversos tipos de capitais trabalhando juntos; as diversidades alimentares; formas de subemprego e desemprego, que contribuem para prolongar a presença de capitais não-hegemônicos e dividem espaço com formas mais avançadas de capital (ROSA, 2009, p. 19).

Ademais, esse intenso processo migratório, combinado com o de industrialização, pode ser associado à chamada modernização conservadora no campo, a qual mecaniza o trabalho agrícola e “libera” enormes contingentes populacionais, sobretudo em países de economia periférica.

Muitas vezes tal desenvolvimento age como atração para pobres do interior desses países que vão à cidade em busca de rendas maiores. Esse fator de atração, associado à modernização agrícola e políticas que afastam as pessoas da terra, geram frequentemente taxas altas de crescimento e resultam em um processo no qual um número pequeno de cidades possuem grande parte da população nacional (SCOTT *et al.*, 2001, p. 20).

O grande contingente de pessoas que vivem em precárias condições compõe a face perversa da degradação ambiental do município. Os problemas de poluição ambiental da região já apresentam escala significativa: carência de tratamento dos esgotos, poluição dos principais cursos d'água, ocorrência de processos erosivos e de assoreamento decorrentes de implantação de loteamentos e da exploração mineral inadequada, inundações associadas às soluções impróprias ou inexistentes de drenagem e poluição sonora e do ar, especialmente nas áreas mais densamente ocupadas. Nesse viés, Mendes (2007) explica que, com o processo de desconcentração industrial e seu correlato processo migratório, não demorou muito para que a falta de infraestrutura urbana passasse a se manifestar na forma de empregos informais, surgimento de favelas, aumento da violência, poluição dos recursos hídricos, entre outros problemas. Essas desigualdades socioespaciais são decorrentes da própria lógica desigual e combinada do modo de produção capitalista.

Para Lencioni (2015a), uma desigualdade territorial profunda se revela quando se trata de inovação. A indústria de ponta não está em todos os lugares, embora a indústria, *per se*, sem distinção do grau de inovação e de intensidade tecnológica, tenha, com a reestruturação produtiva, se desconcentrado territorialmente. Nesse contexto, Campinas possui vínculo estreito com os setores de maior intensidade tecnológica, o que pode ser explicado por diversos fatores, como o têxtil e o alimentício, por exemplo, ramos que se desenvolvem desde os primórdios da industrialização, mas, devido à condição geográfica favorável, outras empresas foram se instalando ao longo dos anos, como a 3M do Brasil (química, desde 1946), Bosch (autopeças, desde 1959) e Têxtil Tabacow (desde 1975), entre outras. Destarte, atingido pela desconcentração industrial, o eixo Anhanguera possibilitou a formação de áreas industriais que agregam, sobretudo, estabelecimentos de grande e médio porte de diversos ramos e níveis tecnológicos distintos (SANTOS, 2018).

Além disso, é necessário destacar que a Prefeitura Municipal de Campinas, por meio de uma legislação específica, tem incentivado, principalmente, a instalação de indústrias dessa natureza no município. O que, também, é favorecido pelo fato de que em Campinas estão situadas importantes universidades, como a UNICAMP, por exemplo, que geram importantes e variados efeitos de *spillovers* tecnológicos e de conhecimentos e *spin-offs* relevantes para a criação de empresas de base tecnológica na região (MENDES, 2007). De modo geral, a presença dessas universidades é vista como um fator gerador de inovação, como enfatiza Lencioni (2015b, p. 325):

[...] as universidades e os institutos de pesquisa constituem condições gerais de produção imprescindíveis à inovação industrial. Não estamos nos referindo a qualquer universidade, mas das de grande porte e intensivas na produção científica, como é o caso da USP – Universidade de São Paulo – e da Unicamp – Universidade de Campinas. Também, da Unesp – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho. E, de maneira mais específica, do ITA – Instituto Tecnológico de Aeronáutica – em São José dos Campos. Por meio desse tipo de universidade e de institutos de pesquisa é que são tecidos laços de cooperação e parcerias com as indústrias inovadoras, bem como é formado pessoal altamente qualificado. Dizendo de outra maneira, a relação entre universidade e empresa no que diz respeito à P&D se desenvolve de várias maneiras, a exemplo da formação de pessoal altamente qualificado e das parcerias entre universidade e empresa no desenvolvimento de ações e práticas.

Segundo Selingardi-Sampaio (2009), em Campinas, outro polo tecnológico começou a se estruturar na área de pesquisa e desenvolvimento dos setores de informática e de telecomunicações: a Unicamp, que, desde 1967, figurava como um

dos centros mais importantes do país em pesquisas tecnológicas, juntou-se ao CPqD, em 1976, e ao Centro de Tecnologia da Informação Renato Archer (CTI), em 1983. Assim, para esse polo de alta tecnologia e gerador de inovações não tardou a se dirigir, nos anos 1980, indústrias de base tecnológica de capitais estrangeiros e nacionais.

Santos (2018), analisando a distribuição do Produto Interno Bruto (PIB) na RMC, destaca a concentração da produção no município de Campinas, com 36,5% do total da RMC. Além disso, apenas seis municípios (Americana, Campinas, Hortolândia, Indaiatuba, Paulínia e Sumaré) concentram 74,23% do PIB total da RMC; esses mesmos municípios concentram 71,3% da população total da RMC, de modo que a dinâmica econômica desse grupo de municípios é representativa das tendências gerais da (des)concentração industrial e da reestruturação produtiva da RMC entre os anos 2000 e 2012. Nesse cenário, pode-se observar a conformação de

[...] uma nova divisão territorial da indústria no Brasil, novas desigualdades regionais que não têm mais, como referência, a presença da indústria em si, mas que tem como referência o tipo de indústria que há no território. Parece residir aí, na inovação e no uso de tecnologias, a chave para a compreensão da nova divisão territorial da indústria no Brasil e das novas desigualdades regionais do desenvolvimento econômico brasileiro (LENCIONI, 2015a, p. 34).

Mesmo com as melhores condições gerais de produção no país, considerando, sobretudo, os aspectos que dão suporte às inovações tecnológicas, não é possível encontrar, por exemplo, em qualquer lugar do estado de São Paulo, energia para a atividade produtiva industrial de ponta, uma vez que não há centros de pesquisa impulsionadores do conhecimento em todos os lugares, nem redes de empresas com *expertises* e conhecimento técnico. De acordo com Lencioni (2015b), isso significa afirmar que a tendência é a existência de pontos do território com aglomeração de atividades e trabalhadores altamente qualificados voltados para o desenvolvimento da inovação. Assim, a

[...] concentração das condições gerais necessárias à indústria inovadora não se constitui numa particularidade do Brasil; nos países mais avançados os centros de inovação produtiva não se dispersam territorialmente, embora nos ricos países possa haver mais de um aglomerado inovador. Isso porque uma das principais características da inovação industrial é a de ser aglomerativa e concentradora territorialmente (LENCIONI, 2015b, p. 326).

Nesse contexto, Campinas concentra o maior percentual dos estabelecimentos das atividades inovadoras: medicamentos (34,6%); informática, produtos eletrônicos, equipamentos ópticos (39,8%); atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados (53,2%); e atividades profissionais, científicas e técnicas (52,5%). No ramo de *software*, tecnologia da informação e telecomunicação (TIC's), a cidade possui 59,1% dos estabelecimentos da RMC (SANTOS, 2018). Sem dúvidas, essa especialização produtiva de Campinas e região no ramo automobilístico remete aos aspectos históricos da reestruturação desse ramo em âmbito global e local.

A realocação dos grandes estabelecimentos e da rede de fornecedores atingiu tanto a metrópole paulista e sua região imediata (o ABC) como o interior do estado e as outras localidades do território nacional. Assim, Campinas, participava do circuito espacial da produção automotiva antes mesmo da reestruturação produtiva intensificada nos anos 1970, que foi seguida pela instalação da Bosch, nos anos 1950, e da Mercedes-Benz, em meados dos anos 1970, até a instalação das transnacionais asiáticas Honda, Toyota e Hyundai. Enfim, é inegável o apoio estatal na metamorfose no processo de consolidação da região nesse ramo.

Em relação aos municípios da RMC, Santos (2018) assinala que as principais especializações produtivas da RMC e os respectivos municípios que detêm parte significativa da atividade são: combustíveis (Paulínia); montadoras e autopeças (Campinas, Indaiatuba, Sumaré, Itatiba, Valinhos e Vinhedo); material elétrico e equipamentos de comunicação (Campinas, Jaguariúna, Hortolândia); farmacêutica (Campinas, Hortolândia); química (Campinas, Paulínia, Indaiatuba, Sumaré); têxtil (Americana, Nova Odessa, Santa Bárbara d'Oeste); papel e celulose (Paulínia, Indaiatuba, Monte Mor); máquinas e equipamentos de informática (Campinas e Hortolândia).

De acordo com Selingardi-Sampaio (2009), em uma escala mais abrangente, que tenha o contorno do estado de São Paulo, o Multicomplexo Territorial Industrial (Metropolitano/Urbano) Paulista¹⁷, configurado em 2000, destacam-se seus principais complexos territoriais setoriais e intersetoriais, entre os quais estão os

¹⁷ Selingardi-Sampaio (2009) defende que a indústria paulista está estruturada em um grande e multicomplexo industrial, densamente diversificado e com laços de coalescência formados a partir de uma realidade urbana/metropolitana, que tem como o epicentro o município de São Paulo e se estende – acompanhado das melhores rodovias existentes em São Paulo – em algumas frentes pelo interior do estado.

petroquímicos, consolidados nos anos 1980, os tecnológicos, reconhecidos na década de 1980, os automotivos, configurados nos anos 1950 e 1960 (metrópole paulistana), na década de 1970 (Vale do Paraíba) e nos decênios 1980 e 1990 (Campinas, Sumaré, São Carlos), e o da indústria cultural, identificado na metrópole paulistana na década de 1990. Já Roxo (2020b) menciona a presença de grandes fábricas, principalmente transnacionais, que se destacam na paisagem, como, por exemplo, a IBM e a Dell (informática), a EMS (farmacêutica), em Hortolândia, a Honda (automobilística), a 3M do Brasil e a Pirelli (química), o Condomínio Industrial Parque Industrial Brasileiro (PIB), em Sumaré, a Toyota (automobilística) e uma dezena de indústrias fornecedoras de autopeças em Indaiatuba.

Dentre as políticas adotadas pelos municípios da RMC para a atração de indústrias, Santos (2018, p. 206) informa que 11

[...] municípios concederam isenção total de IPTU; cinco municípios realizaram a doação de terrenos; treze municípios concediam a isenção parcial de IPTU; nove municípios concederam a isenção de taxas; e cinco realizaram a cessão de terrenos. Isso significa que há pelo menos 20 anos é prática comum da grande maioria dos municípios da RMC a oferta de incentivos fiscais e subsídios para a atração de investimentos.

Para Caiado (2002), o tamanho do mercado consumidor, atualmente, é o grande atrativo da RMC e do município de Campinas em particular, pois possui densa e articulada rede urbana, com grande facilidade de acesso e, relativamente, curtas distâncias, que tornam a região singularmente integrada, complexificando as relações entre os municípios, com grande ampliação dos fluxos de pessoas e mercadorias. Dessa forma, Campinas assegura escala para variadas atividades, como grande rede de serviços bancários, hospitais regionais e serviços médicos especializados, comércio de grande porte e comércios especializados, *shopping centers* e serviços pessoais diferenciados.

Outrossim, é possível notar a dinamicidade e o avanço do setor terciário, que apresenta, segundo Rosa (2009), interação com os demais setores da economia, bem como possui modernos equipamentos de comércio, empreendimentos de grande porte em alimentação, entretenimento e hotelaria, além de uma variada gama de serviços, como os profissionais e aqueles voltados às empresas. Vale, ainda, destacar a área da saúde, que dispõe de importantes equipamentos médicos públicos e privados. Ademais, em Campinas, aparentemente, os negócios de grande valor efetuados por executivos demandam uma estrutura específica para a

realização dos eventos, como auditórios, centros de convenções, equipamentos específicos para exposição e, principalmente, hospedagem, uma vez que esses negócios não precisam acontecer, necessariamente, nas dependências do hotel. O que, conseqüentemente, promove um aumento na geração de empregos. Dados apresentados por Rosa (2009) sugerem que na cidade de Campinas (na década dos anos 2000) ocorriam cerca de 6 mil eventos anualmente, o que envolvia mais de 2 milhões de participantes, gerando 4 mil empregos diretos e totalizando 12 mil postos de trabalho.

Para explicar esses fenômenos, Mendes (2007) assinala que a atratividade de Campinas pode ser explicada, além das variadas amenidades urbanas, da base econômica e do profícuo mercado de trabalho, pelo ambiente favorável à pesquisa, que começou a ser formado com a implantação de vários centros de pesquisa e da Unicamp (Universidade Estadual de Campinas), em 1962. Destarte, a presença de universidades e centros de pesquisa de referência internacional confere a Campinas uma posição de destaque entre os centros de excelência de alta tecnologia, despontando uma grande concentração de instituições de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, como, por exemplo, o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento (CPqD) da Telebrás, o Instituto Nacional de Tecnologia da Informação (ITI), as unidades de pesquisa da Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuária (Embrapa) e a Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas). De modo geral, essas

[...] instituições tornam-se ainda mais conceituadas por atuarem junto às grandes corporações. As indústrias instaladas no condomínio encontram profissionais qualificados no município, capazes de suprir as necessidades tecnológicas e de pesquisa de cada unidade produtiva. Em contrapartida, a parceria entre universidades, institutos de pesquisa e empresa garante a continuidade da formação de bons profissionais, o desenvolvimento de tecnologia de ponta, reciclagem, e atualizações permanentes dos profissionais engajados nas empresas (MENDES, 2007, p. 6).

Cabe, ainda, mencionar que o município de Campinas está ligado aos setores produtivos de maior intensidade tecnológica (na indústria) e aos serviços altamente qualificados (quaternários ou superiores), demonstrando a presença no município daquilo que Santos e Silveira (2001) denominaram como meio técnico-científico-informacional.

3.2.3 Jarinu: dos tempos lentos à rapidez contemporânea dos condomínios industriais

De acordo com dados do IBGE (2020c), a população estimada do município de Jarinu é de 30.617, configurando-se como uma Capital Regional C (2C).¹⁸ Sobre o antigo Distrito de Campo Largo do Atibaia, mais tarde Jarinu, segundo o IBGE (2020d), existem duas correntes de opinião quanto aos fundadores: uma, de tradição popular, atribui a José Inácio da Silveira (ou da Silva) e outros; a outra atribui ao Capitão Lourenço Franco da Rocha e a sua mulher, Rita de Cássia Moraes, que, em 1807, constituíram um patrimônio sob a invocação de Nossa Senhora do Carmo, doando parte de suas terras no local onde hoje se ergue a cidade.

Acerca de sua origem, Giovanetti e Salgado (2013) pontuam que a história de Jarinu começa no período do Ciclo do Ouro. Os autores elencam os seguintes dados:

No Ciclo do Açúcar (1770 a 1842) esta rede urbana se amplia na região de Campinas, Itú e Sorocaba quando foram formados mais 22 núcleos urbanos, dentre eles 7 novos municípios, na época vila: Piracicaba (1821), Campinas (1797), Tietê (1842), Casa Branca (1841), Batatais (1839), (1826), Capivarí (1832) e Limeira (1842). Neste mesmo período foram formadas diversas freguesias na região, 15 no total: Caconde (1775-1841), Araçoiaba da Serra (1821), Tatuí (1822), Cabreúva (1830), Indaiatuba (1830), Itatiba (1830), Rio Claro (1830-1842), Monte Mor (1832), Piracaia (1836-1850), São João da Boa Vista (1838), Socorro (1838), Amparo (1839), Serra Negra (1841), Jarinú (1842-1844) e Pirassununga (1842) (GIOVANETTI; SALGADO, 2013, s. p.).

No entanto, apenas no ano de 1859 Jarinu foi reconhecido como município, quando

[...] a maioria das freguesias formadas no ciclo do açúcar tornam-se municípios: Caconde (1864), Tatuí (1844), Cabreúva (1859), Indaiatuba (1859), Itatiba (1857), Rio Claro (1845), Monte Mor (1871), Piracaia (1859), São João da Boa Vista (1859), Socorro (1871), Amparo (1857), Serra Negra (1859), Jarinú (1859) e Pirassununga (1865) (GIOVANETTI; SALGADO, 2013, s. p.).

¹⁸ De acordo com o IBGE (2018), são os centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com as metrópoles. Ao todo, 97 cidades foram classificadas como Capitais Regionais em todo o país, com três subdivisões: (A, B e C). A Capital Regional C possui 64 cidades com três Capitais Estaduais, dentre elas destacam-se os municípios de Boa Vista (RR), Rio Branco (AC) e o Arranjo Populacional de Macapá, Amapá, todos pertencentes à região Norte. As demais cidades localizam-se, principalmente, na região Sudeste, onde 30 das 64 Capitais Regionais C estão localizadas. A média nacional de população das cidades dessa categoria é de 300 mil habitantes em 2018, sendo maior na região Sudeste (360 mil) e menor na região Sul (200 mil).

Em 1895 houve uma tentativa de emancipação, mas, ao ser consultada sobre a conveniência de se constituir um novo município, a Câmara de Atibaia não reconheceu a utilidade da medida por não ter sido reclamada pelo povo do distrito, que passou a ser chamado de Jarinu, termo advindo da língua Tupi (IBGE, 2020b). Os seus principais marcos históricos são estes:

Freguesia criada com a denominação de Campo Largo, por Lei Provincial nº 3, de 05 de fevereiro de 1842, no Município de Atibaia.

Em divisão administrativa do Brasil referente ao ano de 1911, figura no Município de Atibaia o Distrito de Jarinu.

Tomou o nome de Jarinu por Lei Estadual nº 1257, de 29 de setembro de 1911. Em divisão referente ao ano de 1933, o Distrito de Jarinu permanece no Município de Atibaia.

Em divisões territoriais datadas de 31-XII-1936 e 31-XII-1937, figura o Distrito judiciário de Jarinu no Município de Atibaia.

No quadro anexo ao Decreto-lei Estadual nº 9073, de 31 de março de 1938, o Distrito de Jarinu permanece no Município de Atibaia. No quadro fixado, pelo Decreto Estadual nº 9775, de 30 de novembro de 1938, para 1939- 1943, o Distrito de Jarinu permanece no Município de Atibaia, assim figurando no quadro fixado, pelo Decreto-lei Estadual nº 14334, de 30 de novembro de 1944, para vigorar em 1945-1948.

Elevado à categoria de município com a denominação de Jarinu, por Lei nº 233, de 24 de dezembro de 1948, desmembrado de Atibaia.

Constituído do Distrito Sede. Sua instalação verificou-se no dia 19 de abril de 1949.

Fixado o quadro territorial para 1949-1953, o Município é composto do Distrito Sede. Assim permanece o quadro territorial fixado para 1954-1958, pela lei nº 2456, de 30-XII-1953. Em divisão territorial datada de 01-VII- 1960, o município é constituído do Distrito Sede. Assim permanecendo em divisão territorial datada de 15-VII-1999 (IBGE, 2020b, p. 1-2).

Moraes (2006), no entanto, destaca que foi apenas no final da década de 1940 (em 1948) que Jarinu, então pertencente ao município de Atibaia, emancipou-se política e administrativamente, sendo a marca do período precedente a esse marco o seguinte:

No início do século, o município busca o caminho da industrialização primeiramente através das beneficiadoras de café e depois pela indústria têxtil. Em fins do século XIX e início do XX, sua população cresce com a chegada dos primeiros imigrantes europeus, em sua maioria italianos e espanhóis, e alguns anos depois, japoneses. Vários deles fixaram moradia nas terras que hoje delimitam o município de Jarinu (MORAES, 2006, p.32).

Outro aspecto importante se deu pela

[...] preservação da sua tradição e cultura, sem grande influência do fluxo migratório e ocupação urbana desordenada. As festas religiosas ainda têm importância na vida social e cultural da cidade, reunindo grande parte dos seus habitantes. Os bairros distantes do centro vêm sofrendo, ao longo das últimas décadas, um processo de loteamento para sítios de lazer e chácaras de moradia. Começaram a surgir nos anos 50, orientado pelo interesse local em atrair moradores pelo seu clima. A partir de 1960,

passou-se a exigir que os loteamentos fossem precedidos da criação oficial de “perímetros urbanos isolados”, aperfeiçoando o controle do uso do solo. Com o tempo e o empobrecimento da população, aliado às migrações para Jarinu, foram se espalhando loteamentos clandestinos e irregulares (MORAES, 2006, p. 33).

Friedmann (2019, p. 254) tece as seguintes considerações sobre a formação territorial do município de Jarinu:

Deste modo, é possível ter um quadro espacial mais delineado em relação à freguesia de Atibaia, cujo território correspondia, aproximadamente, ao seu tamanho atual somado ao do Município de Jarinu. Este último constituindo, praticamente, uma das sesmarias da família Camargo.

Ainda sobre a constituição histórica da região de governo, Jundiaí é formado pelos seguintes municípios: Cabreúva, Itupeva, Louveira, Itatiba, Morungaba, Jarinu, Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista, tendo como sede de região o município de Jundiaí (MARQUES, 2008). No que diz respeito aos vínculos históricos de Jarinu com os municípios limieiros, pode-se destacar o seguinte:

Com relação ao termo da Vila de Jundiaí, fato curioso ocorreu na primeira metade do século XIX. O povoado de Campo Largo, atual município de Jarinu, em 05 de fevereiro de 1842 foi elevado à condição de freguesia da Vila de Atibaia. No ano de 1844 passou a ser freguesia do termo da Vila de Jundiaí, permaneceu por dois anos, voltando a ser freguesia do termo da vila de Atibaia em 1846. Embora tenha pertencido por poucos anos ao território da vila de Jundiaí, a sua proximidade geográfica construiu relações históricas com Jundiaí, fato este confirmado na definição dos limites da região de governo de Jundiaí, a qual o município Jarinu pertence (MARQUES, 2008, p. 64).

Concernente à formação econômica do município de Jarinu, Chiapetta (2010) afirma que a pecuária foi a atividade pioneira. No século XVIII já predominava a produção de trigo e de suínos para o fornecimento de São Paulo e das áreas de mineração; já a produção de café teve início no século XIX. Isso promoveu o crescimento de Jarinu, principalmente pelo café e pela ferrovia para o seu escoamento até o porto de Santos. No entanto, com a crise de 1929 houve a necessidade de modificar a dinâmica produtiva do município, sendo necessária a superação da crise por intermédio da produção de outras culturas, com destaque para uva, vinho, tomate, melancia, pêssago, milho, feijão, flores, batata e laranja.

Quanto ao setor industrial, o município teve um pequeno avanço com a instalação de alambiques, olarias e fábrica de chapéus. Na atualidade, Moraes(2006) classifica o município de Jarinu como “rurbano”, visto que possui uma intensabase agrícola e, ao mesmo tempo, uma estrutura urbana. Em seus bairros, há

propriedades que podem ser consideradas como pequenas, nos quais há a presença de agricultores familiares que cultivam a terra e criam animais; também, há que se observar que uma parte considerável dos munícipes que residem nesses bairros trabalha no campo. Apesar da considerável infraestrutura urbana de Jarinu, há uma linha tênue entre o rural e o urbano nesse município.

Ademais, Jarinu faz parte do Polo Turístico do Circuito das Frutas, juntamente com mais oito municípios, quais sejam: Indaiatuba, Itatiba, Itupeva, Jundiaí, Louveira, Morungaba, Valinhos e Vinhedo. Nesse viés, Abrahão (2007) aponta que na cidade, simultaneamente, se observa presença da fábrica de automóveis fora de série *Chamonix*, que produz réplicas de modelos antigos da marca alemã Porsche, ea produção de morangos, poncãs, laranjas, pêssegos, ameixas e uvas, além de vinho e cachaças artesanais. De acordo com o autor, Jarinu destaca-se na produção de uva comum para mesa, sendo responsável pela maior parte da sua produção. O município pode ser considerado como especializado no cultivo de uva de mesa, o que possibilita um fluxo de turistas parecido com São Roque (“vinhos artesanais” comercializados nas propriedades).

De acordo com Thomaz (2018), o município de Jarinu também se insere na categoria D na classificação do Ministério do Turismo, e ainda participa de duas regiões turísticas do estado de São Paulo: Circuito das Frutas e Entre Serras e Águas. Já Abrahão (2007) destaca que nesses municípios pertencentes ao Circuito das Frutas do Estado de São Paulo predominam as pequenas propriedades rurais, muitas delas pertencentes aos descendentes dos imigrantes. Dessa maneira, o trabalho familiar – ou a agricultura familiar – é um traço marcante na cultura do imigrante que escolheu trabalhar e viver no Brasil entre os anos de 1880 a 1930. Desde então, as gerações posteriores resistem na produção dos itens supramencionados.

No que tange à agricultura, cabe mencionar, ainda, que as

[...] zonas rurais dos municípios de Jundiaí, Jarinu, Itatiba, Louveira, Vinhedo, Valinhos e Indaiatuba apresentam características semelhantes, pois reúnem em seus territórios pequenas propriedades rurais, que produzem frutas como uva, morango, pêssego, figo, goiaba, caqui, entre outras frutas, em áreas que estão sendo ameaçadas pelo intenso processo de urbanização que vêm sofrendo esses municípios (MARQUES, 2008, p. 170).

Uma das medidas da pujança econômica de um município se dá pelos bens e serviços ofertados.

Morungaba e Jarinú foram os dois municípios, entre os pertencentes à Região de Governo de Jundiaí, que apresentaram as menores porcentagens nos serviços analisados. A explicação para esses municípios apresentarem baixas porcentagens no uso dos serviços urbanos oferecidos pelo município de Jundiaí está no fato desses dois municípios terem a agropecuária como principal atividade econômica. Este fato fez com que os dois municípios, se comparados aos demais municípios pertencentes à Região de Governo de Jundiaí, apresentassem um menor crescimento populacional, no período considerado (MARQUES, 2008, p. 164-165).

Assim, apesar de Jarinu possuir um perfil de serviços, existe uma grande tendência para a agricultura (MARQUES, 2008). Sem dúvidas, a população rural ocupa uma parte importante nesse cenário, pois

[...] corresponde a 34% do total, taxa alta quando comparada com os municípios vizinhos: 7% em Jundiaí, e 3% em Campo Limpo Paulista, mas a população está crescendo muito rapidamente em Jarinu com taxa de 9,31%, enquanto em Jundiaí é de 2,42% e em Campo Limpo Paulista, de 5,06%. Nos anos 70 e 80, em particular, houve entrada de migrantes paranaenses e mineiros no município de Jarinu, expulsos de seus estados, entre outros motivos, pela concentração fundiária. Dada a continuidade do forte processo de migração e aspectos dos municípios vizinhos, existem pressões para transformar rapidamente as características de Jarinu, se a política de regulação do uso do solo de que dispõem não for efetiva (MORAES, 2006, p. 23-24).

Em comparativo das mudanças em Jarinu, percebe-se que Chiapetta (2010) demonstra um processo de intensificação da urbanização em relação a Moraes (2006). Esse município possui uma área de 207,67 km², com uma densidade demográfica de 108,3 habitantes por km², que já detinha aproximadamente 18% de população rural e 8% de urbana. No período de 1994-2010, a população de Jarinu teve uma taxa média de crescimento de 43,14%, passando de 12787 habitantes em 1994 para 22490 em 2010, enquanto a urbanização passou de 56,08% para 81,46%, um aumento expressivo e considerável (CHIAPETTA, 2010). Cabe, ainda, mencionar que esse município está localizado a 70 km de São Paulo, sendo cortado pela rodovia Edgar Máximo Zambotto, com acesso pela rodovia Dom Pedro I e também pela vicinal proveniente de Jundiaí, chamada de Rodovia Natal Lorencini, além dos limites com Itatiba, Atibaia, Bragança Paulista, Campo Limpo Paulista e Jundiaí (MORAES, 2006).

Sobre os aspectos físicos do município de Jarinu, Andrade (2013) recorre à classificação climática de Köppen, na qual Jarinu é classificada como de clima subtropical (Cfa), não possuindo estação seca e com a temperatura do mês mais quente superior a 22 °C.

A altitude média é de 764,0 m e o clima é temperado, com temperaturas entre 18°C a 22°C com mínima de -3,°C a máxima absoluta de 32°C. O rio Atibaia corta o município e o rio Jundiá Mirim tem suas nascentes neste município sendo a que bacia deste rio abrange o bairro do Pitangal e bairro Soares. Jarinu tem uma área territorial de 208,10 km² e pertence ao ecossistema mata atlântica. Está cercado de noroeste a leste pela serra da Mantiqueira e ao sul pela serra do Japi. Seus recursos hídricos pertencem à bacia dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiá e rio Atibaia, contando com duas sub-bacias, a do rio Atibaia, ao norte, cujas águas apresentam um grau de degradação, impactado pelas atividades industriais, esgoto sanitário e a reversão para o Jundiá-Mirim, e ao sul o rio Jundiá, mais conservado (MORAES, 2006, p. 35).

Moraes (2006) explica que tramita, atualmente, um projeto de loteamento que criará um novo eixo de expansão urbana na área da sub-bacia do Jundiá Mirim. De certo modo, a principal atividade econômica de Jarinu é a agricultura, tendo como produtos principais os seguintes: tomate, feijão, milho, vagem, abobrinha, cana-de-açúcar, uva, morango e frutas cítricas. O plantio de café e a extração de madeira contribuíram para a destruição da mata original e para o desaparecimento de várias espécies da fauna. Apesar da relevância incontestável da agricultura em Jarinu, desde meados da década de 2000 esse cenário tem sido alterado, pois o setor secundário passou a apresentar índices cada vez mais proeminentes no município, graças à instalação dos condomínios industriais. Graças às excelentes condições gerais de produção (materiais) que o município possui, com ênfase para as rodovias, bem como sua proximidade com o município de Atibaia, esse tipo de produção foi viabilizada.

Nesse cenário, os condomínios engendraram uma transformação no setor produtivo, bem como uma aceleração no processo de reprodução do capital de Jarinu – importantes características do processo de mundialização do capital (CHESNAIS, 1996). Destarte, o município passou a ter vínculo com os setores mais intensivos em tecnologia e, portanto, a representar maior valor adicionado. Sem dúvidas, na primeira década dos anos 2000 houve uma intensificação – com o apoio do poder público municipal – desse processo de industrialização, ancorado nos setores de maior intensidade tecnológica (já em curso desde os anos de 1970, em Campinas, fenômeno potencializado com a chegada dos condomínios industriais), o que, de certa forma, possibilitou uma diminuição do setor primário e uma dinamização dos setores secundário e terciário.

4 DINÂMICA INDUSTRIAL E INSTALAÇÃO DOS CONDOMÍNIOS INDUSTRIAIS NA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS (RAC): UMA ANÁLISE DA DÉCADA DE 1990 ATÉ A ATUALIDADE

Neste capítulo será analisada a dinâmica industrial nos municípios que constituem o recorte espacial desta pesquisa: Atibaia, Campinas e Jarinu. Com a finalidade de caracterizar o período histórico compreendido entre as décadas de 1990 até o final da década de 2019, as seguintes variáveis foram selecionadas: pessoal ocupado, número de estabelecimentos e recorte temporal de 1992 a 2019. Além disso, foram realizadas algumas projeções em termos de cenário e tendências para 2020, considerando os dados de Valor Adicionado Fiscal (VAF), a fim de demonstrar a riqueza gerada nos municípios e sua respectiva dinâmica, acompanhada dos índices inflacionários.

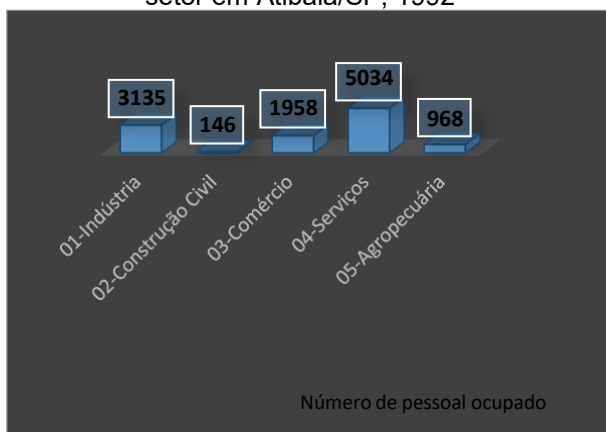
4.1 Da cana-de-açúcar e do café até a contemporaneidade: análise da dinâmica industrial recente

Em relação ao município de Atibaia (SP), no ano de 1992 predominava, segundo os dados de pessoal ocupado, o setor terciário – comércio (17%) e serviços (45%) –, mas a indústria possuía uma expressividade considerável, 28%, enquanto a agropecuária detinha apenas 9% e a construção civil apenas 1% (Gráfico 1).

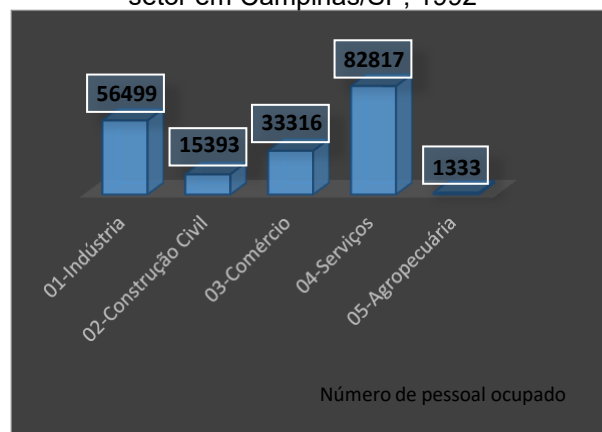
A análise da distribuição do pessoal ocupado na indústria em Campinas, de acordo com os dados do CAGED/MTE-RAIS¹⁹, por setor da economia, mostra que o setor industrial respondia por 30% do total em 1992 e o setor terciário, 61% (comércio 17%, serviços 44%). Como Mendes (2007) e Santos (2018) constatarem, a agropecuária respondia apenas por 8% do total e a construção civil por 1% (Gráfico 2).

Conforme o Gráfico 3, a indústria respondia pela maior parte do pessoal ocupado (53%) no município de Jarinu em 1992, seguido pelo setor terciário, com 38% – comércio (7%) e serviços (31%) –, pelo setor primário, com as atividades agropecuárias (7%), e, muito abaixo, pela construção civil (2%), o que, de certa forma, representava o padrão presente nos três municípios analisados.

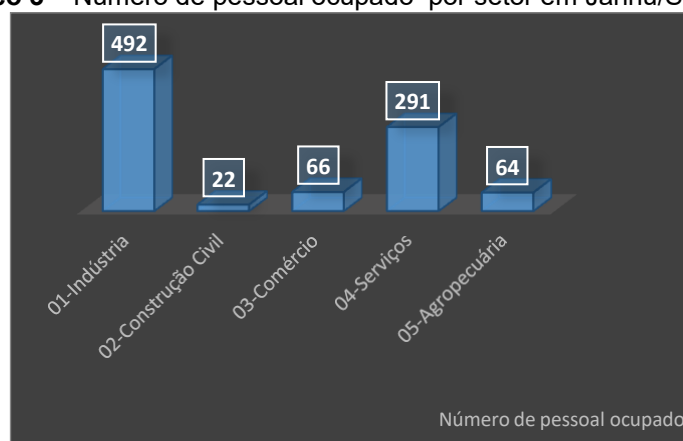
¹⁹ Disponível em: <https://www.seade.gov.br/>.

Gráfico 1 – Número de pessoal ocupado por setor em Atibaia/SP, 1992

Fonte: MTE/RAIS, 2020²⁰. Organizado pelo autor

Gráfico 2 – Número de pessoal ocupado por setor em Campinas/SP, 1992

Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 3 – Número de pessoal ocupado por setor em Jarinu/SP, 1992

Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Em Atibaia, no ano de 2019, a indústria manteve praticamente o mesmo patamar percentual de 1992 (25%), o que pode revelar a crise conjuntural pela qual o país ainda passa, mas os serviços compensam essa diminuição – comércio (23%) e serviços (44%) –, evidenciando também um processo de terciarização da economia no município de Atibaia. O setor agropecuário sofreu mais uma diminuta queda e terminou a análise histórica com praticamente metade do que detinha (5%), e a construção civil com 3% (Gráfico 4).

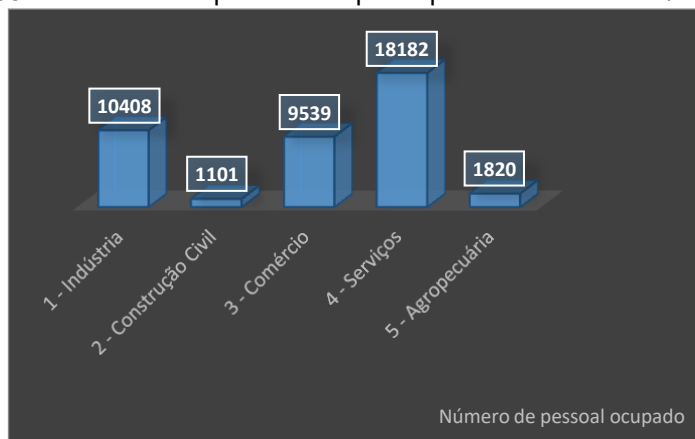
Na realidade campineira, em 2019, em um contexto de crise nacional, que alguns economistas tratam como uma década perdida (década de 2010), conforme Pereira Júnior (2020), houve uma queda ainda mais expressiva do emprego industrial (ocupando 13%) no município de Campinas e um intenso aumento do

²⁰ Disponível em: <https://ces.ibge.gov.br/base-de-dados/lacunas-de-informacao/lacunas-especificas-nas-bases-de-dados-identificadas-pela-instituicao-produtora/3606-relacao-anual-de-informacoes-sociais-rais.html>.

setor terciário, sobretudo nos serviços (60%) e comércio (22%) (Gráfico 5). A construção civil e a agropecuária responderam, respectivamente, por 4% e 1%.

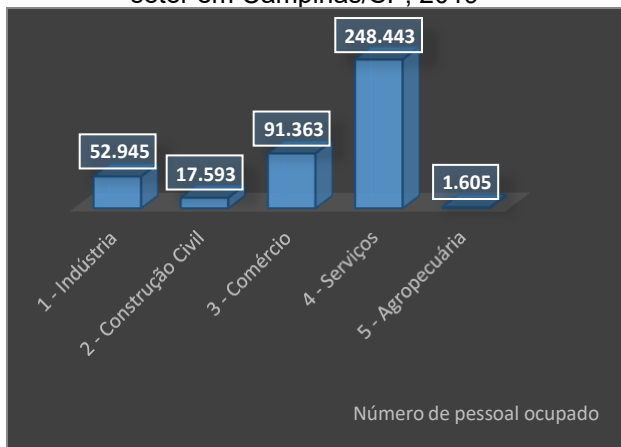
Em Jarinu, a indústria e as atividades agropecuárias sofreram uma redução na participação – indústria (36%) e agropecuária (4%) –, enquanto o terciário demonstrou um aumento em seus índices – comércio (23%) e serviços (36%) – (Gráfico 6), o que pode representar o processo de terciarização da economia, em decorrência também dos serviços demandados pela própria indústria do município, como demonstram Lencioni (2006), Morceiro (2012) e Pereira Júnior (2019). Nomais, a construção civil respondeu por 1% do total de pessoal ocupado. De certo modo, em 2019, os três municípios possuíam setor terciário predominante, figurando o secundário em segundo lugar.

Gráfico 4 – Número de pessoal ocupado por setor em Atibaia/SP, 2019



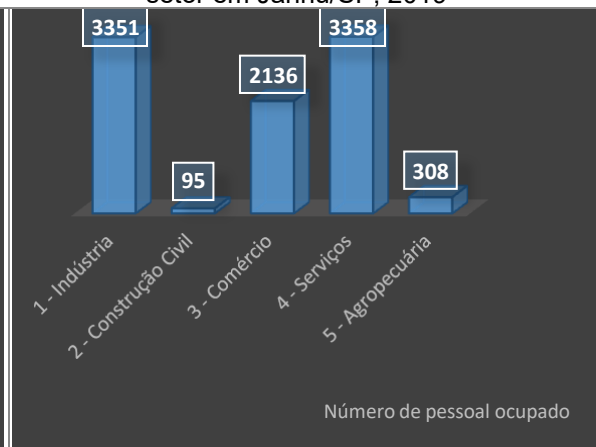
Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 5 – Número de pessoal ocupado por setor em Campinas/SP, 2019



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 6 – Número de pessoal ocupado por setor em Jarinu/SP, 2019

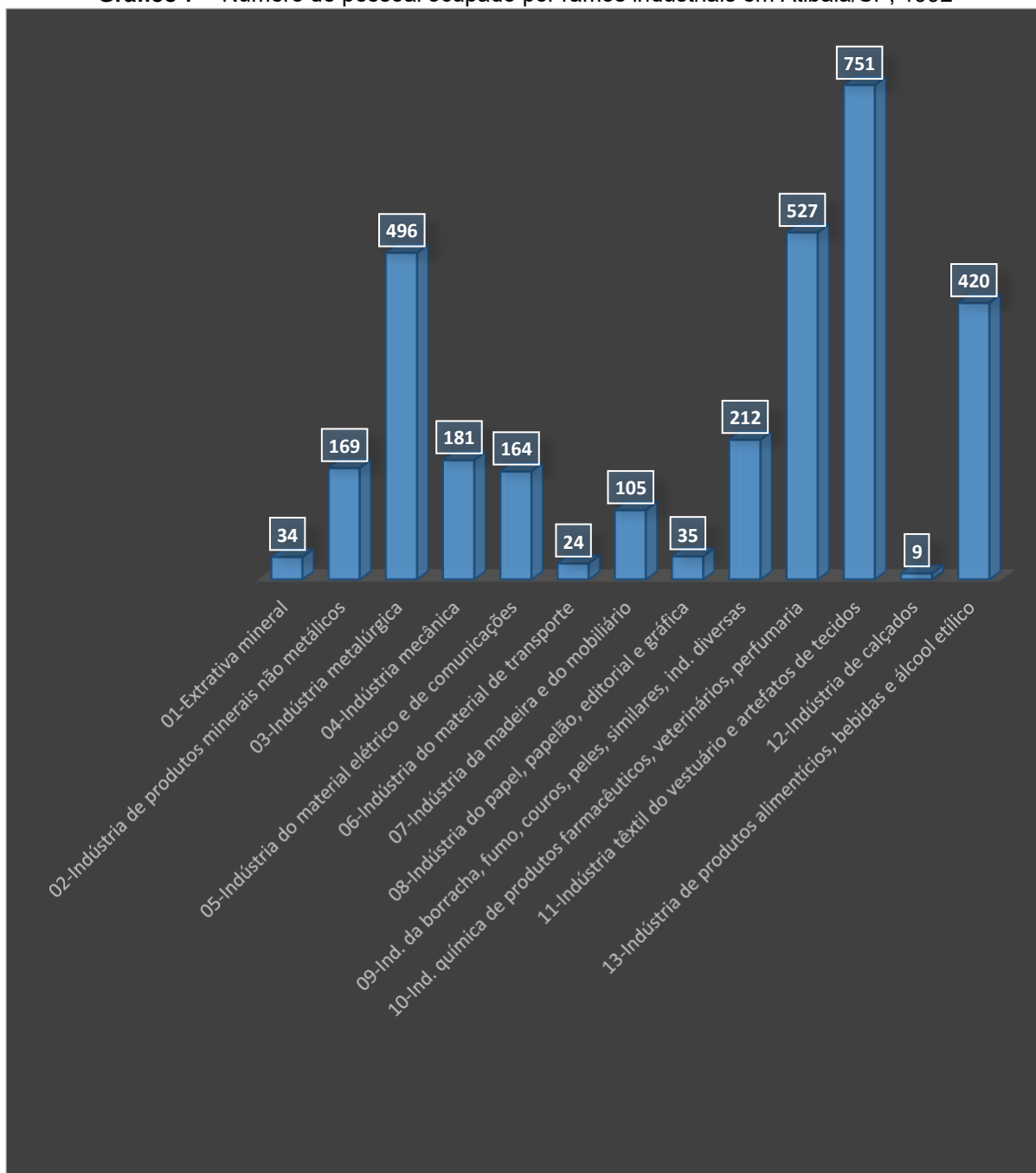


Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Em relação ao número de pessoal ocupado por ramos em Atibaia, aqueles inseridos no grupo de menor intensidade tecnológica mostraram-se mais

expressivos no ano de 1992, com destaque para a indústria têxtil e de vestuário. Ocupando a terceira e a quarta posições, os ramos metalúrgico e alimentício se destacaram; e em segundo lugar figurou o ramo químico, inserido nas indústrias de maior intensidade tecnológica, ou seja, mais propensas à inovação (Gráfico 7).

Gráfico 7 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Atibaia/SP, 1992

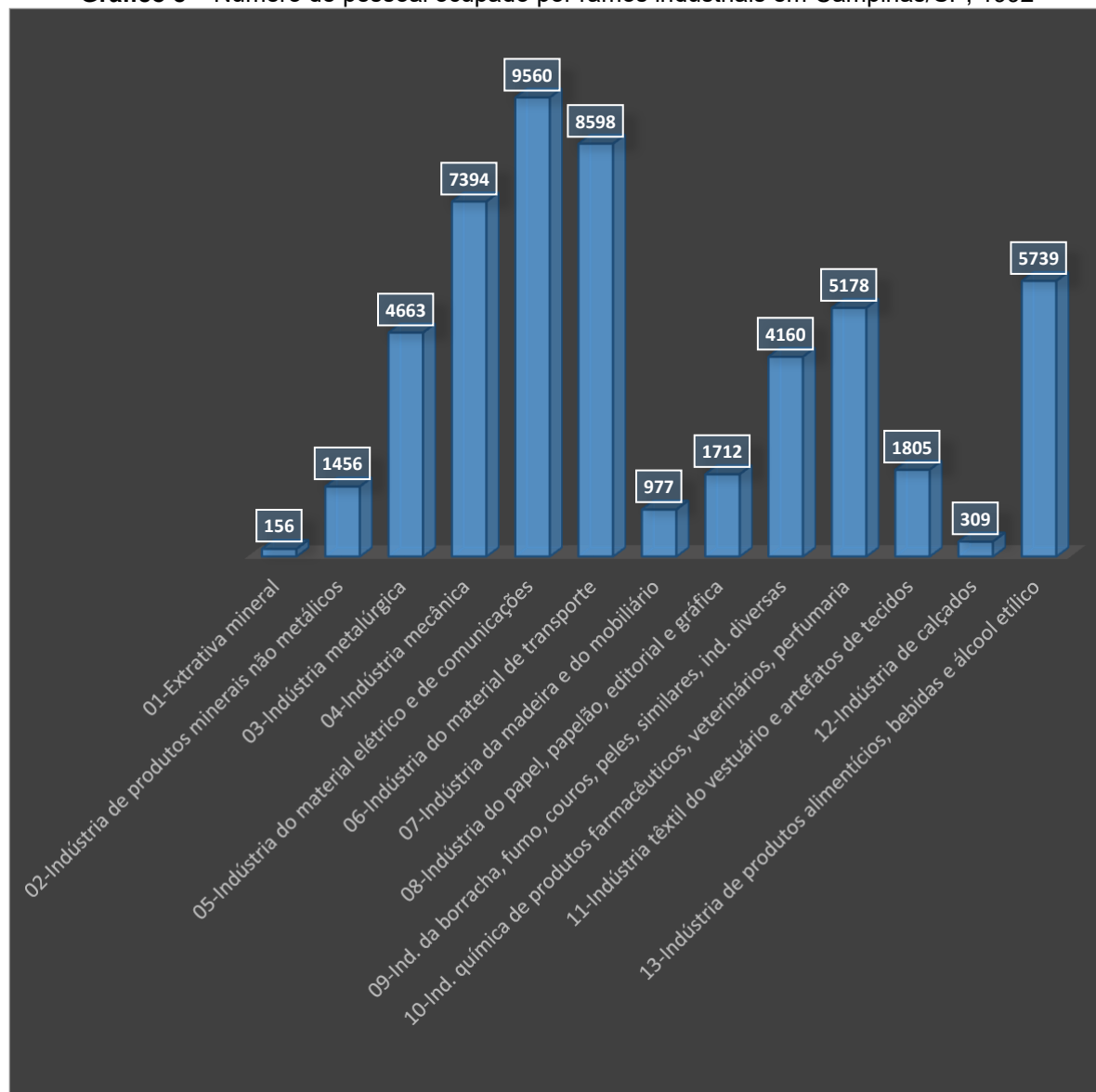


Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Em Campinas, nota-se que, desde 1992, os ramos que mais empregaram pessoas foram os da indústria de material elétrico e de comunicações, de material

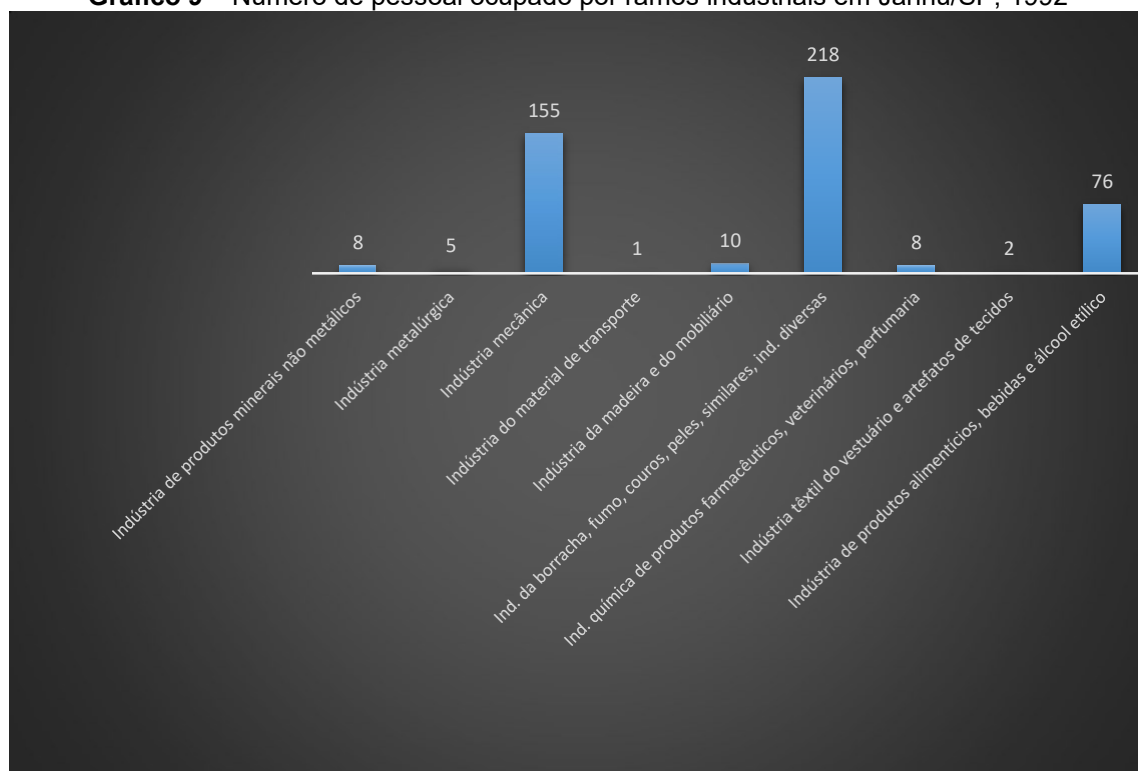
de transportes e de mecânica (Gráfico 8), todos eles inseridos no grupo de maior intensidade tecnológica, corroborando as afirmações de Selingardi-Sampaio (2009).

Gráfico 8 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Campinas/SP, 1992



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Em Jarinu, entre os ramos com maior número de indústrias, os de borracha, fumo, couros e peles mantiveram a liderança; seguido pelos ramos mecânico, alimentício e de bebidas, de modo que os demais não apresentaram um desempenho acentuado (Gráfico 9). De modo geral, em 1992, os municípios de Atibaia e Jarinu apresentaram maior destaque para os ramos de menor intensidade tecnológica, enquanto o município de Campinas tendeu para os de maior intensidade tecnológica.

Gráfico 9 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Jarinu/SP, 1992

Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

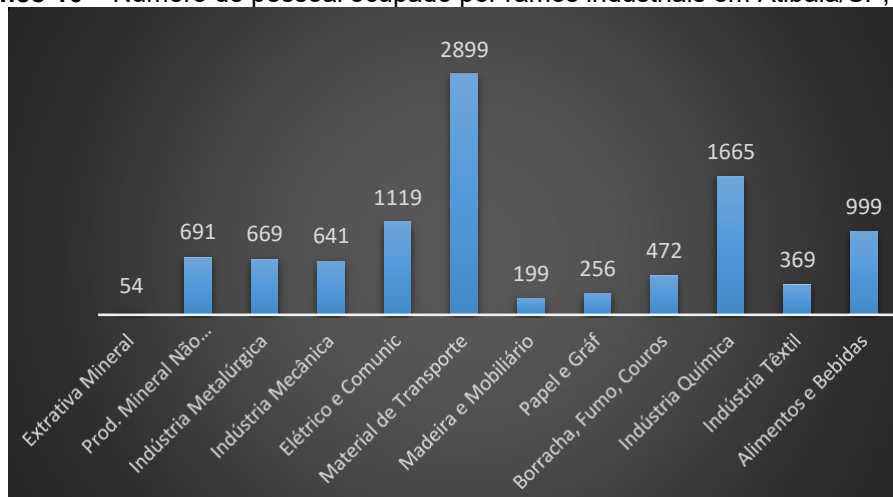
No ano de 2019, em Atibaia (Gráfico 10), com a ressalva dos ramos de material de transporte e químico, os demais (dentre os que se destacaram na década de 2010) sofreram quedas substanciais. Tal fato confirma as pesquisas realizadas por Selingardi-Sampaio (2009) e Santos (2018) acerca da importância da indústria automotiva na RAC.

Quanto a Campinas, o ano de 2019 foi marcado por um declínio na oferta de emprego industrial, o que pode ser explicado pela crise conjuntural vivenciada no país. Acompanhando esse movimento, o ramo alimentício ultrapassou o ramo de material de transportes e se tornou o primeiro colocado na geração de empregos industriais no município. Na terceira colocação está o ramo de material elétrico e de comunicações; seguido pelo químico e pelo mecânico (Gráfico 11).

No mesmo período de análise, em Jarinu, a indústria do município se complexificou com a ascensão de outros ramos industriais, sobretudo daqueles ligados aos de maior intensidade tecnológica, como o de matéria de transporte e o químico, embora o ramo de alimentos e bebidas tenha mantido a liderança (Gráfico 12). Quanto ao número de pessoal ocupado conforme o tamanho dos estabelecimentos industriais em Atibaia, no ano de 1992, o município possuía

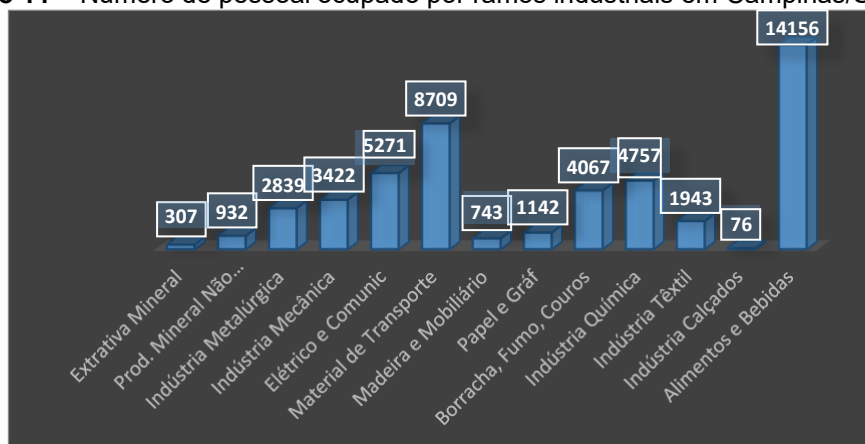
apenas pequenas e médias indústrias, com uma ampla vantagem para as primeiras, mais que o dobro (67% a 33%) (Gráfico 13).

Gráfico 10 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Atibaia/SP, 2019



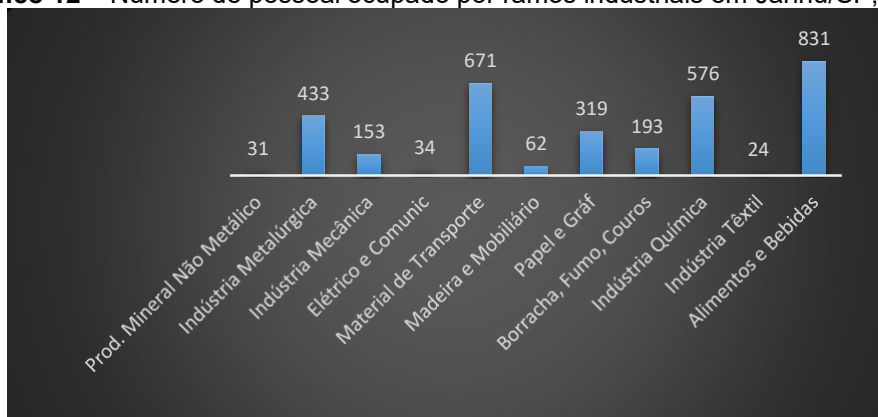
Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 11 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Campinas/SP, 2019



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 12 – Número de pessoal ocupado por ramos industriais em Jarinu/SP, 2019

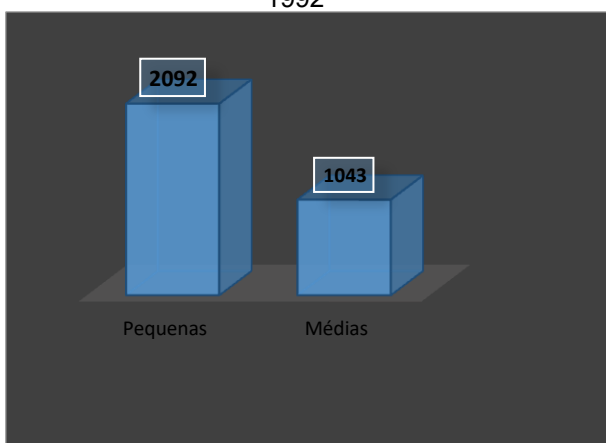


Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

No ano de 1992, em Campinas, na relação tamanho das empresas *versus* pessoal ocupado, ocorreu o predomínio das pequenas empresas (40%), sucedidas

pelas grandes indústrias (37%) e as médias (23%). Assim como na média brasileira (SAAB, 2014), as pequenas indústrias respondiam por um amplo contingente de empregos na indústria campineira (Gráfico 14). Em Jarinu, no ano de 1992, aproximadamente 2/3 do pessoal ocupado (64%) estavam em indústrias de tamanho médio – não havia no município grandes indústrias –, e aproximadamente 1/3 nas pequenas (36%) (Gráfico 15).

Gráfico 13 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 1992



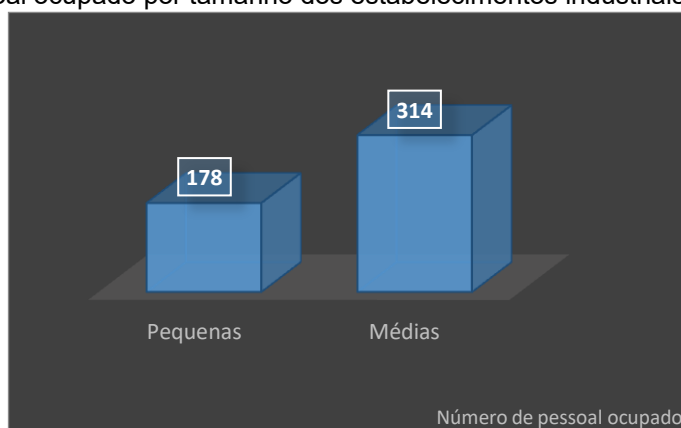
Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 14 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 1992



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 15 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 1992

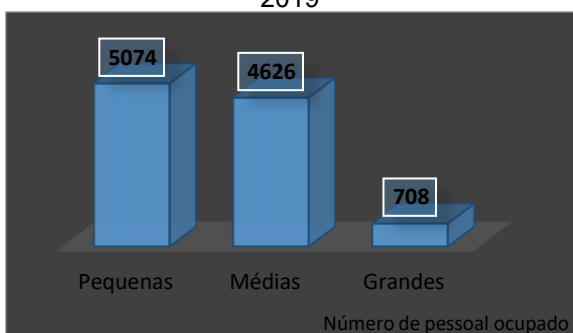


Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

No ano de 2019, verificou-se um aumento no número de pessoal ocupado nas grandes indústrias (7%), bem como uma diminuição no nível das pequenas (49%) e um aumento no total das médias indústrias (44%) (Gráfico 16). Em Campinas, as médias indústrias tiveram uma queda de 2% (21%) no total de empregos, as pequenas indústrias tiveram um aumento de 10% (alcançando o total de 50%) e as grandes expressaram uma queda de aproximadamente 8% (totalizando 29%) em relação ao total de 1992 (Gráfico 17).

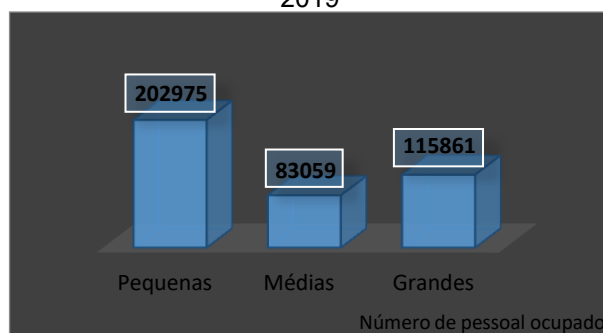
Nesse período, em Jarinu, as médias indústrias sofreram uma diminuta queda de 4%, alcançando os 60%, enquanto as pequenas aumentaram e alcançaram 40%, o que pode indicar que houve um “enxugamento” das indústrias, fenômeno contemplado nos estudos de Harvey (1992) sobre a reestruturação produtiva ocorrida nas indústrias no período da acumulação flexível, em contraponto ao modelo de indústrias dos paradigmas tayloristas/fordistas (Gráfico 18).

Gráfico 16 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 2019



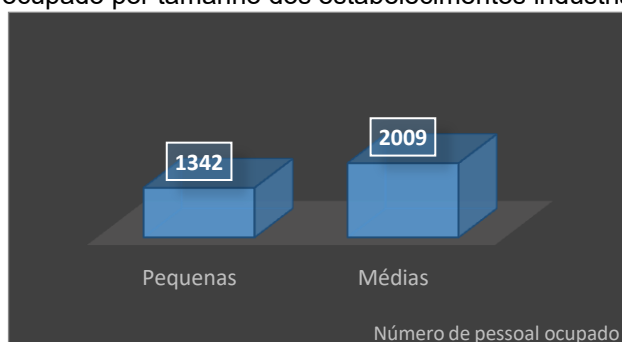
Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 17 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 2019



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 18 – Pessoal ocupado por tamanho dos estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 2019

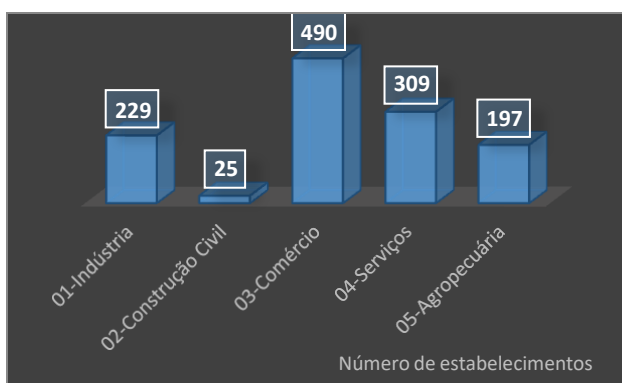


Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

No tocante ao número de estabelecimentos, o município de Atibaia possuía em 1992 uma diversificação produtiva, tendo uma participação considerável nos diferentes setores da economia, com destaque para o setor terciário – comércio 25% e serviços 39%. Os setores secundário (16%) e primário (18%) ficaram praticamente com o mesmo percentual, e a construção civil ocupou 2% do total de estabelecimentos (Gráfico 19). A importância da agropecuária no município confirmou que Mendes (2007; 2014a) destacou sobre sua natureza agrícola, inclusive no entorno dos condomínios industriais. Como já destacado, muitos proprietários rurais venderam suas terras para as empresas que construíram os condomínios industriais. Nesse sentido, ocorreu a atuação conjunta ou a combinação do setor industrial com os setores imobiliário e financeiro.

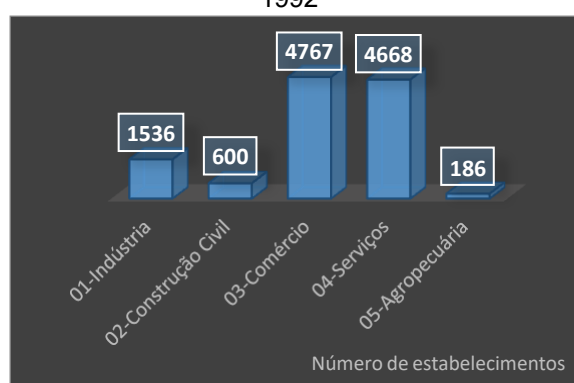
Em relação ao número de estabelecimentos em 1992, Campinas apresentou uma ampla participação do setor terciário (40% em ambos os setores, comércio e serviços), indicando uma terciarização da economia campineira e uma ínfima participação do setor primário (2%), evidenciando o seu caráter industrial (13%) e de serviços. A construção civil respondeu por 5% do total de estabelecimentos (Gráfico 20). Em Jarinu, quanto ao tamanho dos estabelecimentos em 1992, o setor secundário (aproximadamente 30%) já respondia pela maior parte do total dos estabelecimentos, embora, isoladamente, a indústria, os serviços (29%) e o comércio (29%) apresentassem percentuais muito próximos. A agropecuária respondeu por pouco mais de 11% do total e a construção civil por, aproximadamente, 3% (Gráfico 21).

Gráfico 19 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 1992



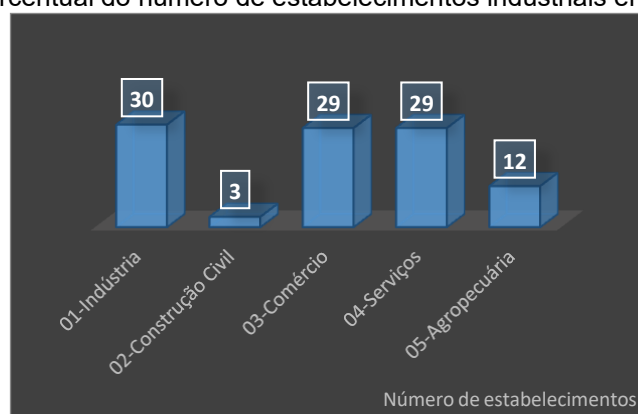
Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 20 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 1992



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 21 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 1992



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

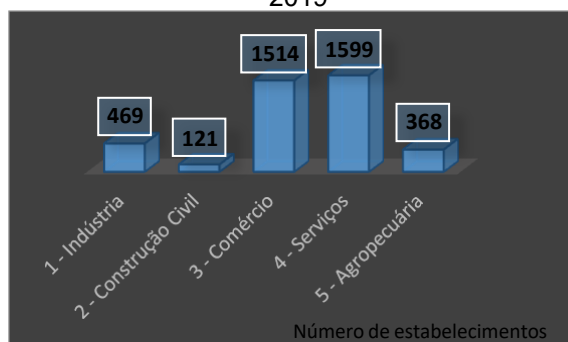
No município de Atibaia em 2019, o panorama foi de queda de 7% (mantendo 9%) no setor primário (representando uma queda expressiva), manutenção de 12%

no setor secundário e uma consolidação e aumento no setor terciário – comércio 37% e serviços 39% – e na construção civil (3%) (Gráfico 22).

Em termos percentuais, em 2019, em Campinas (Gráfico 23), houve uma queda expressiva nos estabelecimentos industriais (7%) e uma manutenção do setor terciário – comércio (37%) e serviços (51%). No entanto, os serviços assumiram a liderança no número de estabelecimentos, o que demonstra o forte vínculo com o setor industrial presente no município, gerando demandas expressivas, conforme apontam Lencioni (2009), Selingardi-Sampaio (2009) e Mendes (2020). A construção civil obteve 4% e a agropecuária, 1%.

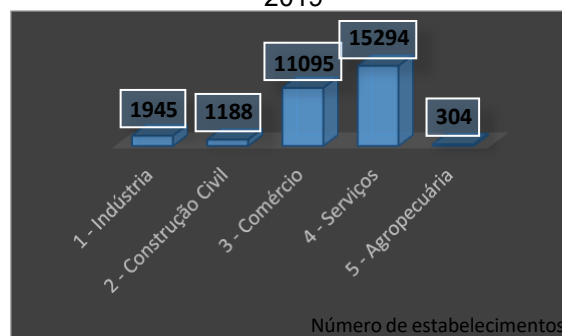
Em 2019, paradoxalmente, ocorreu uma tendência de estabilidade no número de estabelecimentos agropecuários (15%), enquanto os estabelecimentos industriais reduziram pela metade (13%), em termos comparativos ao período de 1992. Cabe destacar que o setor terciário sofreu uma forte expansão no período (comércio, 34%; serviços, 35%), reforçando o processo de terciarização da economia já observado na variável de pessoal ocupado. A construção civil foi responsável por apenas 3% do total (Gráfico 24).

Gráfico 22 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 2019



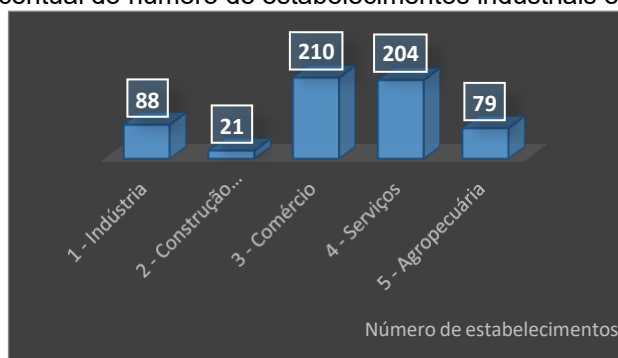
Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 23 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 2019



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 24 – Percentual do número de estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 2019

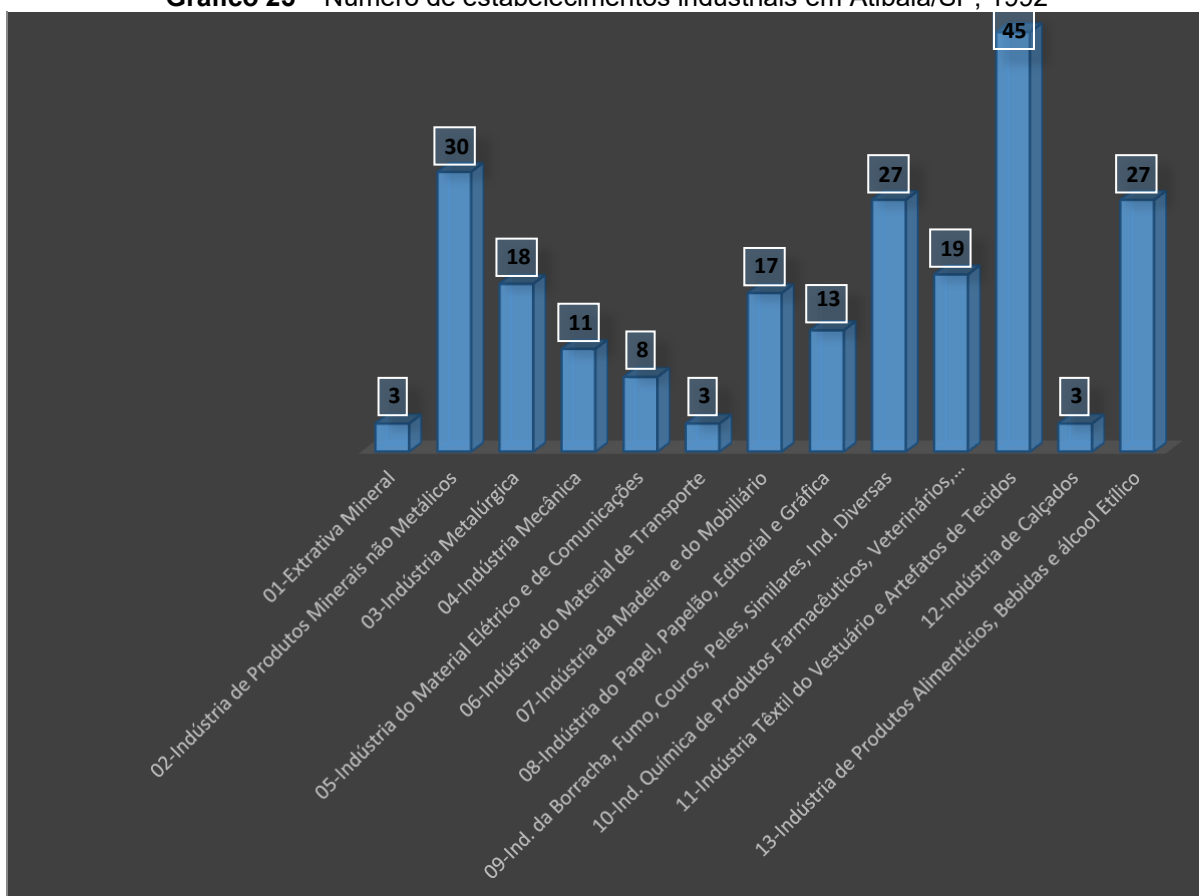


Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

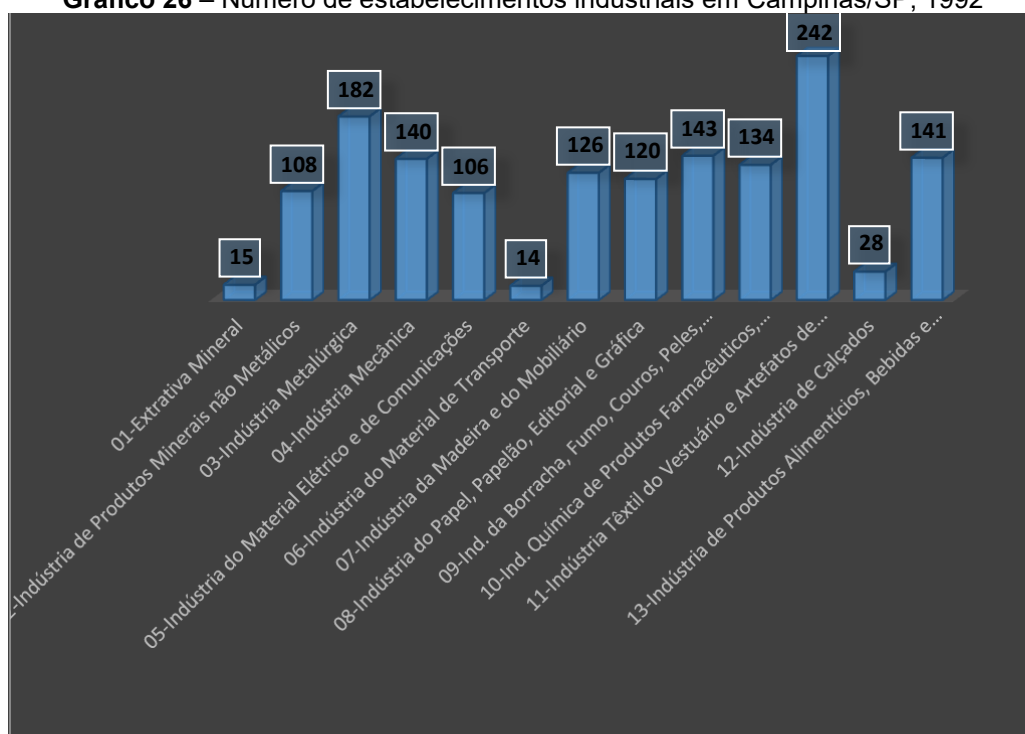
Por ramo, no ano de 1992, em Atibaia, destacaram-se aqueles de menor intensidade tecnológica, como o têxtil e o de vestuário, de produtos minerais não-metálicos, de borracha, fumo, couros e peles e o alimentício e de bebidas, todos, sem exceção, de menor intensidade tecnológica (Gráfico 25). No mesmo período, em Campinas, ao contrário do resultado da análise sobre o número de pessoal ocupado, os ramos mais proeminentes foram os de menor intensidade tecnológica, com ênfase para os ramos da industrial têxtil e vestuário e da indústria metalúrgica (Gráfico 26).

Em Jarinu, no mesmo período e com a mesma variável de análise dos outros municípios analisados, nota-se um claro destaque para o setor alimentício (Gráfico 27), de modo que os demais apresentaram relativa equivalência. De maneira geral, os municípios analisados exibiram em 1992 uma dinâmica industrial mais ligada aos setores menos intensivos em tecnologia.

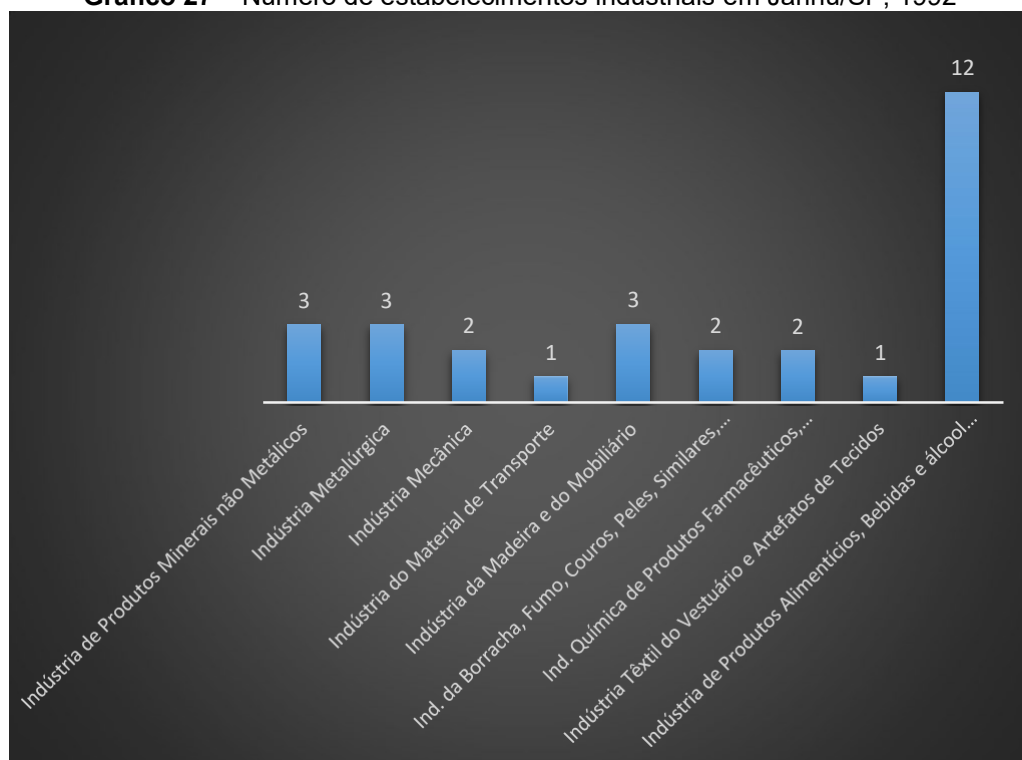
Gráfico 25 – Número de estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 1992



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 26 – Número de estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 1992

Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 27 – Número de estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 1992

Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

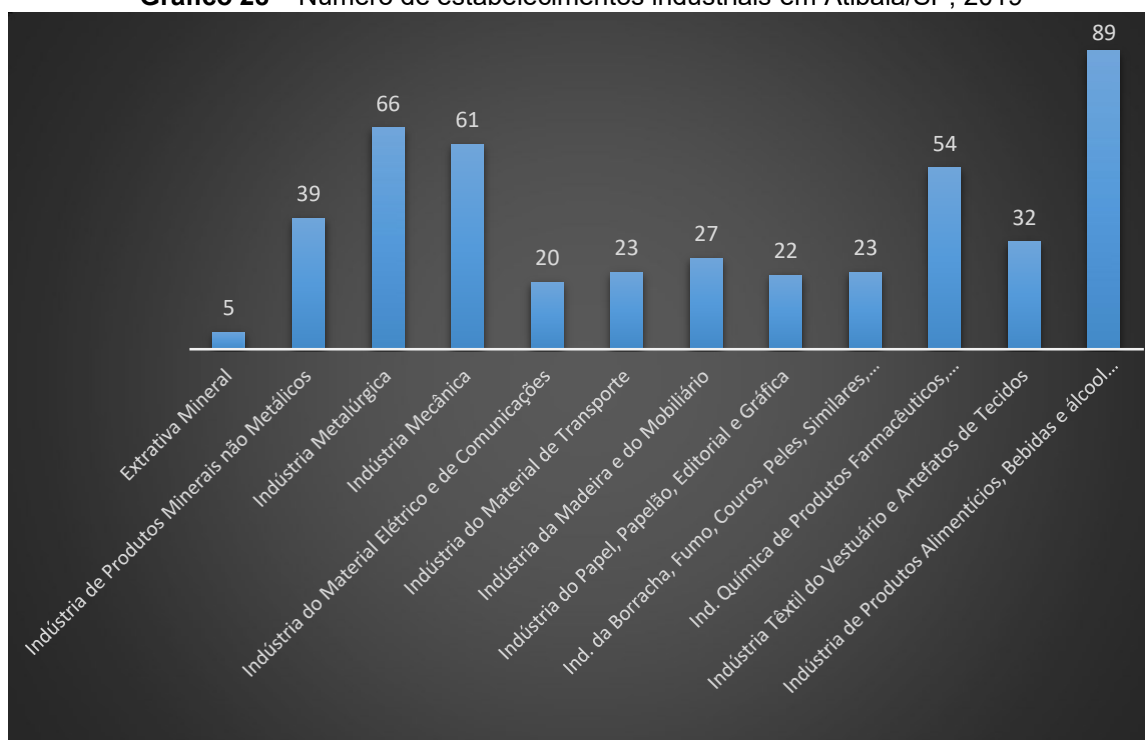
Em Atibaia, por exemplo, partindo do que o Gráfico 28 revela, em 2019 houve certa estabilidade nos ramos de maior intensidade tecnológica, com a predominância dos ramos que menos investiram em inovação e P&D – os de menor

intensidade tecnológica. Ao que tudo indica, esse fato advém da profunda crise conjuntural que ocorre na economia brasileira, como pontuam Morceiro (2012), Pereira Júnior (2019) e Selingardi-Sampaio (2020). No entanto, cabe mencionar que esses autores, embora não tenham chegado a um consenso sobre a natureza desse fenômeno, indicam que se trata de uma crise conjuntural pela qual o Brasil passa desde os anos de 1980.

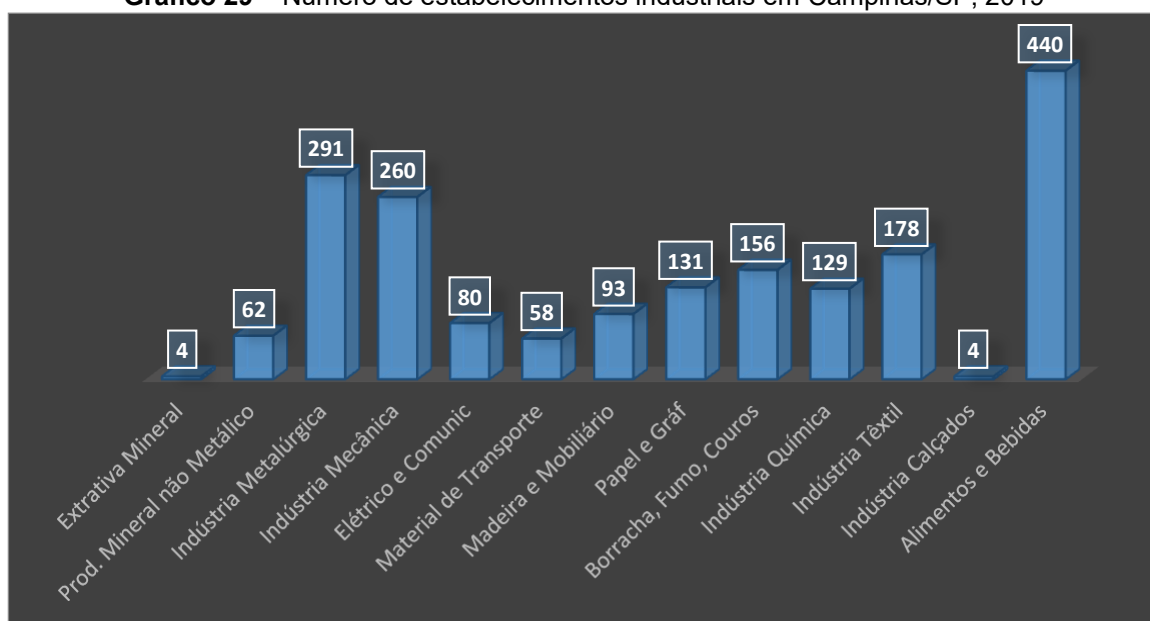
No que diz respeito ao número de estabelecimentos nos ramos de menor intensidade tecnológica (Gráfico 29) e da paradoxal predominância do número de pessoal ocupado nos ramos de maior intensidade tecnológica, a inferência aponta para a presença de grandes indústrias de capitais nacionais e multinacionais no município de Campinas, as quais investiram ainda mais em P&D e inovação, concentrando parte expressiva do total de empregados na indústria, conforme destaca Santos (2018).

No ano de 2019, em Jarinu, o ramo alimentício manteve a liderança com maior número de estabelecimentos industriais; seguido pelo químico e pelo metalúrgico. O ramo mecânico, com praticamente o mesmo total, evidenciava uma tendência de aumento na participação dos setores de maior intensidade tecnológica na indústria do município em tela (Gráfico 30).

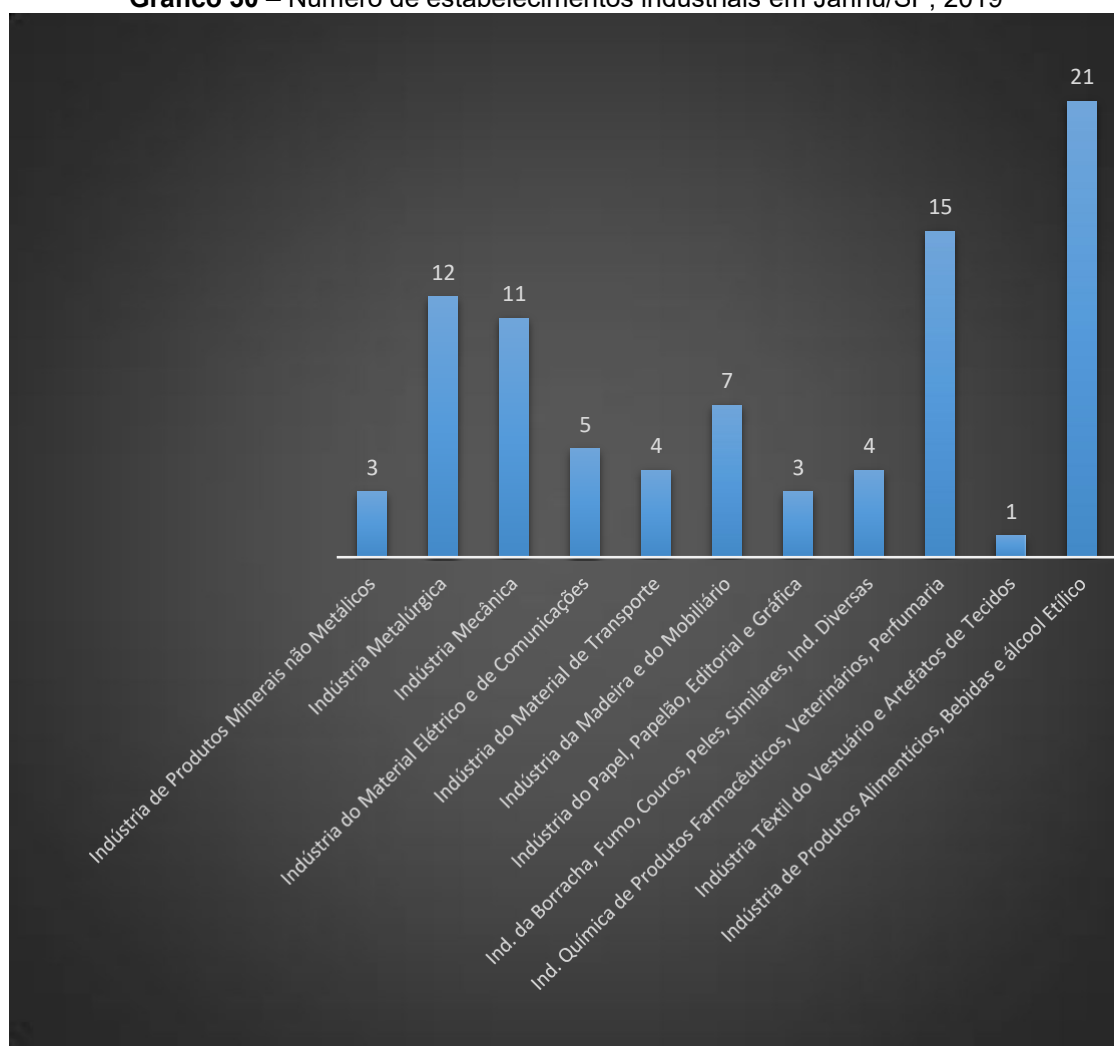
Gráfico 28 – Número de estabelecimentos industriais em Atibaia/SP, 2019



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 29 – Número de estabelecimentos industriais em Campinas/SP, 2019

Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 30 – Número de estabelecimentos industriais em Jarinu/SP, 2019

Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Sobre o tamanho dos estabelecimentos, Atibaia concentrava em 1992 praticamente a totalidade (97%) nas pequenas indústrias, restando apenas 3% para as médias, de modo que no município não havia nenhuma grande indústria (Gráfico 31). Com base nesse mesmo critério e ano, em Campinas, as pequenas perfizeram um total de 94%, as médias ficaram com ínfimos 5% e as grandes com inexpressível 1% (em termos percentuais e não absolutos).

Conforme Saab (2014) destaca, tais percentuais também representam a característica predominante na indústria brasileira (Gráfico 32). No tocante ao tamanho dos estabelecimentos, em Jarinu prevaleceram em 1992 as pequenas indústrias, com 92% do total do município, seguido pelas médias com 8% (Gráfico 33).

Gráfico 31 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Atibaia/SP, 1992

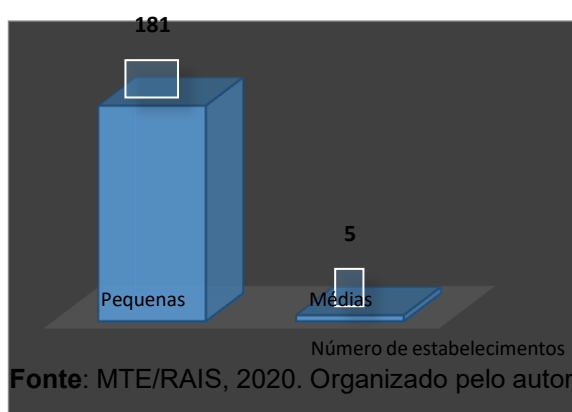


Gráfico 32 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Campinas/SP, 1992

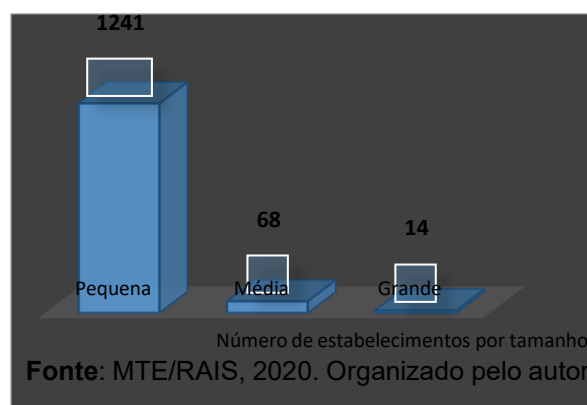


Gráfico 33 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Jarinu/SP, 1992

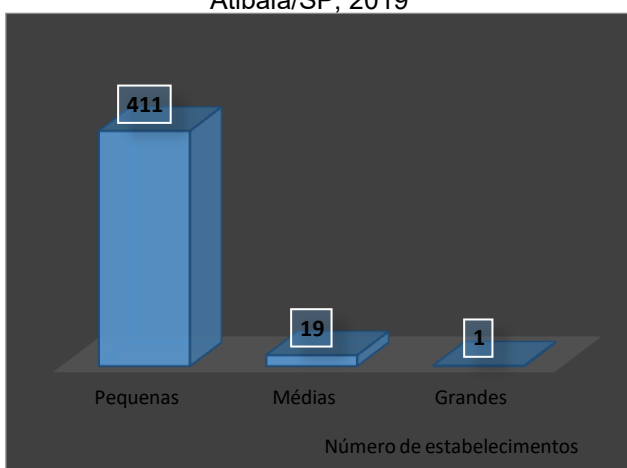


Vale destacar que o município não possuía grandes indústrias no período em análise. Comparando com o ano de 2019, em Atibaia, as pequenas praticamente mantiveram o mesmo percentual, e as médias cresceram 2% (Gráfico 34). Em Campinas houve a manutenção do quadro majoritário das pequenas indústrias

(96%), com uma pequena redução das médias (3%), e as grandes se mantiveram com apenas 1% (Gráfico 35). Esse cenário pode explicar o baixo investimento em inovação e P&D nas indústrias brasileiras, uma vez que as pequenas indústrias tendem a possuir poucos recursos e uma cultura que inviabiliza a inovação em processos e produtos no Brasil (SAAB, 2017). Além disso, os dados revelam um forte crescimento das pequenas indústrias, acompanhado de uma drástica redução das médias e grandes.

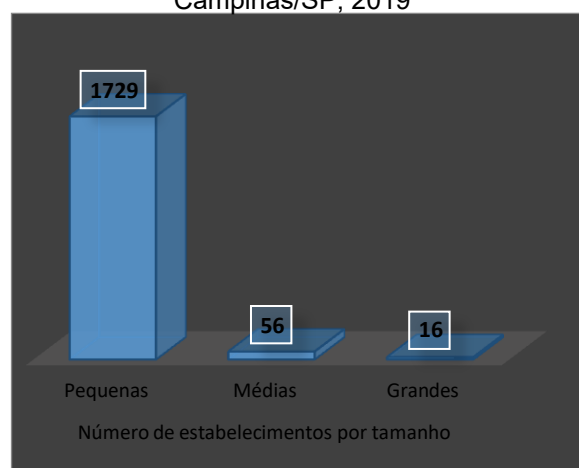
No ano de 2019, em Jarinu, as médias indústrias avançaram para o total de 12%, o maior em todo período histórico de análise, e as pequenas para 88%, o menor em todo o período. No entanto, tal diminuição no total de pequenas indústrias não permite – nem de longe – afirmar que houve uma diminuição no quadro geral do município (Gráfico 36).

Gráfico 34 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Atibaia/SP, 2019



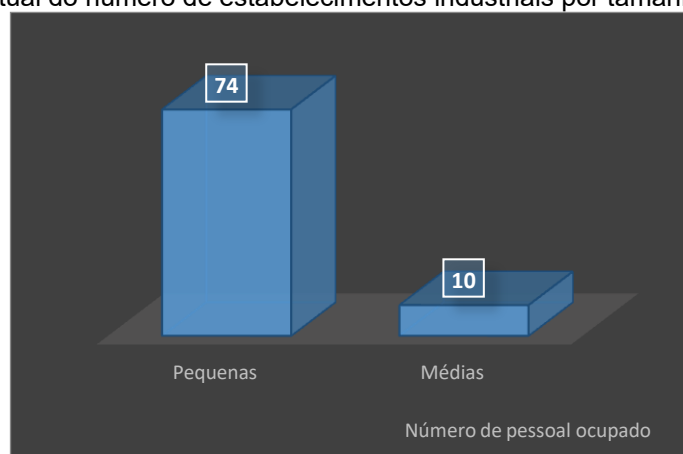
Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 35 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Campinas/SP, 2019



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Gráfico 36 – Percentual do número de estabelecimentos industriais por tamanho em Jarinu/SP, 2019



Fonte: MTE/RAIS, 2020. Organizado pelo autor

Para complementar a análise desses dados, seguem algumas demonstrações em tabelas. A Tabela 1 evidencia que o valor em números correntes do ano de 2002 representou apenas 12,27% do ano de 2018, comprovando uma ascensão considerável da riqueza industrial gerada no município.

Tabela 1 – Valor Adicionado Fiscal em números correntes (R\$) de Atibaia/SP no período 2002 e 2018

LOCALIDADE	PERÍODOS	VALOR ADICIONADO NA INDÚSTRIA R\$
Atibaia	2002	224.262,31
	2018	1.827.296,27

Fonte: SEADE, 2020²¹. Organizado pelo autor

Com base na Tabela 2, constata-se que, mesmo com os números em valores constantes, o total do valor adicionado gerado no ano de 2002 não ultrapassou o de 2018, sendo apenas 40,17% desse total, não evidenciando, portanto, qualquer queda na riqueza da indústria municipal.

Tabela 2 – Valor Adicionado Fiscal em valores constantes (R\$) de Atibaia/SP

LOCALIDADE	PERÍODOS	VALOR ADICIONADO NA INDÚSTRIA R\$ (IGP-M (FGV) A PARTIR DE 06/1989
Atibaia	2002	734.059,47

Fonte: SEADE, 2020. Organizado pelo autor

Com base na Tabela 3, nota-se, também, que houve um gradativo aumento percentual da participação da indústria no VAF no município de Atibaia.

Tabela 3 – Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (%) de Atibaia/SP no período 2002 e 2018

PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA NO TOTAL DO VALOR ADICIONADO (EM %)		
Atibaia	2002	24,22
	2018	30,5

Fonte: SEADE, 2020. Organizado pelo autor

Como os dados demonstram, há um aumento da relevância do VAF em Atibaia. Quanto ao VAF de Campinas, a Tabela 4 comprova que o VAF de 2002 em termos correntes representou 36,70% do total de 2018, o que indica um crescimento em números correntes no período em análise.

²¹ Disponível em: <https://www.seade.gov.br/>.

Tabela 4 – Valor Adicionado na Indústria em valores correntes (R\$) de Campinas/SP no período 2002 e 2018

LOCALIDADE	PERÍODOS	VALOR ADICIONADO NA INDÚSTRIA R\$
Campinas	2002	3.436.200,91
	2018	9.362.866,23

Fonte: SEADE, 2020. Organizado pelo autor

A Tabela 5 evidencia os números em valores constantes, ou seja, aqueles corrigidos com a inflação no período em análise, os quais revelam que o VAF de 2002 superou o do ano de 2018. Em resumo, o ano de 2002 obteve um VAF maior que o do ano de 2018 em valores constantes, indicando uma diminuição da riqueza gerada.

Tabela 5 – Valor Adicionado na Indústria em valores constantes (R\$) de Campinas/SP no período 2002 e 2018

LOCALIDADE	PERÍODOS	VALOR ADICIONADO NA INDÚSTRIA R\$ (IGP-M / FGV) A PARTIR DE 06/1989
Campinas	2002	11.247.435,36
	2018	

Fonte: SEADE, 2020. Organizado pelo autor

Com base na Tabela 6, pode-se identificar, no município de Campinas, uma tendência de queda na participação do VAF total, indicando o que Lencioni (2015a) e Santos (2018) alertam sobre a terciarização da economia. Dessa forma, de acordo com as tabelas anteriores, uma tendência de queda no VAF industrial de Campinas pode ser notada, bem como uma diminuição no VAF total gerado no município.

Tabela 6 – Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (%) de Campinas/SP

LOCALIDADE	PERÍODOS	PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA NO TOTAL DO VALOR ADICIONADO (EM %)
Campinas	2002	27,71
	2018	18,48

Fonte: SEADE, 2020. Organizado pelo autor

Em Jarinu, conforme evidenciado pela Tabela 7, houve uma evolução em valores correntes, de modo que o VAF de 2002 representou apenas 3,89% do total

de 2018, fazendo deste o município com a maior expansão percentual entre os três em análise.

Tabela 7 – Valor Adicionado na Indústria em valores correntes (R\$) de Jarinu

LOCALIDADE	PERÍODOS	VALOR ADICIONADO NA INDÚSTRIA R\$
Jarinu	2002	16.263,21

Fonte: SEADE, 2020. Organizado pelo autor

Mesmo quando se faz a correção inflacionária, ou seja, em valores constantes, o período em análise apresenta um forte traço de crescimento, demonstrando a pujante geração de riqueza da indústria no município de Jarinu nas últimas duas décadas (Tabela 8).

Tabela 8 – Valor Adicionado na Indústria em valores correntes (R\$) de Jarinu

LOCALIDADE	PERÍODOS	VALOR ADICIONADO NA INDÚSTRIA R\$ (IGP-M (FGV) A PARTIR DE 06/1989
Jarinu	2002	53.233,03

Fonte: SEADE, 2020. Organizado pelo autor

A respeito do VAF no setor industrial, houve um crescimento de aproximadamente 5%, do ano de 2002 para 2018, na composição do VAF municipal, o que também pode indicar um aumento do setor terciário na produção do VAF municipal (Tabela 9).

Tabela 9 – Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (%) no período 2002 e 2018

LOCALIDADE	PERÍODOS	PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA NO TOTAL DO VALOR ADICIONADO (EM %)
Jarinu	2002	14,94
	2018	19,81

Fonte: SEADE, 2020. Organizado pelo autor

Portanto, nos três municípios em análise ocorreu uma expansão do setor terciário da economia, sobretudo dos serviços, o que permite pressupor que as demandas do setor secundário o dinamizaram. Outro aspecto importante diz respeito às atividades agropecuárias, que perderam importância no decorrer do

período em análise, principalmente nos municípios de Atibaia e Jarinu, os quais possuíam no setor primário parte expressiva da riqueza gerada.

Para finalizar, cabe mencionar que, nos municípios analisados, o ramo químico tem estado em evidente destaque. Além disso, Campinas, na sede da RACe da RMC, mantém vínculos muito mais fortes com os ramos mais intensivos em tecnologia, enquanto em Atibaia e Jarinu tal expressividade ocorre nos ramos de menor intensidade tecnológica. No que tange ao tamanho das indústrias nos municípios analisados, percebeu-se uma ampla predominância, tanto no número de pessoal ocupado quanto no número de estabelecimentos das pequenas indústrias, reproduzindo os percentuais em escala nacional. Em suma, enquanto Atibaia e Jarinu mantiveram um crescimento do percentual da indústria no VAF municipal, Campinas apresentou uma queda. Embora os três municípios tenham apresentado um aumento em valores correntes no período em análise (2002-2018), em valores constantes, Campinas exibiu diminuição e os demais, relativo aumento.

5 OS CONDOMÍNIOS INDUSTRIAIS NA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CAMPINAS (RAC): NOVAS FORMAS DE ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO FABRIL

No plano organizacional, a estruturação produtiva das empresas sofreu alterações com a passagem dos paradigmas tayloristas/fordistas para a acumulação flexível (HARVEY, 1992), visto que a reestruturação produtiva do capital engendrou mudanças dentro e fora dos portões das indústrias. Uma das primeiras mudanças diz respeito à desintegração vertical, o que permitiu que fases de um mesmo processo produtivo não estejam mais integradas na mesma indústria. Nesse cenário, a empresa (quer constituindo um grupo econômico ou não) atua por meio de diversas unidades e tem na gestão do capital, isto é, na direção e controle do capital, o elemento integrador da dispersão territorial de suas unidades. Observa-se, portanto,

[...] uma desintegração vertical na qual a empresa repassa parte do processo produtivo para outras empresas, não deixando, no entanto, de controlar os diversos ciclos de valorização do capital. Estabelece-se, assim, uma relação entre a empresa contratante e as contratadas. Essas últimas, embora juridicamente independentes, se submetem aos desígnios da outra e estabelecem, com essa, contratos. Trata-se de uma relação de subcontratação. Na relação de subcontratação, as empresas contratadas possuem uma autonomia relativa porque, embora juridicamente independentes, seu ciclo produtivo é incorporado pela empresa contratante. Nesse sentido, essas indústrias possuem uma autonomia relativa, pois nem decidem o que produzem nem as características do produto que elaboram (LENCIONI, 2005, p. 49).

Vários são os motivos responsáveis por explicar essa desintegração vertical, entre os quais pode-se destacar os seguintes: (i) “[...] a grande concorrência, que pode levar a firma a mudar a configuração de seus métodos de produção e a variedade de seus produtos”; (ii) “[...] a busca de produções específicas ou empresas especializadas, que ofereçam melhores condições de fornecimento”; e (iii) “[...] a aglomeração geográfica de indústrias que reduz consideravelmente os custos de transação” (MENDES, 2007, p. 22). Para entender esse processo, cabe destacar que a empresa âncora centraliza as funções estratégicas (*design*, *marketing* e P&D, entre outras), enquanto outras atividades produtivas são desintegradas e transferidas para empresas altamente especializadas, que podem estar distantes, próximas ou até mesmo ocupando o espaço onde a empresa âncora está instalada (MENDES, 2007). Nessa nova dinâmica, a relevância do conhecimento, do aprendizado e da troca de informações é tão produtiva que se torna um ativo

fundamental da competição entre os territórios, impondo novas formas de organização e de interação entre as empresas (MENDES, 2015).

As relações estabelecidas entre as empresas – ou interindustriais –, denominadas de *linkages*, podem ser tanto materiais, tangíveis (matérias-primas naturais, mercadorias), como imateriais ou intangíveis (troca de informações ou conhecimento). Com a reestruturação produtiva do capital, iniciada em meados dos anos de 1970 e ainda em curso, houve um processo de horizontalização desses serviços, cujas empresas (empresas horizontais) apresentam, dentre outros aspectos:

[...] organização em torno do processo, não da tarefa; hierarquia horizontal; gerenciamento em equipe; medida do desempenho pela satisfação do cliente; recompensa com base no desempenho da equipe; maximização dos contatos com fornecedores e clientes, informação e treinamento de funcionários em todos os níveis (MENDES, 2014b, p. 120).

Isso mostra que, a fim de “[...] operar na nova economia global, caracterizada pela onda de novos concorrentes que usam tecnologias de ponta e mostram capacidade de redução de custos” (MENDES, 2014b, p. 120), essas empresas precisaram ser mais flexíveis. Na contemporaneidade, como afirma Mendes (2007), o papel do conhecimento é fundamental, haja vista que, se por um lado, ainda que ocorram céleres avanços nas descobertas e na transmissão de dados, informações e conhecimento, por outro, existem conhecimentos que não são facilmente transferíveis espacialmente. Eis porque são frequentes as tentativas das empresas, instituições e dos diferentes atores de tornarem os novos conhecimentos apropriáveis, compartilhados e interativos. Esse meio impregnado de conhecimento e de inovação revela-se como uma vantagem competitiva que permite uma inserção positiva dos lugares e regiões no cenário global competitivo e concorrencial. Isso se deve ao fato de que a

[...] geografia da inovação é marcada por uma clara concentração das actividades intensivas em conhecimento em diversas escalas de análise, desde a cidade ao Estado-nação. Esta diferenciação espacial tem sido estudada por muitos geógrafos e economistas, pois trata-se de um domínio de grande relevância para o desenvolvimento económico territorial. Este assunto tem gerado um intenso debate na comunidade académica e, correndo o risco de simplificação, pode resumir-se a duas posições, que designamos de sobre e subdeterminação regional (VALE, 2009, p. 11).

Em um estudo peculiar sobre o caso português da indústria calçadista, Vale e Caldeira (2007) assim destacam o esfacelamento das usuais dicotomias explicativas sobre a geografia industrial:

Estas descobertas sugerem que as dicotomias de tradicional x tecnológico, local x distante, tácito x conhecimento codificado não são úteis para o debate teórico sobre o papel da proximidade geográfica na criação e difusão do conhecimento. O estudo de caso mostra que as redes próximas e distantes estão presentes em uma indústria tradicional. As redes locais da indústria calçadista estão mais orientadas para a redução dos custos de produção, enquanto as redes distantes buscam estabelecer parcerias em atividades estratégicas e de valor agregado com relações de poder interempresarial mais equilibradas. Pode-se sugerir que o conhecimento tácito está contido tanto em redes locais (conhecimento de produção) quanto em redes distantes (conhecimento de moda)²² (tradução nossa).

A produção de conhecimento e o compartilhamento geram aprendizagem por meio do burburinho, o qual se reforça na aglomeração e no desenvolvimento econômico dos lugares importantes, constituindo como elementos da atual fase do capitalismo a inventividade, a criatividade, o poder e a influência, por exemplo. Na combinação e na sinergia entre todos esses elementos, o burburinho sempre está presente, emergindo como uma importante vantagem competitiva. No entanto, é válido lembrar que a proximidade física das empresas não significa que ocorre cooperação entre elas; para que ocorra a cooperação é necessária também a proximidade cognitiva (MENDES, 2007), uma vez que os

[...] conhecimentos empregados na geração de inovações podem ser tanto codificados como tácitos, públicos, ou privados, e tornam-se cada vez mais inter-relacionados. O conhecimento codificado pode ser facilmente transferível através do uso de novas tecnologias, mas o conhecimento não codificado ou tácito só se transfere por meio da interação social, face a face, que se dá de forma localizada em organizações e locais específicos (MENDES, 2007, p. 3).

Da mesma maneira,

Cada lugar apresenta [-se] distinto em sua capacidade de aprender e de criar, ou seja, o processo de aprendizagem produzido histórica e socialmente está imerso no ambiente institucional e cultural. Daí a importância da cooperação local dos atores sociais e da promoção tecnológica para as aglomerações empresariais e industriais (Distritos

²² “These findings suggests that the dichotomies of traditional vs. hi-tech, local vs. distant, tacit vs. codified knowledge dichotomy divisions are not useful to the theoretical debate about the role of geographical proximity in the knowledge creation and diffusion. The case study shows that both close and distant networking are present in a traditional industry. Local networks in the footwear industry are more oriented to a production costs reduction, whereas distant networks seek to establish partnerships in strategic and value-added activities with better balanced intercompany power relations. It can be suggested that tacit knowledge is contained in both local (production knowledge) and distant networks (fashion knowledge)” (VALE; CALDEIRA, 2007, p. 19).

Industriais Marshallianos, na Itália; Vale do Silício, Rota 128 e *Triangle Park*, nos Estados Unidos; Cambridge, na Inglaterra; *Ille de France*, na França, entre outras) (MENDES, 2007, p. 65).

É, portanto, no período da acumulação flexível (HARVEY, 1992) que aparecem os condomínios industriais, escopo da presente pesquisa. No Brasil, principalmente a partir de 1990, emergem vários espaços produtivos totalmente integrados na forma de condomínios industriais e consórcios modulares híbridos, organizando as atividades industriais, com ênfase no ramo automobilístico, como, por exemplo, os condomínios industriais GM Gravataí (projeto Arara Azul), VW São José dos Pinhais (Golf e Audi A3) e Peugeot Resende (Picasso-van), e os híbridos Chrysler Curitiba (Dakota) e Ford Camaçari (subcompacto) (MENDES, 2020, p. 117).

Compreendendo os condomínios industriais como uma empresa, Finatti (2009) pontua que esses empreendimentos podem ser traduzidos como uma ampliação das estratégias da produção imobiliária a partir da segunda metade da década de 1990 – quando começam a ser implantados –, uma vez que sua concepção se dá com base em uma intencionalidade bem definida de mercantilização do solo urbano. Conforme destaca o autor,

[...] algumas incorporadoras imobiliárias por trás desses empreendimentos são de origem externa. Entre as que mais investiram no Brasil está a texana Hines, predominantemente na categoria de condomínios logísticos, mas que também esteve envolvida na implantação do Techno Park Campinas, um dos primeiros condomínios empresariais mistos do Brasil. A expansão desta empresa no segmento logístico-condomínio está articulada à marca Distribution Park, que nomeia empreendimentos que, igualmente, funcionam como galpões modulares cujas dimensões são articuladas conforme a necessidade do operador. Além de condomínios que estarão presentes nas áreas metropolitanas do Estado de São Paulo (municípios de Louveira, Cajamar, Embu e Guarulhos), a expansão territorial destes empreendimentos seguiu para o Paraná (município de Araucária, na Região Metropolitana de Curitiba) e para o Amazonas (município de Manaus e também município central da Região Metropolitana) (FINATTI, 2009, p. 24).

Esse histórico de implantação dos condomínios no Brasil, segundo Finatti (2015), no chamado período de “iniciativas pioneiras”, ocorreu entre os anos de 1994 e 2004, quando então houve o surgimento dos primeiros condomínios empresariais (principalmente condomínios empresariais mistos), resultado de investimento de agentes econômicos que já atuavam no território nacional em outros ramos, alguns dos quais sem envolvimento direto com o mercado imobiliário, porém experimentando suas primeiras apostas nesse nicho de mercado incipiente (especialmente em condomínios de galpões modulares). De acordo com o autor,

após esse período inicial, e com a consequente consolidação dos condomínios industriais, surgiram algumas marcas de agentes imobiliários, como DVR Participações, Brazilian Business Park, Fulwood, GR Properties, Retha, Bracor, NR.

Segundo Mendes (2007), os condomínios industriais e consórcios modulares têm origem no meio técnico-científico-informacional, com seus atributos construídos historicamente, como uma nova forma espacial, determinando e selecionando as atividades econômicas. Sem dúvidas, esse novo formato torna o espaço mais seletivo, o que restringe

[...] a implantação de certas atividades ou ramos produtivos a serem implantados nos condomínios industriais ou centros empresariais. A proximidade geográfica enseja um processo de aprendizado que necessita para a sua materialização e sustentação instituições que possibilitem um *upgrading* de suas capacidades produtivas, inovativas, habilidades e competências (MENDES, 2020, p. 113).

O condomínio industrial é, portanto, uma configuração na qual alguns fornecedores selecionados pelas montadoras ou contratantes (doadora de ordens) se instalam junto às indústrias que exercem a “governança” do sistema produtivo (MENDES, 2020). Com o fito de reduzir os custos em estoques, processos, transporte, facilitando a integração entre os parceiros, uma das características fundamentais do condomínio industrial é a centralização de todas as atividades produtivas e organizacionais junto às empresas diretoras.

Numa reflexão sobre esse modelo de organização socioespacial, Santos (2018, p. 236) assim considera o assunto:

Creemos que a noção de condomínio industrial e empresarial parece fornecer os elementos funcionais da nova ordem produtiva marcada pela interpenetração entre o industrial e o imobiliário, o industrial e os serviços. Eles expressam as novas formas da produção do valor na indústria da construção civil, no primeiro momento, o que possibilita a extração de renda imobiliária pelos proprietários da terra, no segundo momento, processo que ocorre com o aumento da circulação do crédito, dos juros e da capitalização no sistema financeiro. O condomínio industrial é a expressão de um espaço produzido pelo/para o capital, aos moldes dos loteamentos fechados e dos grandes equipamentos de consumo, expressando novas segregações socioespaciais. Tratam-se de novos enclaves produtivos que se inserem na paisagem urbana como grandes objetos técnicos da produção, do(s) valor(es) e da(s) renda(s) – fundiária, imobiliária, financeira, tecnológica –, que se apresentam apartados do entorno social imediato (pois são espaços murados, vigiados e com acesso restrito aos visitantes) mas que beneficiam-se das redes de informação, transporte e logística que os aproximam de fornecedores, distribuidores, consumidores, das PME's e das grandes empresas.

Esse entrelaçamento entre os capitais industriais, imobiliários e financeiros, para Finatti (2015), é o resultado da ação dos promotores imobiliários, cuja ênfase está na lógica da obtenção da renda fundiária ou da renda imobiliária, que, invariavelmente, é a intencionalidade consubstanciada ao processo de produção dos condomínios industriais.

Dessa contradição básica entre fixidez e movimento surge outra camada de dificuldades. Quando as manobras sociais destinadas a facilitar o fluxo de capital (por exemplo, as atividades dos capitalistas comerciais, ou dos financistas, que são ainda mais poderosas) combinam-se com os problemas físicos da fixidez na terra, abre-se espaço para os bens de raiz capturarem uma parte excedente. Essa fração definida do capital extrai rendas e configura investimentos na terra, mesmo que sua impiedosa especulação esteja relacionada a terra, aos recursos naturais ou ao valor da propriedade (HARVEY, 2014, p. 78).

Buscando conceituar os condomínios, Finatti (2015) os define como espaços que internalizam um conjunto de objetos técnicos concernentes ao período contemporâneo que dinamizam o uso corporativo do território, de modo que sua produção é carregada de ciência, tecnologia e informação, fazendo parte do meio técnico-científico-informacional. No que tange ao uso corporativo do território, evidentemente, o condomínio facilita, flexibiliza e barateia a instalação e a operacionalização das grandes empresas.

Os aspectos diferenciais dos condomínios empresariais perpassam a garantia de uma localização de elevada fluidez territorial, a existência de infraestruturas prontas, contratos de aluguel com prazos menos rígidos, alta flexibilidade construtiva, menores gastos em razão da possibilidade de copropriedade, desburocratização do processo de instalação e, ainda, incentivos fiscais, ou mesmo todas as funcionalidades facilitadoras das atividades econômicas (FINATTI, 2015). Essas características são suficientes para evidenciar que se trata da ampliação do uso corporativo do território, isto é, os condomínios, fenômeno que no estado de São Paulo mostra intensificação desde 2005, chegando inclusive a outras localidades do país, abarcam os efeitos contraditórios dessa forma territorial.

Nesse contexto, um aspecto importante que caracteriza a instalação desses condomínios trata-se da fluidez territorial das áreas nas quais se inserem, pois

[...] praticamente todos os setores da economia voltados para a indústria de transportes estão aumentando a terceirização de seus ciclos de atividades não relacionados com as áreas estratégicas ou de competências/habilidades essenciais de seus negócios. A terceirização ou “*outsourcing*” logístico é a delegação total ou de parte das atividades

logísticas de uma empresa para outra empresa especializada que tem experiência e capacidade para realizar uma gestão eficiente das atividades delegadas, permitindo a transformação dos custos fixos em variáveis e liberando recursos para outras funções dentro da empresa²³ (tradução nossa).

Conforme Mendes (2007), os condomínios industriais e empresariais representam um novo momento e uma nova forma de organização das atividades econômicas. O espaço deixa de ser uma “plataforma de produção”, para exercer o controle, o comando dos processos produtivos. Em outras palavras, o espaço deixa de ser um “território usado”, um “espaço do fazer” ou do obedecer, para tornar-se um espaço seletivo e normatizador das atividades econômicas. Portanto, os condomínios industriais são resultado da iniciativa privada (agente social), que determina as atividades econômicas (MENDES, 2007). Além disso, esses condomínios devem buscar a redução dos custos, com o rateio das despesas e o compartilhamento de ideias – processo decorrente de uma aprendizagem predominantemente interativa e socialmente imersa no contexto institucional e cultural (MENDES, 2007). Para Harvey (2014, p. 141), uma das maneiras de os capitalistas

[...] reduzirem o tempo e o custo de transporte é fixar suas atividades num lugar onde se possa minimizar o custo com a busca de meios de produção (inclusive matéria-prima), mão de obra, e ao acesso ao mercado. As chamadas “economias de aglomeração” surgem quando capitais diferentes se juntam (por exemplo, fábricas de pneus e autopeças localizadas perto de montadoras). Empresas e indústrias diferentes podem dividir instalações e infraestruturas. Há benefícios quando todas as empresas conseguem tirar proveito dessa configuração (por exemplo, uma empresa treina os trabalhadores que outras empresas poderão contratar imediatamente, sem a necessidade de treiná-los primeiro). Do mesmo modo, as oportunidades oferecidas pelos centros dinâmicos atraem mão de obra, mesmo na ausência de forças que expulsem as pessoas de sua terra de origem. As aglomerações urbanas são ambientes construídos que favorecem a sustentação coletiva de grupos particulares de atividades produtivas.

Para Santos (2018), muitos são os benefícios desse crescimento industrial. Eis alguns dos pontos positivos, destacados pelo autor, acerca da instalação dos condomínios industriais:

²³ “Es sabido que prácticamente todos los sectores de la economía a los que sirve la industria del transporte están aumentando la externalización de los ciclos de su actividad no relacionados con áreas estratégicas o competencias básicas de su negocio. La subcontratación u ‘outsourcing’ logísticoes la delegación de toda o parte de la actividad logística de una compañía en otra empresa especializada que aporta su experiencia y habilidad para realizar una administración eficiente de la actividad delegada, permitiendo transformar costes fijos en variables y liberar recursos para otras funciones dentro de la empresa” (CALDERÓN; ANTOLÍN, 2002, p. 12).

Utilização compartilhada do condomínio e maior integração entre empresas parceiras;
 Maiores possibilidades de inserção no mercado por meio da proximidade do condomínio a áreas estratégicas, gerando vantagens competitivas;
 Ações de gerenciamento, áreas de apoio e custos operacionais compartilhados;
 Redução de custos em diversos aspectos, como estoque e transporte;
 Possibilidade de adequação dos galpões às necessidades estruturais das empresas (SANTOS, 2018, p. 229).

No entanto, existem também aspectos negativos nesse tipo de empreendimento, sobretudo no caso dos condomínios macrologísticos. Sobre eles vale destacar os seguintes efeitos negativos:

- muitos fornecedores instalam no condomínio apenas seus depósitos ao invés de suas fábricas, porque se torna inviável a implantação de uma unidade produtiva para produzir em escalas menores, exigidas pelas empresas contratantes;
- os fornecedores nacionais, confrontados com uma política de *follow sourcing*, numa fase do projeto precisam acompanhar a empresa contratante do fornecimento em todos os locais onde a empresa contratante determina, em um modelo de *global sourcing*;
- dificuldades de suprimentos adequados nos aspectos logísticos de produção, estoque, transferência e distribuição;
- a empresa contratante, ao transferir as suas vantagens competitivas para as subcontratadas, pode fazer com que esta última se torne sua concorrente;
- a empresa contratante pode perder importantes fontes de informações e conhecimentos sigilosos, transferindo-as para os subcontratados (MENDES, 2020, p. 116).

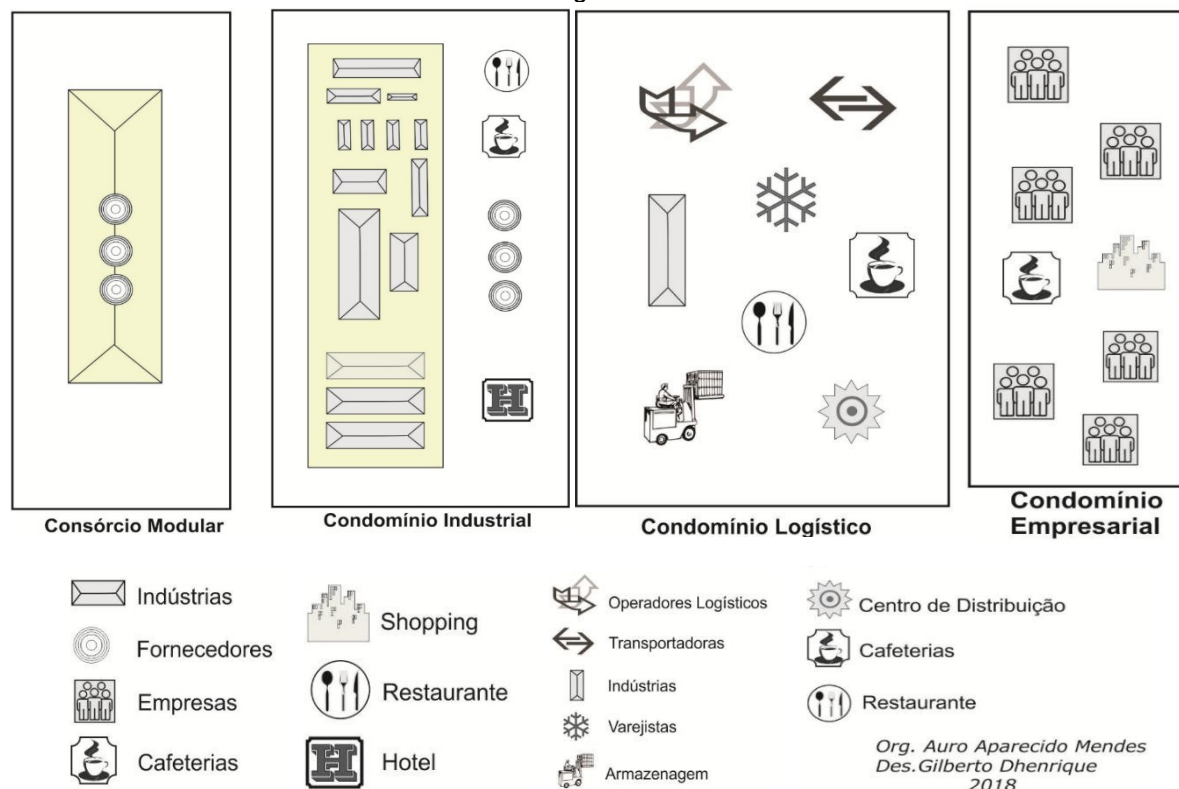
Em 2007, segundo relatos dos administradores, os principais problemas enfrentados foram estes: perda de funcionários para outras empresas, preocupação com segredos e espionagens industriais e necessidade de mais estacionamentos, de mais áreas livres para a circulação das empresas e de terrenos maiores (MENDES, 2007, p. 132). Todavia, apesar dos problemas identificados, essa nova organização fabril possibilita maior agilidade e racionalidade nas atividades essenciais do processo produtivo de cada indústria ou empresa, externalizando as demais atividades (MENDES, 2020).

Nesse sentido, Finatti (2015) elabora uma classificação contemplando três tipos diferentes de condomínios: o condomínio empresarial misto, o condomínio de galpões modulares e o condomínio empresarial de escritórios. A predominância dos condomínios industriais no estado de São Paulo coincidiu com a ocorrência dos condomínios de galpões modulares, representando quase 70% dos empreendimentos existentes, sendo também a maior área de construção. Além disso, cabe destacar que

[...] há variação na maneira como são configurados internamente, localizados e apresentados ao público: podem ter a partir de cinco mil ou mais de um milhão de metros quadrados; podem ser encontrados próximos à marginal do Rio Pinheiros ou em áreas urbanas distantes e descontínuas; próximos ao centro da metrópole ou em municípios de menor porte; podem, ainda, configurar-se em grandes lotes para instalações produtivas, em galpões modulares para operadores logísticos ou também em conjuntos de escritórios. Quanto às denominações empregadas, são também muito variadas: condomínios empresariais, condomínios industriais, condomínios de galpões, condomínios de escritórios, centros logísticos, parques industriais, *business centers*, *business parks*, etc. (FINATTI, 2009, p. 12).

Nessa mesma lógica, Mendes (2014b) também estabelece diferentes tipologias (Figura 2) para explicar esses novos espaços produtivos. No caso dos condomínios industriais, os fornecedores estão localizados no mesmo terreno (*site*) em que está instalada a fábrica montadora; no caso dos consórcios modulares, os fornecedores estão localizados dentro da fábrica contratante. Ademais, existem os modelos híbridos, denominados de montagem modular sequenciada, que consiste na participação direta dos fornecedores na linha de montagem, compartilhando o mesmo espaço e responsabilidades.

Figura 2 – Consórcio Modular, Condomínio Industrial, Condomínio Empresarial e Condomínio Logístico



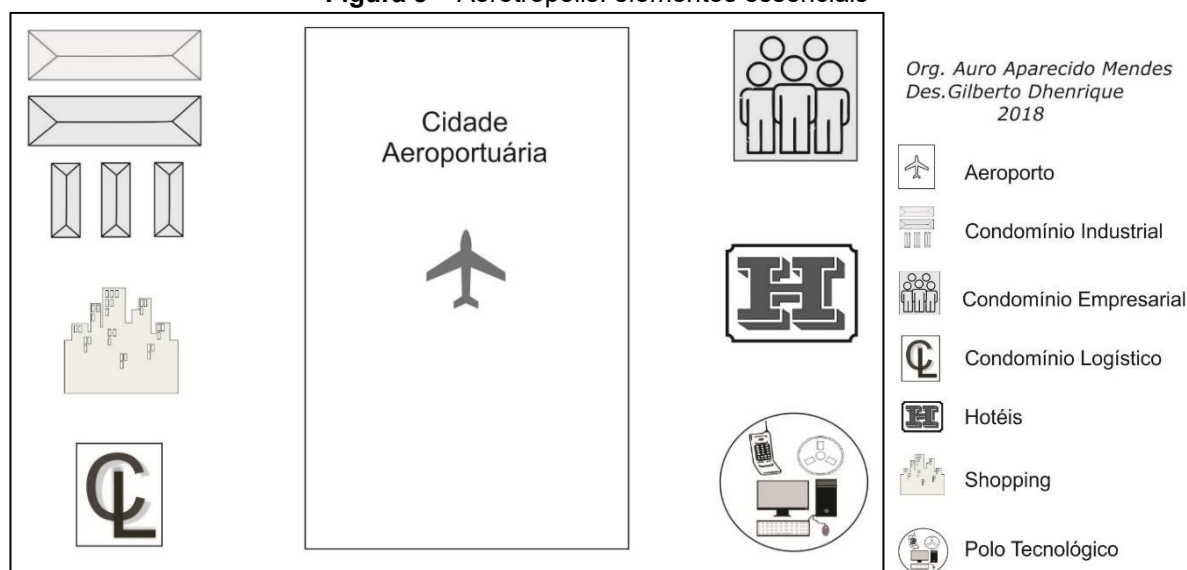
Fonte: (MENDES, 2020)

Ainda nessa perspectiva da categorização do universo da logística, Pereira Júnior (2020) busca diferenciar os centros de distribuição (CD), os condomínios logísticos e as plataformas logísticas. Para ele, o

[...] condomínio logístico [...] é um empreendimento mais amplo e com mais infraestrutura que um CD. São espaços de armazenagem, distribuição, consolidação de cargas e transbordo de veículos. O objetivo do espaço é atender a demanda de operadores logísticos, transportadoras, indústrias e varejistas. O grande diferencial do condomínio logístico é o compartilhamento dos serviços, que passam a estar integrados em um mesmo espaço. As empresas usufruem de diversos benefícios devido à disponibilidade de serviços em uma única infraestrutura, trazendo segurança e comodidade. Porém, cabe explicar que, diferentemente do CDe de um galpão, o espaço é utilizado por mais de uma empresa, e as despesas dos serviços disponíveis no empreendimento são rateadas entre todos os locatários (PEREIRA JÚNIOR, 2020, p. 134).

Portanto, a plataforma logística se constitui como um empreendimento com infraestrutura superior a qualquer um dos espaços anteriores. Assim como os condomínios logísticos, essa plataforma é um espaço com serviços integrados em um mesmo terreno, porém esse espaço está conectado a um modal de transporte, seja ferroviário, aeroviário, marítimo ou hidroviário (PEREIRA JÚNIOR, 2020). Vale destacar que essas plataformas logísticas são utilizadas por diversas empresas, e seu controle pode estar atrelado ao Estado em parceria com a iniciativa privada. Sua função excede o simples armazenamento e distribuição de mercadorias, pois são pontos ou áreas de rupturas das cadeias de transporte e logística, nos quais se concentram atividades alfandegárias.

Essas experiências demonstram que não existe um caminho único para a rede de fornecedores na indústria. As empresas buscam configurações eficientes, racionais e viáveis, ou seja, novos formatos para agilizar o processo produtivo e a reprodução do capital. Uma das diferenças entre esses novos espaços produtivos e os seus antecessores reside no nível de participação do poder público, como no caso dos distritos industriais, cujas infraestruturas eram implementadas pelo poder municipal. Os condomínios industriais advêm de uma junção de capitais que derivam da iniciativa privada, oferecendo, com suas novas formas de organização do espaço na produção de bens e serviços, todas as infraestruturas necessárias (segurança, estacionamento, serviços administrativos etc.), além de centros de convenções, cafeterias, restaurantes, espaços de *coworking*, dentre outras vantagens, criando um ambiente *cool*, com o burburinho necessário para o desenvolvimento das atividades comerciais e de serviços (MENDES, 2020).

Figura 3 – Aerotropolis: elementos essenciais

Fonte: (MENDES, 2020)

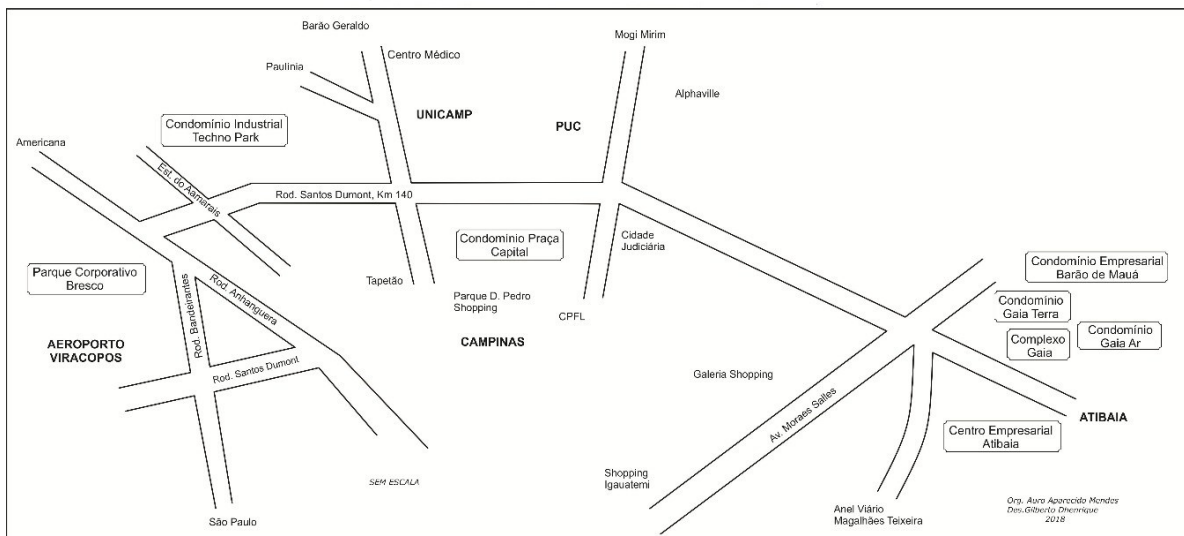
Para Santos (2018), os condomínios de galpões modulares representam um dos segmentos de mercado associado ao conceito de condomínio industrial e empresarial. A noção de construção modular facilita a adaptação das construções conforme as exigências da empresa, com a oferta de construções arquitetônicas com diversas funcionalidades, incluindo galpões para atividades logísticas, indústrias de alta tecnologia, laboratórios de pesquisa e edifícios com salas para escritórios que sirvam às funções de gerência e comando, atividades de serviços etc.

Buscando diferenciar as modalidades de condomínio mais procuradas, Finatti (2009) destaca que os mais comuns e de maior número são os logísticos, que se valem da oferta de galpões modulares, principalmente para operadores logísticos. O segundo tipo mais frequente são os de escritórios, que oferecem espaços menores, normalmente em conjunto de edifícios, com andares modulares para escritórios gerenciais e serviços. E, por fim, o tipo de condomínio empresarial mais complexo são os chamados condomínios empresariais mistos, que combinam os tipos anteriores, uma vez que podem conter galpões de operadores logísticos, pequenos conjuntos de escritórios e também unidades de produção propriamente dita.

Tanto os condomínios industriais e empresariais quanto as plataformas e os condomínios logísticos estão interligados por eixos logístico-industriais, os quais contribuem, cada vez mais, para a constituição da Aerotropolis de Viracopos (Figuras 3 e 4), que, certamente, propiciará um novo dinamismo urbano-industrial

não só na Região Administrativa de Campinas, mas também no contexto nacional e internacional (PEREIRA JÚNIOR, 2020).

Figura 4 – Configuração da Aerotropolis de Viracopos e Eixos Logísticos/Industriais



Fonte: (MENDES, 2020)

Essa configuração tem se tornado uma tendência nos últimos anos, e, sem dúvidas, o desenvolvimento de plataformas logísticas e centros de transporte contribui precisamente para a redução de custos implícitos na cadeia logística (CALDERÓN; ANTOLÍN, 2002). Na contemporaneidade, esse tipo de logística possui significativa relevância, haja vista que

[...] o conceito de logística não só inclui os aspectos diretamente relacionados à gestão da empresa em relação aos seus fornecedores e clientes (logística externa) e seus processos logísticos relacionados com a produção (logística interna), mas também aquelas decisões que afetam o campo das políticas públicas locais, como as nacionais e até transnacionais, ou aquelas que afetam as infraestruturas de transporte (portos, aeroportos, ferrovias etc.)²⁴ (tradução nossa).

No Brasil, a multimodalidade dos transportes está em sua fase inicial, sendo grande novidade na logística nacional, e, embora ainda não esteja em franca utilização, essa multimodalidade dos transportes tem como solução a entrada de pequenos exportadores ou importadores no comércio internacional (PEREIRA JÚNIOR, 2020). Em razão disso, as plataformas logísticas podem funcionar no

²⁴ “[...] el concepto de logística no sólo incluye aspectos directamente relacionados con la gestión de la empresa con relación a sus proveedores y clientes (logística externa) y sus procesos logísticos relacionados con la producción (logística interna), sino también aquellas decisiones que afectan al ámbito de las políticas públicas locales, como nacionales y hasta transnacionales, o las que afectan a las infraestructuras de transporte (puertos, aeropuertos, ferrocarril, etc.” (CALDERÓN; ANTOLÍN, 2002, p. 12).

intuito de viabilizar a movimentação, a armazenagem e o transbordo de cargas nacionais e internacionais.

Desse modo, o espaço intensifica sua integração quando as conexões e sinergias existentes entre os condomínios industriais, empresariais e plataformas logísticas próximas aos aeroportos – formando o processo designado por Mendes (2020) de eixos logístico-industriais, conectados por importantes rodovias, aeroportos, ferrovias e portos – podem ser identificadas. Essa integração já ocorre em algumas porções do planeta, especificamente nos territórios luminosos (SANTOS, 2000). Nesse sentido, o excerto abaixo descreve a experiência de uma região espanhola:

Essas expectativas de crescimento estão em parte baseadas nas tendências previstas na chamada gestão da cadeia de suprimentos. Já se generalizou um processo de concentração de instalações para a escala de cada empresa e para a escala do conjunto; está se reforçando também o transporte intermodal, que deriva, em particular, de uma melhoria na eficiência do transporte ferroviário; está crescendo o papel das novas tecnologias de informação e comunicação para melhorar tanto a gestão interna da empresa como também as relações entre as empresas. (*Business to Business, B2B*); e a relação entre as empresas e seus clientes (*Business to Consumer, B2C*); e é também destacável o papel da chamada “cadeia de suprimentos verde” vinculada a uma maior consciência ambiental, assim como a chamada “logística reversa”. Quando a legislação se torna mais rigorosa, pressiona os fabricantes para se responsabilizarem pelos produtos no final de sua vida útil²⁵ (tradução nossa).

Nesse sentido, é evidente a imbricação entre as demandas logísticas, fluidez territorial e as condições gerais de produção existentes na RAC e RMC que geraram os eixos logístico-industriais na área mencionada. Assim, na RAC, as fábricas

[...] podem aparecer de forma isolada, em meio às áreas urbanas, ou aglomeradas em bairros, distritos industriais, condomínios industriais (tal como a *Techtown*, criada em torno da IBM, em Sumaré) etc. Elas podem estar instaladas, ainda, junto aos demais fixos industriais, em um mesmo local, ou deles separadas ([...] não é raro as empresas praticarem a cisão

²⁵ “*Estas expectativas de crecimiento están en parte basadas en las tendencias previstas en la llamada gestión de la cadena de suministro. Ya se ha generalizado un proceso de concentración de instalaciones a escala de cada empresa y a escala de conjunto; se está reforzando también el transporte intermodal, que redunde en particular en una mejora de la eficiencia del transporte ferroviario; está creciendo el papel de las nuevas tecnologías de la información y comunicación para mejorar tanto la gestión interna de la empresa, como las relaciones entre empresas (Business to Business, B2B) y la relación entre las empresas y sus clientes (Business to Consumer, B2C); y es también muy destacable el papel de la llamada ‘cadena de suministro verde’ vinculada a una mayor conciencia medioambiental, así como la llamada ‘logística inversa’, toda vez que una legislación cada vez más severa presiona para que los fabricantes se responsabilicen de los productos al final de su vida útil*” (CALDERÓN; ANTOLÍN; 2002, p. 13, grifos dos autores).

territorial entre unidades de produção e sedes corporativas). Parte minoritária do Multicomplexo está localizada em áreas rurais circundantes aos centros urbanos; entre elas, muitas representam unidades processadoras integrantes de complexos territoriais agroindustriais, os quais nutrem o setor de agronegócios, um dos principais sustentáculos da inserção competitiva do Brasil no mercado mundial, a partir de 1980 (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 408).

Mendes (2020) ressalta que na RAC, atualmente, existem eixos logístico-industriais integrando, por conseguinte, os condomínios industriais, os empresariais e os logísticos, os quais estão interligados por importantes rodovias, tais como a D. Pedro, a Anhanguera, a Bandeirantes e a Santos Dumont, conectadas, por sua vez, ao Aeroporto de Viracopos. O autor, ainda, salienta que o Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas, foi eleito o melhor aeroporto de carga do mundo no *Air Cargo Excellence Awards* de 2018. Essa realidade é corroborada por Calderón e Antolín (2002):

Uma adequada articulação de todos os modos de transporte é, sem dúvida, o primeiro passo para enfrentar os novos desafios funcionais e territoriais. Mas se essa articulação permite, por sua vez, a interação e o planejamento de todos os entraves industriais e logísticos, é provável que o território da cidade possa se aproximar do ponto ótimo de sua eficiência econômica e do ponto ótimo de seu arranjo²⁶ (tradução nossa).

Outro autor a mencionar a relevância socioeconômica dessa área é Pereira Júnior (2020), para quem a Região Metropolitana de Campinas (RMC) se destacapor possuir grande parte dos condomínios logísticos instalados no Brasil. A localização privilegiada, próxima ao aeroporto Viracopos, com fácil acesso ao interior, e possuindo uma excelente malha viária, mão de obra qualificada e próxima a um parque tecnológico de referência nacional, são fatores responsáveis por garantir à RMC a soberania na construção de condomínios logísticos no Brasil. Esse contexto, logisticamente, está relacionado ao desenvolvimento dos condomínios, uma vez que as

[...] imediações permitem o fácil acesso ao Aeroporto Internacional de Viracopos, o 2º maior terminal aéreo de cargas, respondendo por 18% do fluxo aéreo total de cargas do Brasil, além das rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro, Santos Dumont, Washington Luís e Fernão Dias. Atualmente existem 9 condomínios logísticos na RMC (PEREIRA JÚNIOR, 2020, p. 148).

²⁶ “Una adecuada articulación de todos los modos de transporte es sin duda el primer paso para afrontar los nuevos retos funcionales y territoriales, pero, si esta articulación permite a su vez la interacción y ordenación de todos los enclaves industriales y logísticos, es probable que el territorio de la ciudad pueda aproximarse al óptimo de su eficiencia económica y al óptimo de su ordenación” (CALDERÓN; ANTOLÍN, 2002, p. 31, grifos dos autores).

Ademais, a incorporadora de empreendimentos imobiliários GR Properties é proprietária de três condomínios logísticos na RMC (PEREIRA JÚNIOR, 2020). Tais empreendimentos levam o nome da cidade onde foram construídos, e, em 2011, a incorporadora inaugurou dois condomínios, o GR Campinas 1 e o GR Campinas 2. O terceiro empreendimento foi entregue em 2015, denominado GR Hortolândia.

Anterior à constituição dos eixos logístico-industriais, na década de 1990, a região de Campinas apresentou uma tendência para o setor imobiliário de construção de condomínios empresariais (MENDES, 2007). Entretanto, o setor de construção civil apostou nos projetos de condomínios industriais, o que evidencia que a

[...] estrutura produtiva em Campinas vem mudando. Existe uma nova forma, uma nova função, um novo conteúdo, engendrado pela dinâmica sócio-espacial, pela reestruturação econômica em curso e pelas estratégias empresariais. Dessa forma, verifica-se o interesse de grandes incorporadoras comprando terras em Campinas e região, especializando-se na construção de condomínios industriais e empresariais e na administração dos mesmos, intensificando o processo de privatização do território. Em outras palavras, os condomínios industriais e empresariais construídos e em construção em Campinas e municípios vizinhos, notadamente em Atibaia e Itatiba, tornaram-se um grande e rentável negócio (MENDES, 2015, p. 204).

Em um primeiro momento, o grande capital encontrou em Campinas, Sumaré e Hortolândia o espaço suficiente e as condições necessárias para a sua implantação e reprodução, proporcionando, assim, a maximização dos lucros e a minimização dos custos de produção, o que é perfeitamente compreensível dentro da lógica capitalista (MENDES, 2007). Trata-se de um espaço integrado e articulado verticalmente, numa configuração espacial produtiva, que caracteriza o interior modernizado. No entanto, em um momento posterior, as cidades mencionadas também passaram por um processo de deseconomias de aglomeração, conforme destacado no trecho a seguir:

[...] em momentos iniciais da referida nova fase, foram privilegiadas as cidades mais próximas da capital, mais industrializadas e equipadas, como Jundiaí e Campinas. Quando estas já se apresentavam com relativa alta concentração industrial (e, talvez, já com alguma deseconomia de aglomeração emergindo, tal como escassez e/ou alto preço dos terrenos), passaram a ser escolhidas, também, cidades com posições inferiores na hierarquia urbana, mas, sobretudo, próximas a centros urbano-industriais de hierarquia superior e com alguns outros fatores de atração, que podem ser (insista-se) a oferta de terrenos, de incentivos oficiais ou, contraditoriamente, a quase inexistência de indústrias (SELINGARDI- SAMPAIO, 2009, p. 252-253).

Todavia, com esse processo de saída das indústrias do núcleo sede da RAC e RMC e, como afirma Rosa (2009), com as atividades econômicas e industriais localizadas fora dos centros urbanos e próximas aos limítrofes municipais, surgiu um espaço intermunicipal, interligando os municípios economicamente, sendo que esses municípios utilizam uma única mão de obra, despertando e promovendo um grande fluxo de pessoas, produtos e serviços para essa região. Esse dinamismo ocorrido em Campinas e região (RAC) pode ser percebido em vários setores da atividade econômica, realçando, cada vez mais, a sua posição de destaque no processo de atração de novos investimentos, de mobilidade populacional e de concentração industrial no espaço urbano paulista (MENDES, 2020).

Esse cenário torna evidente o fato de que a RAC é um território de novos investimentos, os quais podem ser traduzidos nos diferentes formatos de condomínios. Dentre os principais condomínios industriais localizados na Região Administrativa de Campinas podem ser destacados os seguintes: Condomínio Empresarial Atibaia (Atibaia), Condomínio Empresarial Barão de Mauá (Atibaia), Complexo Gaia (Jarinu), Condomínio Gaia Ar (Jarinu), Condomínio Gaia Terra (Jarinu). São esses os condomínios industriais – cujas configurações e características são apresentadas nas próximas seções deste capítulo – que constituem o escopo analítico desta investigação científica.

5.1 CEA – Condomínio Empresarial Atibaia

Os Condomínios Industriais em Atibaia (Figura 5) estão estrategicamente localizados, distando 60 km de São Paulo e 35 km de Campinas, no centro de uma importante malha viária interligada às principais rodovias estaduais e federais, atingindo com rapidez os mais importantes centros consumidores do país (MENDES, 2014a). A Rodovia D. Pedro I, além de ser o corredor de exportação mais importante do país, é o centro da malha viária, interligando os dois maiores aeroportos do Brasil: Guarulhos (Cumbica) e Campinas (Viracopos) (MENDES, 2014a). Esses Condomínios estão implantados em Atibaia e região, estando no centro dos quatro maiores mercados da América Latina, sendo eles: “[...] a cidade de São Paulo e sua área metropolitana [...], o interior do estado de São Paulo [...], o Vale do Paraíba e o Rio de Janeiro [...], o sul do estado de Minas Gerais” (MENDES, 2014a, p. 7).



Fonte: (BBP, 2019)

Mais uma vez, o papel da fluidez territorial – inserida nas condições gerais de produção – se revela importantíssimo, como exposto a seguir:

Com relação à D. Pedro I, cabe enfatizar que ela não se insere totalmente em território do MCTIP; foi implantada, em 1987, como acesso alternativo das áreas interioranas à rodovia Dutra, para evitar a passagem, antes obrigatória, pelas vias marginais do rio Tietê, em São Paulo, frequentemente congestionadas. Dessa forma, ela foi sobreposta a um território que, com exceção da aglomeração industrial no entorno a leste de Campinas, e dos centros relativamente modestos de Amparo e Bragança Paulista, era caracterizado por pouca representatividade industrial, não figurando muitos municípios – como Bom Jesus dos Perdões, Nazaré Paulista, Jarinu e etc. – entre os mais industrializados e, portanto, não integrando o Multicomplexo Territorial. Nos últimos anos, entretanto, a citada rodovia tem sido valorizada, pelo governo paulista, como um eixo de exportação, e os terrenos que lhe são próximos passaram a atrair a implantação industrial. A ascensão de Atibaia ao grupo dos municípios representativos da indústria e sua decorrente inclusão no Multicomplexo Territorial, em 2005, resultam de tais fatos, e papel importante nesses processos tem desempenhado o capital imobiliário: um exemplo é o Centro Empresarial Atibaia – CEA, entidade responsável pela construção de condomínios industriais na aludida área (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 411).

Com a qualidade de vida no município e sua excelente localização, o Centro Empresarial Atibaia (CEA), um empreendimento do Brazilian Business Park (BBP), tem a sua imagem atrelada aos atributos do local (MENDES, 2007). Se no passado o espaço era identificado pelas indústrias nele instaladas, atualmente, as indústrias e os condomínios industriais procuram ter a sua imagem associada ao espaço. Como parte da Brazilian Business Park (BBP), uma *holding* do grupo MV

Incorporações, responsável pela edificação, incorporação, consultoria e administração de Condomínios Empresariais, o CEA consolidou-se como referência na área. O Brazilian Business Park (BBP), cujo capital e sede do grupo são atibaíenses, é responsável por um dos maiores complexos empresariais da América Latina, atuando há mais de 20 anos no ramo dos condomínios empresariais.

Vale destacar que a valorização da terra, a condominização e a privatização do uso do solo promoveram um processo de especulação imobiliária, principalmente nas áreas de 700 metros em linha reta de cada lado das Rodovias D. Pedro I. Adquiridas pelos grupos incorporadores, essas terras “[...] são de proprietários rurais, [...] em sua maioria, [...] japoneses que produzem morangos, flores e pêssegos”, e que “[...] demonstram interesse nas vendas de suas terras”, procurando “[...] as imobiliárias da cidade” (MENDES, 2007, p. 138).

Concernente a essa especulação imobiliária, Mendes (2007) revela que – em uma entrevista realizada junto à Prefeitura Municipal de Atibaia – a aquisição pelos incorporadores evita a especulação, mas que, quando divididas as áreas em pequenos lotes, também a facilita. Assim, como efeito, por meio da iniciativa privada (agente social) e da privatização do território, essa produção do espaço, sob a forma de condomínios industriais, alterou profundamente a Estância Turística de Atibaia, que, antes da construção dos condomínios industriais, era conhecida pelos recursos paisagísticos e pela plantação de mandioca, flores e pêssegos, principalmente (MENDES, 2007).

Além disso, muitas unidades produtivas ali instaladas são provenientes do processo de desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo, e os condomínios aparecem como um novo espaço nesse processo de desconcentração industrial (MENDES, 2007). Esse cenário pode ser percebido neste trecho extraído de uma reportagem:

Um condomínio industrial e logístico localizado entre as cidades de Atibaia e Jarinu (SP), a 70 km da capital paulista, está atraindo atenção de fabricantes de diversos setores, principalmente o de autopeças: com mais de 10 milhões de metros quadrados de terreno à disposição, em um raio de até doze quilômetros da rodovia Dom Pedro I, o local tem atraído empresas que resolveram mudar da espremida São Paulo e migrar para novos ares, em busca de modernização aliada à redução de custo e infraestrutura completa. O *Brazilian Business Park* ou apenas BBP começou a ser instalado no local no ano 2000 e já abriga mais de 40 empresas, das quais 40% são fabricantes de autopeças. Destas, a maior parte, 80%, são provenientes do ABC Paulista, enquanto as demais são de cidades como Diadema, Guarulhos e Osasco, na Grande São Paulo (REIS, 2017, s. p.).

Cabe, ainda, ressaltar que, entre “[...] as empresas de autopeças que já operam em Atibaia e Jarinu, estão fabricantes de para-choques, ar-condicionado para veículos, filtros automotivos, equipamentos eletrônicos”, como aqueles “[...] destinados a motores, sistemas de vidros elétricos, bombas de combustível, parafusos para carros, conectores e uma fornecedora da área de óleos lubrificantes e combustíveis” (REIS, 2017, s. p.). No tocante às infraestruturas e serviços (Figuras 6 e 7), o CEA, conforme enumera Mendes (2014a, p. 9-10), conta com: segurança interna e externa 24 horas, que representa 60% dos custos do condomínio; cães de guarda treinados; recepção central; portaria central; PABX com correio de voz, telefonia IP; internet; *Data Center* e armazenamento de mídias; suporte técnico de informática; sala de videoconferência; auditório e salas de treinamentos; restaurante e lanchonete; ambulatório; serviços bancários; tratamento de água e esgoto (ETE); manutenção predial; paisagismo e urbanização; heliponto; agência de viagem; central de cópias; balança rodoviária (80 toneladas); transporte coletivo (Atibaia, Jarinu, Itatiba e Campo Limpo); quadras poliesportivas com vestiários e quiosques com churrasqueira. Além disso, está em execução uma sala *fitness*, um salão de beleza e estética, uma creche, um café/livraria e uma capela.

Figura 6 – Infraestrutura existente nos condomínios industriais



Fonte: (BBP, 2019)

Figura 7 – Área externa dos condomínios industriais

Fonte: (BBP, 2019)

Nesse condomínio, segundo Mendes (2015), estão instaladas mais de 30 indústrias dos mais diversos ramos produtivos: tornearia mecânica de precisão, melhoramento genético de produtos agrícolas, logística, produtos farmacêuticos, biotecnologia, entre outros. O condomínio possui, ainda, hotel, restaurantes e modernos galpões com escritórios *high-tech*, além de um moderno centro de treinamento e de convenções.

No tocante ao papel do poder público, Mendes (2007) assegura que em Atibaia impera a Lei de Incentivos Fiscais (isenção do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) por aproximadamente 10 anos) e a redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). Também, a prefeitura está propondo a criação de uma zona especial de interesse para o desenvolvimento econômico, com atenção especial à atividade logística de distribuição. E mais:

O poder público municipal, funcionando como um facilitador, como um parceiro desse processo de desenvolvimento econômico, está propondo a criação de uma zona especial de interesse para o desenvolvimento econômico do município, que inclui incentivos fiscais para a instalação de empresas de médio e grande porte. A Prefeitura pretende adequar a legislação à criação de um eixo de desenvolvimento econômico, com atenção especial à atividade logística de distribuição.

A criação do eixo estabelecerá uma legislação que determine uma faixa de 700 metros a partir dos dois lados da Rodovia D. Pedro I que passe a ser de interesse para estabelecimentos e implantação de empreendimentos (empresas e indústrias) de médio a grande porte. Em outras palavras, significa dizer que em toda a extensão da Rodovia D. Pedro I que corta o município só serão aprovados grandes e médios empreendimentos, sem

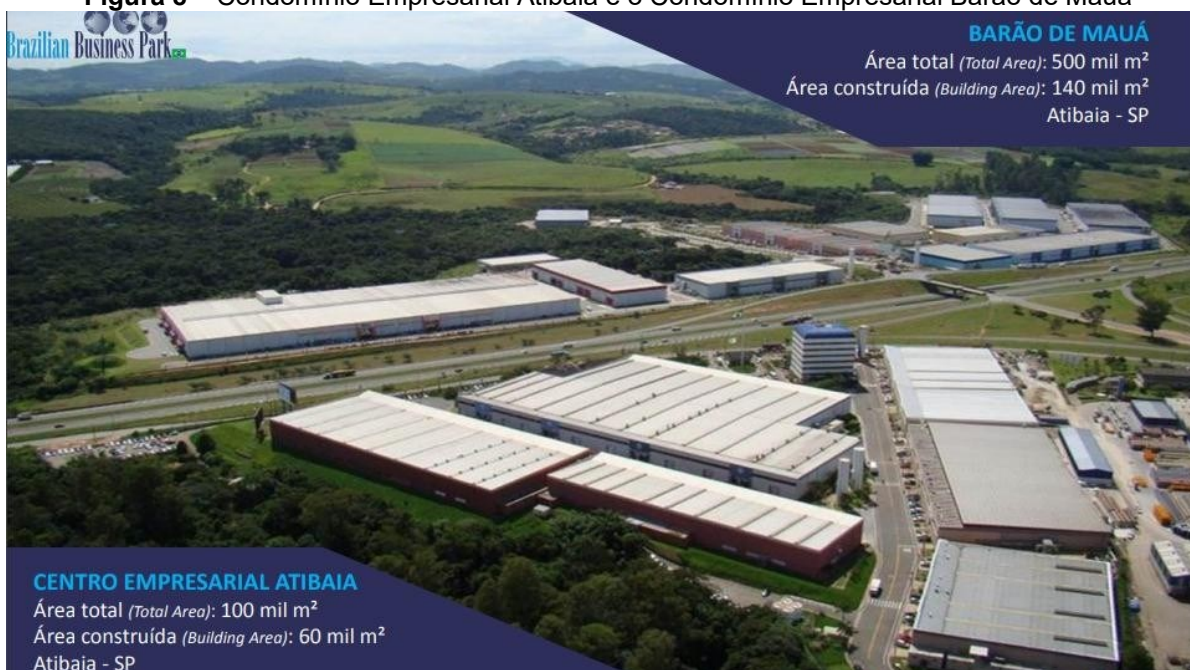
possibilidade de aprovação, por exemplo, de loteamentos residenciais (MENDES, 2014a, p. 9).

Entre os demais empreendimentos do BBP em construção na região estão estes: o Condomínio Empresarial Barão de Mauá, a 2 Km do CEA, ocupando uma área de 500.000 m²; em Jarinu, o Espaço Gaia, a aproximadamente 3 km do CEA, com um área de 700.000 m²; e o Condomínio Empresarial Itatiba, com 100.000 m² e a 24 km do CEA (MENDES, 2007, p. 119). Considerando esse cenário, a perspectiva futura é de que, após a finalização dessas construções, esses condomínios do BBP ocupem 1 milhão de m² em 10 anos (MENDES, 2007). Nesse sentido, cabe mencionar que todos “[...] os condomínios em construção pelo BBP se encontram localizados num raio de 20 km de distância do CEA, desfrutando de vantagens competitivas e locacionais do lugar” (MENDES, 2007, p. 119). Além disso, a “[...] MV Incorporações possui um estoque de terras em Atibaia e região, onde estão sendo construídas as infraestruturas necessárias para o funcionamento dos condomínios” (MENDES, 2007, p. 119). Após a aprovação de toda a documentação, esses condomínios costumam ficar prontos em 1 ano.

5.2 Os condomínios industriais da RAC: uma breve análise do caso do CEA (Condomínio Empresarial Atibaia), Condomínio Empresarial Barão de Mauá – Atibaia, Complexo Gaia (em desenvolvimento), Gaia Ar e Gaia Terra – Jarinu

Embora nesta pesquisa tenha-se definido como escopo analítico os condomínios CEA de Atibaia, Complexo Gaia, Gaia Ar e Gaia Terra, pertencentes ao município de Jarinu, em relação à pesquisa empírica foram realizadas entrevistas junto aos responsáveis pelo Condomínio Empresarial Atibaia (Atibaia), Condomínio Empresarial Barão de Mauá (Atibaia), Complexo Gaia (Jarinu), Condomínio Gaia Ar (Jarinu) e Condomínio Gaia Terra (Jarinu).

A entrevista (Apêndice A) com o diretor do **CEA (Condomínio Industrial Atibaia)** (Figura 8), Marco Antônio de Oliveira Moisés, e com a responsável comercial Priscila Pereira Bueno, que, doravante, serão denominados como administradores, ocorreu em julho de 2019. Os entrevistados informaram que o CEA é um condomínio composto por indústrias e pela parte logística, implantado no ano 2000.

Figura 8 – Condomínio Empresarial Atibaia e o Condomínio Empresarial Barão de Mauá

Fonte: (BBP, 2019)

Durante a entrevista, os administradores definiram os condomínios industriais como um espaço industrial alugado pela empresa no intuito de posicionar-se em uma área onde seja possível o rateio dos custos. Quando indagados sobre como surgiram os condomínios industriais em outros países e no Brasil, na visão dos administradores, essa modalidade de empreendimento existe, no exterior, há muitos anos – inclusive, com destaque para Chicago e Los Angeles, cujos condomínios são maiores que os brasileiros –, surgindo no Brasil a partir de 2010, quando acompanharam o sucesso dos pioneiros e, depois, o *boom*.

No tocante ao grupo responsável pela construção e administração do condomínio, os administradores afirmaram que os capitais locais, de início, tiveram papel importantíssimo, parcerias e fundos de investimentos, os quais se constituem como uma *holding*, contando, também, com a presença de capitais estrangeiros. Nesse sentido, cabe considerar o que afirma Mendes (2014a) acerca da mudança na estrutura produtiva do município de Atibaia, que possui outro aspecto, contando com uma “[...] nova forma, uma nova função, um novo conteúdo, engendrado pela dinâmica socioespacial e pela reestruturação econômica em curso, cujas tensões e contradições estão sendo manifestadas” (MENDES, 2014a, p. 11).

Quando aos fundos imobiliários, o XP²⁷ e o XPIN²⁸ são os modelos adotados nesses empreendimentos. Ao analisar os fundos corporativos, Harvey (2014, p. 132) tece as seguintes considerações:

Sobre a privatização do território ou o uso corporativo desse, tem-se o exemplo da propriedade privada, que como poder de monopólio é particularmente esclarecedor no caso da terra e da propriedade imobiliária. O que se monopoliza não é a terra ou o imóvel, mas uma localização espacial única. Ninguém pode construir uma fábrica onde já está a minha. Uma localização vantajosa (com acesso privilegiado a vias de transporte, recursos ou mercados) me dá certo poder de monopólio na concorrência com os outros. O resultado, como economistas tradicionais tiveram de reconhecer ao estudar o assunto, é um tipo peculiar de concorrência denominado “concorrência monopolista”. O termo é adequado porque descreve uma condição em que toda atividade econômica é competitivamente fundamentada em espaços particulares com qualidades únicas.

De acordo com os entrevistados, as razões que explicam a implantação do condomínio, embora tenha surgido na capital há 28 anos, dizem respeito à saída de indústrias da RMSP do município, em um raio de 70 km. As indústrias buscavam redução de custos sindicais e ambientais e qualidade de vida para os funcionários. Os administradores também pontuam como um diferencial o eixo Anhanguera-Bandeirantes, que interliga os quatro maiores mercados consumidores do país: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba. No entanto, é importante mencionar que, ainda que possuísse as condições gerais de produção que viabilizavam a instalação, o condomínio poderia não ter se tornado uma realidade. Para esse resultado, sem dúvidas, os agentes sociais (os homens) foram determinantes, pois,

Do mesmo modo, as condições gerais de produção criam possibilidades para a reprodução do capital, mas não são as causas da reprodução do capital, porque o que determina a reprodução do capital são as relações sociais de produção. Diferença aparentemente sutil, mas que supera a coisificação implícita que se faz presente em muitas abordagens sobre os fatores de localização industrial (LENCIONI, 2007, s. p.).

No que tange à relação do condomínio industrial com Campinas, os administradores indicam que os vínculos são maiores com a “região bragantina”, embora Bragança Paulista também esteja na RAC e o diretor entrevistado resida em Campinas. Quando questionados se a prefeitura contribuiu para a implantação do

²⁷ O XP Industrial FII é detentor de 33 módulos nos condomínios empresariais CEA, Barão de Mauá e Gaia, todos localizados na Rodovia Dom Pedro I, Km 87,5, em São Paulo, São Paulo (XP ASSET MANAGEMENT, 2019).

²⁸ O XP Industrial busca oferecer rentabilidade aos seus cotistas através da distribuição da renda gerada com a exploração imobiliária de galpões industriais detidos pelo Fundo (XP ASSET MANAGEMENT, 2019).

condomínio, os administradores responderam afirmativamente, citando a lei municipal de incentivos fiscais. Destacaram, ainda, que há no município a política deque as indústrias que optarem por se instalar ali recebem isenção de IPTU por 20 anos e do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), com a metade da base da alíquota.

Quanto às infraestruturas existentes, há no condomínio a estação de tratamento de efluentes, empresa própria de captação e tratamento de água, rede de reuso de esgoto, rede de monitoramento, infraestrutura para o alto tráfego de caminhões, balança de caminhões, restaurantes, cafés, canil, estacionamento, estação de energia elétrica (maior que a do município de Jarinu).

No que concerne aos critérios adotados para a seleção das indústrias interessadas em se instalarem no condomínio, os administradores afirmaram que passava inicialmente pela equipe de engenharia ambiental, averiguando dentro da CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) se havia efetividade de aplicação. No condomínio, há a possibilidade de concorrência. Essa informação indica que houve uma alteração na política condominial, pois, com base em informações de contextos anteriores, havia o cuidado de evitar certas ocorrências. Considerando o contexto de pouco mais de uma década, Mendes (2007, p. 125) destaca que não existiam

[...] no Condomínio duas empresas do mesmo ramo industrial, evitando, dessa forma, qualquer forma de competição entre as empresas instaladas. Praticamente todas as empresas condôminas locam o espaço (o valor do aluguel é por m² e por taxa de administração), não sendo, portanto, proprietárias. Essa é uma importante diferença do CEA em relação aos outros condomínios da região, onde muitas empresas compram seus lotes no condomínio (este é o caso do Techno Park) ou funcionam em áreas pertencentes a outras empresas (Tech Town, cuja área pertence à IBM)

Dessa forma, é válido ressaltar que as relações estabelecidas com Campinas e região são muito relevantes, sobretudo pela prestação de serviços, como hospedagem, aeroporto VCP, movimentação de cargas de Campinas, mão de obra altamente qualificada de Campinas e empresas de tecnologia campineiras que dão assistência. A esse respeito, na visão dos administradores, a região de Campinas é a mais complicada em termos de vacância, pois há baixa sindicalização, a mão de obra é qualificada, há água em abundância para os processos industriais, no entanto a oferta é maior que a demanda. O baixo custo operacional das empresas, o rateio

dos custos e o foco nas atividades fim são algumas das vantagens de as empresas estarem juntas em um mesmo condomínio.

Os entrevistados apontaram, ainda, que o papel do Estado e das políticas públicas para os condomínios industriais consiste em não dificultar as atividades dos condomínios. Embora reconheçam a importância das políticas públicas, eles afirmaram que a ação da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) é muito lenta, mas com o benefício fiscal muitas empresas estão se instalando. Em seguida, enfatizaram, ainda, que mantêm relações com o grupo imobiliário XP e que 90% dos capitais das indústrias são estrangeiros, não especificando suas origens.

Os administradores enfatizaram que existem, no condomínio, indústrias transferidas da RMSP, que fizeram tal escolha em busca de piso salarial menor, mudança de fábrica para um *layout* novo e, também, motivadas por questões sindicais, ambientais e logísticas, embora não haja um complexo logístico. Constatase, portanto, a desconcentração das indústrias da RMSP com destino ao condomínio, evidenciando que os condomínios industriais são novas configurações especiais que se apresentam como vantagens competitivas para as indústrias provenientes da referida desconcentração industrial. Se no passado havia preferência por cidades médias dotadas de distritos industriais, atualmente, os empresários procuram os condomínios industriais com infraestruturas sofisticadas.

Entre empresas instaladas no CEA, seis foram transferidas da RMSP, empreendimentos que se destacam pelo seu caráter misto – industrial e logístico –, sendo o ramo eletrônico o predominante, configurando-se como um ramo de maior intensidade tecnológica. Esse fato corrobora a seguinte análise:

[...] essas novas formas locacionais não são acessíveis para as pequenas indústrias ou empresas, não procuram atender as demandas das atividades que formam o “circuito inferior”; mas constituem espaços que selecionam as indústrias e as empresas que integram o “circuito superior”, intensivo em tecnologia, Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) e Ciência e Tecnologia (C&T) que não precisam se preocupar com as externalidades e outros aspectos que não constituem o escopo principal das indústrias e das empresas instaladas (MENDES, 2015, p. 203).

Outro dado a considerar diz respeito ao total de pessoal ocupado na indústria no CEA, uma lista que chega, aproximadamente, a 1200 funcionários, dos quais 30% estão nas funções administrativas e 70% na produção. Os principais mercados consumidores são os mais variados possíveis, desde o local até o internacional, de modo que, no passado, a maior parte era destinada ao mercado nacional.

Entretanto, com a crise, as exportações começaram a ser privilegiadas. No CEA não ocorrem subcontratações, e os serviços terceirizados são os seguintes: ambulatório, restaurante, transporte, recursos humanos, tecnologia da informação e contábil.

A principal vantagem destacada pelos entrevistados em estar em um condomínio são os vultosos investimentos em infraestruturas; e as principais desvantagens são certos tipos de decisões coletivas (não individuais) com o respeito às regras e normas. Os administradores pontuam que as indústrias no interior desse condomínio não mantêm relações de produção entre si, bem como não possuem relações de produção e de serviços com indústrias ou empresas de outros condomínios.

Nos condomínios industriais são raros os casos em que há sinergia entre as empresas neles instaladas, bem como não se pode afirmar que se constituem em meios de inovação. O que predomina é o setor imobiliário, a negociação dos lotes ou o aluguel dos galpões ou salas de escritórios, pouco importando se relacionados a um determinado ramo produtivo ou com características inovativas. Mais uma vez, cabe elucidar que essas iniciativas

[...] articulam a satisfação dos interesses fundiários aos da produção imobiliária, ao transformarem terras de baixo valor agregado em novos produtos. Trata-se de um negócio extremamente rentável para aqueles que o comandam: proprietários fundiários e outros empreendedores que atuam na produção do espaço urbano, tais como incorporadores, construtoras, corretoras e agentes financeiros (FINATTI; SPOSITO, 2010, p. 76).

No tocante aos problemas enfrentados no condomínio, os administradores sinalizam a mudança cultural (cultura individualista para a coletiva), ou seja, há a necessidade de adaptação às regras, e também é preciso que ocorra a redução dos custos operacionais. Os administradores comentaram, ainda, que não há planos, perspectivas ou projetos futuros para o CEA, pois ele está com toda a sua área ocupada, ou seja, 100% da área total já é utilizada.

Em relação ao **Condomínio Empresarial Barão de Mauá (Atibaia)**, apenas algumas respostas o diferenciam do CEA, sendo administrados pelos mesmos funcionários. O Condomínio Empresarial Barão de Mauá foi implantado em 2010. Quanto às infraestruturas, possui um pátio grande para estacionamento, além das já supramencionadas infraestruturas do CEA. A origem dos capitais das indústrias está vinculada a capitais locais/regionais, nacionais, bem como estrangeiros, sendo 18 o total de indústrias instaladas. Dentre os ramos industriais predominantes, o

automotivo se sobressai. Aproximadamente, 3000 pessoas são empregadas pelas indústrias instaladas nesse condomínio, sendo 15% na administração e 85% na produção. Assim como os capitais, os mercados consumidores são locais, nacionais e estrangeiros, com a presença de indústrias que subcontratam outras, pertencendo ao ramo automotivo, de modo que uma empresa fornece peças para a peça de outra indústria. Ademais, segundo os entrevistados, existe terceirização no setor automotivo. Não se constatou, nesse condomínio, a presença de indústrias que mantenham relações de produção e de serviços com indústrias ou empresas de outros condomínios, nem mesmo com indústrias ou empresas do próprio condomínio.

A respeito dos **Condomínios Gaia Ar e Gaia Terra**²⁹ (Figura 9), ambos no município de Jarinu, cujas fundações se deram respectivamente em 2013 e 2014, os administradores comentaram que as infraestruturas existentes nos condomínios são: pátio grande, estacionamento, balança e transporte interno para os funcionários. Quanto à origem dos capitais das indústrias, são locais/regionais, nacionais e estrangeiros.

Figura 9 – Complexo de Condomínios Gaia



Fonte: (BBP, 2019)

No que tange à existência nos condomínios de alguma indústria transferida da RMSP, os entrevistados afirmaram que sim, mas não souberam elencar quais

²⁹ À época da entrevista, a construção do Complexo Gaia ainda não havia iniciado.

indústrias, ou os motivos dessa transferência. No Condomínio Gaia Terra estão implantadas três indústrias e o Gaia Ar possui duas fábricas. Os ramos industriais predominantes no Condomínio Gaia Terra são o automotivo e, no Condomínio Gaia Ar, o automotivo e o de cuidados pessoais, com destaque para os cosméticos. O número de pessoal ocupado nas indústrias, em 2019, era de aproximadamente 1000 pessoas, sendo que 10% trabalhavam na administração e 90% na produção. No Condomínio Gaia Ar, os percentuais figuravam – de acordo com os entrevistados – de 15% a 20% na administração, e o restante na produção. Não havia nos condomínios a presença de indústrias que subcontratavam outras, entretanto havia a terceirização dos serviços na parte logística e na limpeza. Vale ressaltar que, devido às similaridades entre esses dois condomínios, os administradores decidiram abordá-los conjuntamente.

5.2.1 Os poderes públicos locais e os condomínios industriais de Atibaia, Campinas e Jarinu

No município de **Atibaia**, a entrevista foi realizada com Adilson Haron Bondança, diretor de Tecnologia e Inovação do município. A respeito das políticas públicas que deram apoio ou incentivos à implantação dos condomínios industriais no município, o entrevistado elencou a Lei de Isenção de IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano), a Lei de Redução do ISS (Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza), a isenção de taxas e uma legislação específica, com duração de 20 anos, como incentivadores da transferência de empresas para o município.

As áreas onde os condomínios estão instalados foram compradas pela iniciativa privada, e as empresas responsáveis pela construção do condomínio foram o Grupo Empresarial BBP e a Fulwood, sendo esta uma empresa especializada na construção de condomínios. Nos condomínios em Atibaia estão instaladas, de acordo com o entrevistado, cerca de 60 empresas. De modo geral, cada condomínio conta com uma infraestrutura completa, sendo estas: logística, fibra-ótica, gás e segurança.

O entrevistado considera o condomínio industrial como uma área destinada à atração de empresas que tenham interesse em se instalar em uma área cuja infraestrutura e logística sejam boas. Em sua visão, a diferença de um condomínio industrial para um distrito industrial é que este advém de uma doação/ação do poder

público, ou seja, se configura como uma política pública. Já o condomínio industrial tem sua origem na iniciativa privada, que identifica áreas em potencial em virtude de sua localização. Nesse sentido, as vantagens de uma indústria se instalar em um condomínio estão na infraestrutura, visto que esses empreendimentos possuem uma área adequada, com preocupações restritas às atividades fim, pois o condomínio subsidia as atividades secundárias. Ainda de acordo com o entrevistado, no município de Atibaia existem seis complexos industriais.

A contribuição das indústrias do condomínio para o município está na geração de emprego e renda, bem como na capacitação profissional gerada indiretamente. O diretor reforça que os condomínios industriais geram empregos para o município, considerando que as instalações desses condomínios proporcionam ganhos para a cadeia produtiva em um nível local e regional, dinamizando outras atividades econômicas do município.

Em relação às razões que motivaram a instalação de um condomínio em Atibaia, o entrevistado destaca que a própria localização do município favoreceu essa escolha, visto que a região possui uma logística favorável e uma legislação atraente. No tocante à origem, nesse condomínio atuam indústrias locais, nacionais e estrangeiras, com destaque para as grandes e médias empresas, em sua maioria, multinacionais e nacionais.

Novamente, a entrevista confirma que existem indústrias provenientes da desconcentração industrial da RMSP, mas o entrevistado não soube especificar quantas. Quando questionado sobre o motivo da presença dessas empresas no município, ele destacou a localização privilegiada de Atibaia, enfatizando que as indústrias têm necessidade de sair da RMSP devido aos transtornos nas áreas de transporte, trânsito e mobilidade, por exemplo. Os motivos elencados pelo entrevistado podem ser interpretados como deseconomias de aglomeração, de modo que os condomínios industriais seriam a antítese desse processo, pois apresentam uma “economia de aglomeração”, capaz de criar modelos de concentração industrial. Nesses casos, a aglomeração cria fatores benéficos ao capital.

Sobre a Prefeitura continuar incentivando a implantação de condomínios e dando suporte para as indústrias neles se instalarem, o entrevistado asseverou que sim, e não apenas para os condomínios, mas também para empreendimentos de base tecnológica e de economia criativa. A respeito das principais vantagens e

desvantagens de se ter um condomínio no município, o diretor destaca como vantagem o “desenvolvimento” alcançado com a instalação de grandes empresas, bem como o emprego e a melhoria na distribuição de renda. Para ele, não existem desvantagens quando o Plano Diretor do município é respeitado, pois nele estão as diretrizes para um desenvolvimento harmônico entre as atividades. Um problema a destacar está na origem da mão de obra, que precisa de qualificação; ainda que a base seja a contratação de pessoas do município, é necessário qualificar as pessoas.

Em relação ao município de **Campinas**, verificou-se que, além de ser a sede da RAC e da RMC, essa região abriga o Techno Park, um dos mais importantes condomínios industriais do recorte deste estudo. A entrevista (Apêndice B) ocorreu em novembro de 2019, com o diretor do Departamento de Desenvolvimento Econômico, Cláudio Quércia Soares, e o engenheiro Carlos Augusto Santoro (secretário municipal de Planejamento e Urbanismo), os quais serão, doravante, identificados como representantes do poder público.

Durante a entrevista, ao serem questionados sobre quais foram as políticas públicas que deram apoio ou incentivos à implantação dos condomínios industriais, os representantes do poder público destacaram a atratividade e a pujança da cidade, que optou pela indústria nos anos de 1960, com a criação do Distrito Industrial nos anos de 1970 e com a doação, do ex-prefeito Chico Amaral, de 1000 metros quadrados para o aeroporto. Pontuaram também que Campinas possui uma média de 4 a 5 mil indústrias, constituindo-se como a cidade mais conectada do Brasil.

Destacaram, ainda, que em 5 anos o investimento foi de cerca de 2 a 3 bilhões no aeroporto VCP. Ademais, citaram o caso do futuro Centro Logístico Industrial de Campinas (CLIC), do Eixo Campinas-Indaiatuba assistindo a um *boom* logístico, das leis de incentivo, do capital privado e do guia de parcelamento do solo urbano. Esses fatores foram apontados como relevantes para a instalação dos condomínios em Campinas, corroborando as pesquisas realizadas por Mendes (2020) e Pereira Júnior (2020).

Os representantes do poder público mencionaram que as áreas onde estão os condomínios foram compradas da/pela iniciativa privada, sobretudo aquelas de maior valor de mercado e próximas à rodovia Dom Pedro I. Eles explicaram que as empresas responsáveis pela construção do condomínio são de capital misto,

imobiliário, processo que tem início com o parcelamento e, depois, a venda dos terrenos, cujas construções são assumidas pelas incorporadoras. A relação entre o capital imobiliário, o financeiro e o industrial resulta na produção do espaço urbano que engendra uma metrópole corporativa fragmentada, que possui os seguintes rebatimentos na vida da população:

[...] enquanto a maioria das pessoas sofre as consequências de uma produção territorial corporativa da cidade, as empresas a têm em seu favor. A cidade descontínua e fragmentada tem seus espaços apropriados seletivamente pelos agentes mais poderosos, capazes de se reservar os melhores pedaços do território. Quando associados aos empreendedores imobiliários e a influência que, por vezes, exercem sobre os vetores desta produção, ampliam-se suas possibilidades de localização e competitividade nas escalas intra e interurbana. Os condomínios empresariais, além disso, complexificam as possibilidades desta realização, pois reservam espaços e oferecem localização para uma variedade de unidades empresariais cujos representantes, até pouco tempo, desconheciam esses empreendimentos (FINATTI, 2009, p. 26).

O condomínio mencionado não possui apenas indústrias, mas também o Centro de Tratamento de Dados (Data Center). Em relação às infraestruturas de cada condomínio, os entrevistados elencaram as seguintes: água, energia, esgoto, pavimentação, sarjeta (benefícios propiciados pela Lei Federal de Parcelamento do Solo), muros, segurança, áreas comuns de lazer e diversificação de usos (hotel, por exemplo).

Os representantes do poder público consideram o condomínio industrial como um empreendimento de uso múltiplo de divisão de cotas, sincronismo de atividades, segurança e desenvolvimento comum. No tocante à diferença entre um condomínio e um distrito industrial, eles explicaram que o distrito é uma construção do município, aberta, possuindo serviços comuns. Para os entrevistados, as vantagens de uma indústria ser instalada em um condomínio estão relacionadas ao ambiente tranquilo de trabalho, sobretudo no aspecto da segurança. Ademais, os representantes do poder público assinalaram que as indústrias do condomínio contribuem com a arrecadação de impostos, geração de emprego, atratividade e turismo de negócio, vantagem já destacada por Rosa (2009) ao analisar os impactos dos serviços demandados pela atividade industrial, principalmente os hoteleiros.

Os entrevistados, também, revelaram que os condomínios dinamizam a construção civil e o setor das empresas de segurança, possibilitam estágios nas empresas e aumentam a demanda do setor terciário. Assim, na perspectiva dos entrevistados, a atratividade, a rede viária e as instituições de Campinas fizeram

com que os condomínios ali se instalassem. Nesse sentido, os participantes da pesquisa comentaram que as origens das indústrias instaladas nos condomínios são tanto locais e nacionais quanto multinacionais, sendo os capitais desses empreendimentos de origem mista, isto é, local, nacional e estrangeiro. Quanto às indústrias provenientes da desconcentração da RMSP, eles acreditam que essa mudança pode ter sido motivada tanto pelas oportunidades como pelos incentivos fiscais.

No que tange aos incentivos atuais oferecidos pela Prefeitura Municipal de Campinas (PMC) para a instalação de condomínios, bem como para o suporte das indústrias que neles se instalam, os representantes do poder público asseguraram que há o CLIC, o Centro Logístico Industrial de Campinas; além disso, a prefeitura acelera o parcelamento da terra. Entretanto, apenas indústrias que investem mais de 200 milhões em quatro anos podem usufruir da isenção de IPTU e da redução na alíquota do ISS, a qual se paga apenas vezes o mínimo. Essa realidade pode ser compreendida da seguinte maneira:

A urbanização e a globalização se imbricam no processo contraditório de produção desses condomínios empresariais. Tratam-se de territórios corporativos que participam de uma urbanização que, mais uma vez, privilegia os hegemônicos, tendo o território preparado em seu favor e para a operacionalização de seus interesses. O Estado, por sua vez, ao legitimar ou até apoiar esse tipo de implantação, negligencia a grande maioria das pessoas e suas reais necessidades (FINATTI, 2009, p. 26).

Para os representantes do poder público, não há desvantagens na instalação das indústrias nos condomínios. Ao contrário, eles acreditam que essas iniciativas propiciam desenvolvimento econômico e social, gerando muitas oportunidades. Os entrevistados finalizaram afirmando que a mão de obra parte de Campinas e dos municípios pertencentes à Região Metropolitana de Campinas.

Concernente ao município de Jarinu, a entrevista foi realizada com o secretário de Obras e Urbanismo, Cirilo de Alexandria Almeida. O entrevistado afirmou que as principais políticas públicas que deram apoio ou incentivos para a implantação dos condomínios foram a Lei de Incentivos Fiscais, isentando ou reduzindo alguns impostos municipais, e a licença do Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), viabilizada pelo município. Nesse sentido, é importante mencionar que as áreas dos condomínios foram compradas pela iniciativa privada, não havendo necessidade de doação de terrenos. Sobre as empresas responsáveis pela construção do condomínio, em virtude do

grande porte desses empreendimentos, a informação é de que uma mesma empresa realizou a construção de vários condomínios.

No tocante às infraestruturas de cada condomínio, podem ser destacadas as seguintes: asfalto, energia elétrica, água potável, coleta do lixo, esgoto coletado e tratado. Foi construído um hotel para apoiar os empresários/executivos que frequentam o condomínio. Na opinião do entrevistado, um condomínio industrial reúne diversas indústrias que utilizam da mesma infraestrutura, estando a principal preocupação na atividade fim. Para o entrevistado, a principal diferença de um condomínio industrial para um distrito industrial está no fato de que o condomínio representa um conjunto único com várias indústrias, as quais utilizam a infraestrutura em conjunto, enquanto o distrito dispõe de infraestrutura, espaço, terreno, matrículas, todos individuais, podendo ser em um ou mais loteamentos. A principal vantagem da instalação de uma indústria no condomínio está no rateio dos custos e no uso comum das infraestruturas.

Jarinu, de acordo com o entrevistado, possui um total de cinco condomínios industriais. A forma de organização das indústrias no condomínio contribui para o crescimento do município de maneiras diversas, como, por exemplo, oferta de mão de obra e arrecadação de impostos nas três esferas (Município, Estado e União). Quando indagado sobre a geração de empregos pelos condomínios, o secretário de Obras e Urbanismo afirmou que há, sim, geração de emprego, comentando o possível surgimento de indústrias correlatas, outras empresas do setor de serviços e comércio, o que dinamizará outras atividades econômicas no município.

Atibaia, segundo o entrevistado, abriga o condomínio em razão de possuir uma excelente logística e por estar próxima à rodovia Dom Pedro I, que estabelece conexão com as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Carvalho Pinto, Dutra, Fernão Dias e o Rodoanel. Essa localização estratégica e logística, sem os problemas e os custos da RMSP, o que pode ser compreendido, de acordo com as palavras do entrevistado, como as deseconomias de aglomeração, além da proximidade com Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro, favorece sobremaneira o crescimento da região. Outro aspecto importante a ser destacado acerca da natureza das indústrias, nacionais e estrangeiras instaladas nos condomínios em Jarinu diz respeito aos empreendimentos transferidos da RMSP. Na realidade, segundo o entrevistado, a maioria dessas indústrias chegou ao condomínio após transferência da RMSP, com capitais nacionais e estrangeiros.

A prefeitura continua incentivando a implantação de condomínios e oferecendo suporte para as indústrias neles se instalarem por meio do incentivo fiscal. Na opinião do entrevistado, o Plano Diretor Municipal de Jarinu contribui e viabiliza a instalação das indústrias. Além disso, para ele, não existem desvantagens, mas as vantagens são diversas, a saber: reunião de diversas empresas, aumento no número de pessoal ocupado, impostos, arrecadação e fixação de funcionários especializados que dinamizam a economia. No entanto, apesar de a origem da mão de obra ser local/regional, os “funcionários especializados” saem, sobretudo, de Campinas e de São Paulo.

Em outra entrevista, realizada em dezembro de 2021 (Apêndice C), cujo objetivo consistiu em compreender de modo mais aprofundado a proposta da incorporadora que construiu o condomínio, a MV Incorporações, foram ouvidos os profissionais da área comercial/recursos humanos do BBP. A importância de incluir este aspecto na entrevista reside no fato de que, nas pesquisas acadêmicas, a organização e o funcionamento das incorporadoras de condomínios são pontos ainda pouco explorados.

Os responsáveis pela administração da MV Incorporações esclareceram que essa organização surgiu do interesse de um empresário economista que atuava na área de teleprocessamentos e que, em dado momento de sua vida, resolveu empreender no ramo de condomínios industriais e logísticos. O nome estrangeiro (em inglês) foi resultado das visitas aos Estados Unidos, onde surgiu a vontade e o interesse por esse tipo de atividade.

Com capitais de origem local e nacional, a composição do capital e a escolha de acionistas, assim como os percentuais, são determinadas pela família proprietária da incorporadora, cuja atuação no mercado imobiliário começou em 1980. Essa iniciativa pioneira da incorporadora teve início em São Paulo, com posterior transferência da sede para Atibaia, São Paulo. Os entrevistados explicaram que a opção pela atuação no ramo financeiro/imobiliário foi motivada pelo franco progresso vivenciado à época, além do fato de ser um ramo bastante promissor no país. Cabe mencionar que a MV Incorporações não atua em outros ramos, sendo responsáveis, à época desta entrevista, pela construção de condomínios industriais em Atibaia, Jarinu, Jundiaí – todos no estado de São Paulo – e em Extrema – em Minas Gerais.

Coletou-se nesta entrevista, ainda, a informação de que a incorporadora atua tanto na compra em parceria com o proprietário do terreno como na execução dos

projetos, administrando as obras com parceiros terceirizados. Em relação à compra do terreno, os entrevistados destacaram que a relação com o poder público do município de Atibaia é estreita, o que facilita as aprovações e propicia maior dinâmica aos processos. Os aspectos positivos estão relacionados à rápida viabilização dos processos, papel do poder público, já que à incorporadora cabe o papel de investir e realizar o empreendimento. Para a incorporadora, as possíveis benesses advindas do processo de instalação dos condomínios nos municípios de Atibaia e Jarinu estão no prestígio e na liderança alcançados pela empresa no mercado de empreendimentos industriais e logísticos. Segundo os entrevistados, muitos outros envolvidos se beneficiaram com a instalação dos condomínios industriais, como os municípios de Atibaia e Jarinu, que receberam uma maior arrecadação de imposto, novo incremento na geração de empregos e um aumento de receita na economia através dos serviços prestados no município.

Considerando os dados coletados nas entrevistas, e anteriormente detalhados, pode-se concluir que, tanto para os diretores do CEA como para o poder público, o papel do Estado foi profundamente alterado, passando de condutor para regulador. Nesse sentido, percebeu-se a crença, entre os entrevistados, de que a instalação dos condomínios promove mais benesses do que ônus para os municípios onde se instalam. Aliás, em todos os três municípios analisados, os entrevistados foram enfáticos na afirmação de que havia apenas pontos positivos nessas instalações. Para eles, as condições gerais de produção, sobretudo as materiais, com destaque para o papel das excelentes rodovias no entorno dos condomínios, favorecem a opção por esses locais, ainda que nem Atibaia nem Jarinu disponham de mão de obra altamente especializada – que pode ser encontrada em Campinas e em São Paulo. Cabe apontar que, nos casos averiguados, o poder público cumpre a função de “viabilizar e facilitar” as aprovações necessárias aos empreendimentos.

Atibaia e Jarinu vivenciaram trajetórias socioeconômicas (graças, em grande parte, às suas localizações geográficas relativas, ou seja, por estarem muito próximas a uma pujante metrópole regional, Campinas), capazes de criar um ‘território do saber’, de um espaço tecnológico e inovador, cortado por uma rodovia troncal que tem ligações com uma vasta rede de conexões terrestres, e ainda uma rede aeroviária. Essas localizações geográficas relativas vão explicar, também, a razão de esses municípios, antes agrários, se industrializarem, inclusive com

indústrias de alta tecnologia, ou seja, por estarem próximos a Campinas, sob os efeitos de seu poder metropolitano de polarização, sem se esquecer de sua proximidade da metrópole paulistana. Some-se a esses fatores outro, um aspecto local para Atibaia e Jarinu: a disponibilidade e abundância de terrenos, que despertaram a cobiça do grande capital financeiro/imobiliário, endógeno e exógeno.

Considerando as observações apresentadas neste capítulo, algumas avaliações sobre os diferentes processos de concentração industrial assistidos na área analisada podem ser, então, destacadas: (I) Concentração industrial em escala local, ou *in situ* (concentração nos condomínios dos municípios analisados); (II) concentração de condomínios industriais nos municípios analisados, levando ao reconhecimento de duas formas de concentração no espaço, pois um condomínio, em si, já é uma forma, e vários condomínios reunidos em um município constituem outra forma – uma dupla concentração; e (III) concentração industrial (vários condomínios industriais em alguns municípios) ao longo de um eixo rodoviário, a Rodovia D. Pedro, que atravessa parte da RAC e da RMC, promovendo a concentração industrial em escalas microrregional e metropolitana, portanto mais ampla e mais estendida no espaço. Portanto, uma área especial, diferenciada da enorme maioria das demais no país (talvez apenas comparável a alguma outra existente na RMSP), um “corredor” urbano e um eixo de fluxos rodoviários que apresenta grande concentração industrial, logística e de elementos geradores de conhecimento e de alta tecnologia, em várias formas e escalas geográficas. Esse é um exemplo retumbante do poder das “forças aglomerativas” weberianas³⁰ no início do século XX.

Pode-se afirmar, então, que há na RAC uma configuração territorial e uma paisagem inéditas, ou, pelo menos, muito raras, tanto no estado de São Paulo como em todo o país, a despeito de todas as contradições existentes, como a segregação socioespacial, o uso corporativo do território e o acesso seletivo e facilitado para o grande capital. De modo geral, assiste-se na RAC a constituição de um processo que ainda está em curso, e que culmina nos eixos logístico-industriais, os quais possuem forte vínculo com o VCP e com as diversas instituições presentes na área, sobretudo na RMC e em sua sede, o município de Campinas. Portanto, com base nas pesquisas de campo e nas entrevistas realizadas, notou-se que os condomínios

³⁰ Inicialmente, reconhecidas por Weber no início do século XX.

industriais representam a localização “ideal” para as grandes indústrias, desempenhando, mais recentemente, um papel importante na divisão territorial do trabalho e/ou da produção, consequentemente, atraindo unidades produtivas provenientes da descontração industrial ainda em curso no estado de São Paulo.

Evidentemente, deve-se enfatizar, uma vez mais, o papel fundamental do Estado na consolidação da RAC como uma área propícia para os condomínios industriais, os quais derivam de uma junção de diferentes capitais (industrial, financeiro e imobiliário). Esses capitais atuam conjuntamente com o apoio dos poderes locais, atendendo às demandas do grande capital e viabilizando a instalação desses empreendimentos, o que pode ser lido como o uso corporativo do território. Destarte, compreende-se que, apesar de os condomínios terem origem na iniciativa privada, a “mão do Estado” também está presente nesse processo.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A reestruturação produtiva do capital, em curso desde a década de 1970, foi responsável por mudanças profundas no setor produtivo e em todo o tecido social. A acumulação flexível, período em que houve a disjunção espacial da produção, também valorizou a proximidade espacial ou relacional, das quais os condomínios industriais são um ideário. Nesse cenário, a precarização do mundo do trabalho e a diminuição do poder de barganha dos sindicatos, bem como o crescimento da relevância do conhecimento e da pesquisa no setor produtivo, são marcas gritantes da acumulação flexível.

Por isso, a informação, a Pesquisa e o Desenvolvimento (P&D), a Ciência e a Tecnologia (C&T) e as patentes, além da telemática, da internet e do conhecimento, tornaram-se cruciais para a competitividade territorial na atualidade. Destarte, esses elementos constituem-se como vantagens competitivas produzidas historicamente, que acabam, por conseguinte, gerando um desenvolvimento desigual e articulado entre os lugares. Isso evidencia o relevante papel do Estado no desenvolvimento territorial, sobretudo na condução e articulação das políticas públicas que culminam na inovação tecnológica. Entretanto, cada vez mais se observa uma alteração na atuação do Estado, que passa de condutor, como figura principal desse processo (especialmente entre os adeptos do keynesianismo), para regulador do desenvolvimento.

Nesse contexto, no âmbito do desenvolvimento tecnológico surgem os territórios luminosos e os opacos, entre os quais a distinção mais evidente é o emprego da tecnologia e da inovação, já que nos territórios opacos a presença da P&D e da C&T é nula ou quase ausente. Todavia, o espaço industrial tem mudado para atender às novas exigências do capital (segurança, localização estratégica e existência de serviços sofisticados, dentre outras), assumindo nessas mutações novas formas ou formatos, como, por exemplo, os condomínios industriais. Portanto, ao analisar a presença desses empreendimentos – forma decorrente da fase oligopolista do capitalismo e da acumulação flexível –, considerando o recorte espacial desta pesquisa, o estado de São Paulo, mais precisamente a Região Administrativa de Campinas, precisa-se entender a desconcentração industrial como elemento fundante desse processo.

Essa desconcentração industrial teve seu início em meados da década de 1970, e ainda está em curso, recebendo, no interior do estado de São Paulo, o nome de desconcentração concentrada, haja vista atingir um raio de 200 km da capital. Nesse contexto, Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos foram os principais destinos da saída de indústrias da RMSP. Sem dúvidas, graças às condições gerais de produção, Campinas – e sua Região Administrativa (RAC) – foi a região mais beneficiada com o processo de desconcentração industrial, que passou, sobretudo a partir da década de 1990, a receber grandes e inovadoras indústrias; e muito disso se deve à excelente infraestrutura viária e às demais redes que estruturam o território, com destaque para as Rodovias Anhanguera, Adhemar de Barros, Bandeirantes e D. Pedro I.

As excelentes rodovias que abarcam a RAC formaram um eixo logístico/industrial que passou a ser de precípua importância para as futuras instalações dos condomínios industriais. Ademais, as instituições existentes na RAC, com ênfase para as universidades e centros de pesquisa, que produzem tecnologia de ponta e formam pessoal altamente qualificado, são também referências nesse processo de crescimento da região. Observa-se, desse modo, que a RAC está interconectada por redes materiais e imateriais que possibilitam a atração de grandes indústrias intensivas em capital e em tecnologias.

No entanto, cabe a ressalva de que no interior da RAC tem se esboçado uma nova forma de desigualdade territorial, dada a densidade e aglomeração territorial dessas condições gerais, com um grande contingente de coletivos pauperizados. Essa é a realidade em regiões metropolitanas com problemas de natureza urbana, como falta de habitação e de equipamentos urbanos, com intensa especulação imobiliária – fatores que culminam na expansão da pobreza. Além da própria desigualdade no interior do município de Campinas e da Região Metropolitana, é preciso considerar a desigualdade socioespacial por toda a RAC, cujos papéis desempenhados pelos municípios na Divisão Territorial do Trabalho (DTT) são distintos.

No caso de Campinas, não se pode desprezar a importância que o aeroporto VCP possui nesse cenário de crescimento industrial, consolidando essa cidade e os municípios que participam do entorno imediato do aeroporto como uma possível Aerotropolis. Assim, enquanto Campinas se vincula cada vez mais aos setores de alta tecnologia, Atibaia e Jarinu iniciam um processo (no final da década de 2000 e

início da década de 2010) de aumento dos setores terciários e secundários na economia (processo já consolidado em Campinas), sobretudo com a chegada dos condomínios industriais.

Atibaia, de produtora de morangos, se firma como um território que reúne as condições para se tornar uma das cidades com maiores investimentos em condomínios industriais do país, bem como Jarinu. Mais uma vez, as condições gerais de produção são evidenciadas, bem como a fluidez territorial desse processo, como os fatores preponderantes para essa nova realidade em curso nos municípios de Atibaia e Jarinu, a qual já existe, tradicionalmente, em Campinas.

A despeito da ênfase dada às grandes indústrias, constatou-se a presença de uma ampla predominância de pequenas indústrias, tanto no número de pessoal ocupado quanto no número de estabelecimentos, reproduzindo esses percentuais em escala nacional. Ou seja, as MPE ocupam um papel de destaque na RAC e devem, também, propor políticas públicas que considerem as especificidades do micro, pequeno e médio empresariado – características muito distintas daquelas das grandes empresas.

No tocante aos condomínios industriais nos municípios pesquisados, percebeu-se que eles possuem um formato no qual os fornecedores selecionados pelas montadoras ou contratantes, as quais determinam as ordens, instalam-se no condomínio junto às indústrias que exercem uma forma de governança do sistema produtivo. Essas indústrias objetivam reduzir os custos em estoques, processos e transporte, facilitando a integração entre os parceiros e a centralização de todas as atividades produtivas e organizacionais junto às empresas diretoras.

Sendo assim, os condomínios são resultado da ação conjunta dos capitais industriais, imobiliários e financeiros, propiciados pela ação dos promotores imobiliários, que buscam a obtenção da renda fundiária ou imobiliária. Sem dúvidas, esses condomínios necessitam de uma célere fluidez territorial, que pode ser alcançada por diferentes modais de transporte, existindo até uma multimodalidade, a mais eficaz forma de transporte. No entanto, no Brasil, e mais especificamente no estado de São Paulo e na RAC, há um amplo predomínio do rodoviarismo, em função de fatores históricos, preponderando o conjunto das rodovias.

Nesse ambiente de acelerado crescimento, os condomínios logísticos surgem como uma expressão da importância assumida, na atualidade, por uma das fases do processo produtivo, bem como do próprio processo de reprodução do capital – qual

seja: a rapidez na circulação de bens, mercadorias e capital. Portanto, os condomínios logísticos desempenham um papel fundamental na aceleração dessa circulação. Destarte, a RAC é território de novos investimentos e dos diferentes formatos de condomínios (empresarial, logístico, industrial e misto), sendo pioneira na concentração espacial dessas novas formas de aglomeração das atividades produtivas. Entre os existentes, os condomínios pesquisados destacam-se não só pelas dimensões que ocupam no espaço, mas também por sua grande concentração nos municípios pesquisados e por suas multifuncionalidades.

Esses condomínios são administrados pela *holding* Brazilian Business Park (BBP), em conjunto com a MV Incorporações, a qual participou da construção de diversos condomínios na região estudada. Devido aos serviços disponibilizados e às infraestruturas existentes, os empreendimentos pesquisados revelaram seu caráter seletivo, ou seja, não é um projeto para qualquer ramo industrial, e muito menos para atender às demandas das pequenas e médias empresas. Embora não se tenha percebido relações interindustriais entre os condomínios, constatou-se, por meio desta pesquisa, que no interior de cada um deles tais *linkages* produtivas e de serviços são intensas.

No que concerne à importância das políticas municipais vale ressaltar, com base nas entrevistas realizadas, que os condomínios são de grande valia para a geração de emprego, de renda e de impostos, demonstrando ser um valioso instrumento para a promoção do desenvolvimento local. Talvez essa visão seja oriunda do papel fundamental dos poderes locais (Estado) na consolidação da RAC como uma área que viabiliza as atividades para os condomínios industriais. Esses poderes locais atuam conjuntamente, privilegiando as ações do grande capital, e o Estado assume a função de viabilizar e atender às demandas dos condomínios. Dessa maneira, a instalação desses empreendimentos e, também, a fase de operação dos condomínios podem ser compreendidas como a concretização do uso corporativo do território.

Portanto, o grande capital, como em todas as operações capitalistas, encontra na RAC a grande atenção dos poderes públicos, que fornecem a mesma tratativa e possuem meios idênticos de ação e finalidades semelhantes. Apesar de concordar que os condomínios promovem, sim, uma melhoria na geração de emprego, renda e arrecadação, o poder público, como um braço do Estado, também deixa de recolher importantes impostos nesse processo, que possui um considerável custo social, pois

deixa de investir esse recurso em políticas sociais, por exemplo. Ainda, com base em experiências nacionais e internacionais, é importante ressaltar que os condomínios industriais (e novas fábricas) nunca criam o número de empregos anunciados pela mídia e órgãos governamentais.

Cabe, ainda, mencionar que a ampliação das forças produtivas na RAC durante a atração dos condomínios industriais, por meio de estímulos fiscais, cujo custo social não é contabilizado, demonstra que o desenvolvimento ocorrido na RAC não é endógeno, ou mesmo decorrente das horizontalidades do local. E apesar de o capital originário das empresas ser – em sua maioria – local/regional, isso se deve às verticalidades, com uma organização do território que busca atender às exigências externas, quer nacionais ou internacionais.

Também, faz-se mister enfatizar o papel das forças aglomerativas atuantes na área estudada, que se expressa (i) por meio da concentração nos condomínios industriais, através de (ii) uma concentração de condomínios industriais nos municípios analisados e pela (iii) concentração industrial de condomínios em alguns municípios ao longo de um eixo rodoviário entre as metrópoles campineira e paulista. Além disso, esses condomínios não estariam aglomerados sem a existência dos fatores clássicos (meios de transportes, proximidade com mercado, mão de obra qualificada, por exemplo) e de novos elementos (conhecimento, serviços especializados, logística, dentre outros). Somam-se a esses fatores a implementação de robustas e arrojadas políticas públicas municipais e a combinação de investimentos imobiliários, financeiros e industriais. Sem dúvidas, o espaço industrial está em constante mutação e, na contemporaneidade, tem assumido novas formas e multifuncionalidades, dentre as quais os condomínios industriais (novo endereço do grande capital) têm desfrutado das economias de aglomeração, demandando serviços sofisticados e políticas públicas municipais cada vez mais atraentes.

REFERÊNCIAS

- ABRAHÃO, F. A. Imigração e propriedade rural no Circuito das Frutas [SP]. **Revista Labor & Engenho**, Campinas, v. 1, n.1, p. 48-50, 2007.
- ALVES, M. A. L. R. Lugares Controlados: privatização e financeirização do espaço da cidade neoliberal. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL (ENANPUR), 17, 2017, São Paulo. **Anais** [...]. São Paulo: USP, 2017. p. 1-5.
- ANDRADE, C. A. W. **Pós-colheita de morangos produzidos no sistema de cultivo orgânico versus sistema convencional em repetidas avaliações**. 2013. 83 f. Dissertação (Mestrado em Fitotecnia) – Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, Piracicaba.
- ARAÚJO, A. R. F. de; ADUCCI, C. C. Os polos de software, tecnologia da Informação, e telecomunicações no estado de São Paulo. **1a Análise Seade**, São Paulo, n. 14, v. 1, p. 1-29, maio 2014.
- ARROYO, M. Circuitos espaciais de produção industrial e fluxos internacionais de mercadorias na dinâmica territorial do estado de São Paulo. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 2, n. 1, p. 7-26, 2012.
- AZZONI, C. R. **Indústria e reversão da polarização no Brasil**. 1985. 232 f. Tese (Livre-Docência em Economia) – Departamento de Economia e Administração, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- BBP. Brazilian Business Park. Condomínios industriais e logísticos. **Sobre nós**. Brasil, 2019.
- BIAGI, O. L. *et al.* A história da educação e de Atibaia através de um estudo de caso: o Grupo Escolar José Alvim – 1890/1930. **Revista Técnico-Científica das Faculdades Atibaia**, Atibaia, p. 143-167, 2006.
- CAIADO, A. S. C. Município de Campinas. *In*: CANO, W.; BRANDÃO, C. A. (Org.). **A Região Metropolitana de Campinas**: urbanização, economia, finanças e meio ambiente. Vol. 1. Campinas: Editora da UNICAMP, 2002. p. 95-169.
- CALDERÓN, B.; ANTOLÍN, L. J. P. La ciudad como territorio logístico: plataforma logística de Vereda de Palomares en Valladolid. **Polígonos, Revista de Geografía**, León, España, p. 11-44, 2002.
- CALEGARIO, F. F. *et al.* Produção Integrada de Morango (PIMo) em Atibaia e Jarinu, SP. *In*: FÓRUM DE APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS E PESQUISAS: AVANÇOS E OPORTUNIDADES, 1, 2014, Jaguariúna. **Anais** [...]. Jaguariúna: Embrapa Meio Ambiente, 2014. p. 1-7.
- CANO, W. Concentração e desconcentração econômica regional no Brasil: 1970/95. **Economia e Sociedade**, Campinas, n. 8, p. 101-141, jun. 1997.

CHESNAIS, F. **A mundialização do capital**. Tradução Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996.

CHIAPETTA, R. V. **A territorialização do setor vitivinícola do estado de São Paulo (1994-2009)**: processo de institucionalização, grau de desenvolvimento territorial e papel das políticas públicas. 2010. 177 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Campus de Rio Claro, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro.

CONTI, J. B. Arrolamento das fontes históricas de Atibaia. **Arquivos**, Atibaia, p. 473-481, jan. 1963.

CONTI, J. B. **História de Atibaia**. Atibaia, Prefeitura da Estância de Atibaia, v. 1, n. 1, jun. 2001.

COSTA, C. Atibaia não vai à praia: a análise de uma imagem. **Líbero**, São Paulo, v. 10, n. 19, p. 93-106, jun. 2007.

DINIZ, C. C. **A dinâmica regional recente da economia brasileira e suas perspectivas**. Brasília: IPEA, 1995.

FERNANDES, A. C. de A.; BRANDÃO, C. A.; CANO, W. A Região Metropolitana de Campinas: análise integrada. In: CANO, W.; BRANDÃO, C. A. (Org.). **A Região Metropolitana de Campinas**: urbanização, economia, finanças e meio ambiente. Vol. 2. Campinas: Editora da UNICAMP, 2002. p. 395-472.

FERREIRA, D.; VALE, M. From cyberspace to cyberspatialities? **Fennia: International Journal of Geography**, Tampere, v. 199, n. 1, p. 113-117, 2021.

FINATTI, R. Condomínios empresariais em áreas metropolitanas do estado de São Paulo: uma nova estratégia imobiliária. **Geosp**, São Paulo, v. 1, Esp., p. 11- 28, 2009.

FINATTI, R. Condomínios empresariais: iniciativas de origem imobiliária e sua expansão no território paulista. In: SPOSITO, E. S. (Org.). **O novo mapa da indústria no início do século XXI**: diferentes paradigmas para a leitura da dinâmica territorial do Estado de São Paulo. Vol. 1. São Paulo: Editora da UNESP, 2015. p. 71-105.

FINATTI, R.; SPOSITO, M. E. B. Produção do espaço urbano e fluidez territorial: análise das escolhas locacionais associadas ao condomínio empresarial Techno Park Campinas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)**, Rio de Janeiro, v. 12, p. 75-86, 2010.

FRIEDMANN, D. I. **A bem da república**: justiça e governo no nascimento de uma vila colonial (Atibaia 1759-1799). 2019. 467 f. Tese (Doutorado em História Social) – Departamento de História, Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo, São Paulo.

GIOVANETTI, B. R. R. T; SALGADO, I. População urbana da Região Administrativa de Campinas. *In: ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA*, 18, 2013, Campinas. **Anais [...]**. Campinas: PUC-Campinas, 2013. p. 1-6.

GORZ, A. **Metamorfoses do trabalho**: crítica da razão econômica. 2. ed. São Paulo: Annablume, 2007.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atibaia**. Panorama. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/atibaia/panorama>. Acesso em: 18 dez. 2020a.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Atibaia**. Histórias & fotos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/atibaia/historico>. Acesso em: 18 dez. 2020b.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Jarinu**. Panorama. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/jarinu/panorama>. Acesso em: 18 dez. 2020c.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Jarinu**. Histórias & fotos. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/jarinu/historico>. Acesso em: 18 dez. 2020d.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Tradução Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HARVEY, D. **17 contradições e o fim do capitalismo**. Tradução Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014.

KEEN, D. J.; TOWNROE, P. M. Polarization Reversal in the State of Sao Paulo. **Urban and Regional Report**, Washington D.C., n. 81, v. 16, p. 45-54, 1981.

LENCIONI, S. **Região e geografia**. São Paulo: EDUSP, 2003.

LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 82, p. 45-64, 2005.

LENCIONI, S. Da cidade e sua região à cidade-região. *In: LIMA, L. C.; ELIAS, D.; SILVA, J. B. da (Org.). **Panorama da Geografia Brasileira I**. Vol. 1. São Paulo: Annablume, 2006. p. 65-76.*

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades do desenvolvimento regional. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 11, s. p., 2007.

LENCIONI, S. A transformação sócio-territorial das principais áreas metropolitanas da América do Sul: Buenos Aires, São Paulo e Santiago. A importância da indústria

inovadora e de alta tecnologia no caso de São Paulo e sua relação com as transformações sócio-territoriais. *In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA*, 13, 2009, Montevideu. **Anais [...]**. Montevideu: UM, 2009. p. 1-10.

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 120, p. 133-148, 2011.

LENCIONI, S. Estado de São Paulo: lugar de concentração da inovação e da intensidade tecnológica da indústria brasileira. *In: SPOSITO, E. S. (Org.). O novo mapa da indústria no início do século XXI*. São Paulo: Editora da UNESP, 2015a. p. 13-34.

LENCIONI, S. Região Metropolitana de São Paulo como centro da inovação do Brasil. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 17, n. 34, p. 317-328, 2015b.

LÉVY, P. **Cibercultura**. São Paulo: Editora 34, 1999.

MACIEL, C. F. **As aerotropolis e a reestruturação do território metropolitano: o caso do aeroporto internacional de Viracopos-Campinas (VCP)**. 2018. 320 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas.

MARQUES, J. R. **Jundiaí, um impasse regional: o papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo**. 2008. 178 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Pós-Graduação em Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo.

MARX, K. **O Capital: crítica da economia política. Livro segundo: O processo de produção do capital**. 3. ed. Tradução Reginaldo Santana. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

MARX, K. **Formações econômicas pré-capitalistas**. Tradução João Maia. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

MASSEY, D. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Tradução Hilda Pareto Maciel e Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

MELGAÇO, L. A cidade de poucos: condomínios fechados e a privatização do espaço público em Campinas. **Boletim Campineiro de Geografia**, Campinas, v. 2, n. 1, p. 81-105, 2012.

MENDES, A. A. **Quando o espaço determina a indústria: o exemplo do Condomínio Empresarial Atibaia**. 2007. 151 f. Tese (Livre-Docência em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

MENDES, A. A. Condomínios Industriais em Atibaia-SP: o espaço mudando a indústria e as políticas territoriais. **Espaço e Economia**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 4, p. 1-11, 2014a.

MENDES, A. A. Condomínios industriais e empresariais no Brasil. A indústria automobilística e os novos espaços produtivos em Campinas (SP). **Finisterra**, Lisboa, Portugal, n. 97, p. 119-134, maio 2014b.

MENDES, A. A. Quando o espaço determina as indústrias e as empresas: condomínios industriais e empresariais em Campinas-SP. **Geosul**, Florianópolis, v. 30, n. 60, p. 191-206, jul./dez. 2015.

MENDES, A. A. Condomínios Industriais e Plataformas Logísticas na Região Administrativa de Campinas (SP): eixos logísticos-industriais e os processos de formação da Aerotropolis de Viracopos. In: MENDES, A. A. (Org.). **Dinâmica locacional das indústrias**: fatores, agentes e processos. São Paulo: Blucher, 2020. p. 111-130.

MENDES, A. A.; SELINGARDI-SAMPAIO, S. Implantação industrial em Sumaré: origens, agentes e efeitos: contribuição ao estudo da interiorização da indústria no Estado de São Paulo. **Geografia (Rio Claro)**, Rio Claro, São Paulo, v. 17, n. 1, p. 39-76, 1992.

MORAES, E. G. **A arquitetura rural das unidades de produção de uva e vinho artesanal na bacia do Rio Jundiá-Mirim**. 2006. 134 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

MORCEIRO, P. C. **Desindustrialização na economia brasileira no período 2000-2011**: abordagens e indicadores. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2012.

PACHECO, C. A. Os dilemas da nova problemática regional: especialização e fragmentação do espaço econômico nacional. In: PACHECO, C. A. (Org.). **Fragmentação da nação**. Campinas: UNICAMP/IE, 1998. p. 207-269.

PEREIRA JÚNIOR, E. O debate sobre a desindustrialização no Brasil: abordagens concorrentes e um olhar a partir da Geografia. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 39, p. 1-20, 2019.

PEREIRA JUNIOR, J. Condomínios logísticos e plataformas logísticas: a logística e a multimodalidade dos transportes. In: MENDES, A. A. (Org.). **Dinâmica locacional das indústrias**: fatores, agentes e processos. São Paulo: Blucher, 2020. p. 131-162.

REIS, S. **Condomínio industrial se torna novo hub automotivo em SP** – Redução de custos e infraestrutura completa atraem autopeças do ABC. 2017. Disponível em: https://www.cimm.com.br/portal/noticia/exibir_noticia/16288-condominio-industrial-se-torna-novo-hub-automotivo-em-sp. Acesso em: 13 out. 2020.

REIS, D. O. M. dos. Economia e demografia nas vizinhanças da capital de São Paulo (Atibaia, 1799-1829). **Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica**, São Paulo, [s. n.], p. 1-21, 2019.

ROSA, L. G. **A dinâmica espacial dos serviços hoteleiros e o turismo de negócios e eventos em Campinas**. 2009. 170 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

ROXO, R. A formação urbana de Campinas (SP): de pouso à margem do caminho do ouro a lugar mundial. **GEOSUL**, Florianópolis, v. 35, p. 38-63, 2020a.

ROXO, R. Os novos espaços industriais: o exemplo dos condomínios industriais, dos parques tecnológicos e das tecnologias de informação e comunicação na Região Metropolitana de Campinas – RMC. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v. 30, n. 61, p. 338-367, 2020b.

SAAB, T. B. **As micro e pequenas empresas e a dinâmica industrial londrinense: 1992-2011**. 2014. 127 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geociências, Centro de Ciências Exatas, Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

SAAB, T. B. **As incubadoras tecnológicas nos municípios de Cornélio Procopio/PR e Londrina/PR**. 2017. 105 f. Monografia (Graduação em Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, R. R. dos. **Indústria, território e desenvolvimento desigual na Região Metropolitana de Campinas: tendências e modificações recentes**. 2018. 324 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Record: Rio de Janeiro, 2001.

SCOTT, A. et al. Cidades-regiões globais. **Espaço e Debates**, São Paulo, n. 41, p. 7-25, 2001.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. **Indústria e território em São Paulo: a estruturação do multicomplexo territorial industrial paulista: 1950-2005**. Campinas: Alínea, 2009.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. Desindustrialização e reconfiguração dos espaços produtivos no Brasil: em meio à crise, reflexões e proposições para o debate. In: GOMES, M. T. S.; SPOSITO, E. S. (Org.). **Questões regionais e a Geografia Econômica: perspectivas e desafios contemporâneos**. Curitiba: CRV, 2020. p. 147-175.

SERPA, A. Espaço público e acessibilidade: notas para uma abordagem geográfica. **Revista GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 15, p. 21-37, 2004.

SILVA, P. L. M. da. Questão urbana em cena: segregação e privatização do espaço cidadão. *In: ENCONTRO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL*, 3, 2015, Vitória. **Anais [...]**. Vitória: UFES, 2015. p.1-12.

SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e urbana no Estado de São Paulo. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, Espanha, v. 11, n. 245, [s. p.], ago. 2007.

STORPER, M. **The regional world, territorial development in a global economy**. New York: Guilford Press, 1997.

STORPER, M. **Keys to the city**: how economics, institutions, social interaction and politics shape development. Princeton: Princeton University Press, 2013.

THOMAZ, V. A. de. **Análise da participação das agências de turismo receptivo do Circuito das Frutas (SP) no fomento à formação de redes de cooperação**. 2018. 99 f. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo.

VALE, M. As actividades industriais. *In: MEDEIROS, C. A. (Org.). Actividades Económicas e Espaço Geográfico*. 3. ed. Lisboa, Portugal: Círculo Leitores, 2005. p. 186-229.

VALE, M. Conhecimento, inovação e território. **Finisterra**, Lisboa, Portugal, v. 44, n. 88, p. 9-22, 2009.

VALE, M. **Conhecimento, inovação e território**. Lisboa, Portugal: Colibri, 2012.

VALE, M.; CALDEIRA, J. Proximity and knowledge governance in localized production systems: the footwear industry the North region of Portugal. **European Planning Studies**, Abingdon, England, v. 15, p. 531-548, maio 2007.

XP ASSET MANAGEMENT. **XP industrial FII**. 2019. Disponível em: <https://fnet.bmfbovespa.com.br/fnet/publico/exibirDocumento?id=77899>. Acesso em: 16 jan. 2021.

APÊNDICES

Apêndice A – Formulário de entrevista com os representantes dos condomínios

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “Júlio de Mesquita Filho”
Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro
Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado

Roteiro para entrevista com representantes dos Condomínios

Docente: Thiago Bueno Saab
Email: thiagobuenosaab@hotmail.com
Telefone: (19) 98450-4555

1 Informe a data de implantação do Condomínio: _____

2 Defina condomínio industrial:

3 Explique como surgiram os condomínios industriais em outros países e no Brasil:

4 A Empresa é responsável pela construção, locação e administração de quais Condomínios?

5 O grupo responsável pela construção e administração são de capitais:

() locais
() nacionais Qual(is): _____
() estrangeiros Qual(is): _____

6 Quantos outros Condomínios são administrados por este mesmo grupo?

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “Júlio de Mesquita Filho”**Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro****Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado****6.1 Onde estão localizados?**

7 Informe algumas das razões que expliquem a implantação do Condomínio:**() no município () na Região Administrativa de Campinas**

8 A prefeitura contribuiu para a implantação do Condomínio?**() Não****() Sim De que forma:**

9 Descreva a infraestrutura existente no Condomínio:

10 Quais critérios são adotados para a seleção das indústrias interessadas em se instalarem no Condomínio?

11 Que tipo de relações o Condomínio mantém com Campinas e região?

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “Júlio de Mesquita Filho”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro

Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado

12 Quantos Condomínios existem na Região Metropolitana de Campinas? Em quais municípios?

13 Quais as vantagens e desvantagens de as empresas estarem juntas em um mesmo Condomínio?

14 Qual o papel do Estado e qual a importância das políticas públicas para os condomínios industriais?

15 O Condomínio mantém relações com algum grupo imobiliário ou bancos?

☐ Não

☐ Sim Quais relações? _____

16 Qual a origem dos capitais das indústrias?

☐ local/regional Especifique: _____

☐ nacionais Especifique: _____

☐ estrangeiros Especifique: _____

17 Existe no Condomínio alguma indústria transferida da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)?

☐ Não

☐ Sim Quais? Por quais razões? _____

18 Quantas indústrias estão instaladas no Condomínio?

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "Júlio de Mesquita Filho"

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro

Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado

19 Quais são os ramos industriais predominantes neste Condomínio industrial?

20 Qual o quantitativo de pessoal ocupado nas indústrias instaladas no Condomínio?

() na Administração: _____
() na produção: _____

21 As empresas instaladas no Condomínio têm prédio próprio ou são alugados?

22 Quais são os mercados consumidores das indústrias instaladas?

() locais
() nacionais Especifique: _____
() estrangeiros Especifique: _____

23 No Condomínio há indústrias que subcontratam outras? Em caso afirmativo, especifique:

24 As indústrias terceirizam os serviços?

() Não
() Sim Quais serviços? Esses serviços são terceirizados no Condomínio ou fora?

25 Quais as vantagens de as indústrias estarem nos Condomínios?

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “Júlio de Mesquita Filho”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro

Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado

26 Quais são as desvantagens de as indústrias estarem no Condomínio?

27 As indústrias instaladas no interior deste Condomínio mantêm relações de produção entre si?

☐ Não

☐ Sim Quais relações? _____

28 As indústrias instaladas neste Condomínio mantêm relações de produção e de serviços com indústrias ou empresas de outros Condomínios?

☐ Não

☐ Sim Com quais Condomínios? _____

29 Quais são os principais problemas enfrentados no Condomínio industrial?

30 Quais os planos, os projetos futuros e as perspectivas do Condomínio industrial?

31 Indique uma referência bibliográfica sobre condomínios industriais:

Apêndice B – Formulário para entrevista com os representantes do Poder Público

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “Júlio de Mesquita Filho”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro

Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado

Roteiro para entrevista com representantes do Poder Público

Docente: Thiago Bueno Saab

Email: thiagobuenosaab@hotmail.com

Telefone: (19) 98450-4555

1 Quais políticas públicas deram apoio ou incentivos à implantação dos condomínios industriais?

2 As áreas onde os condomínios estão instalados foram compradas ou doadas?

3 Quais empresas foram responsáveis pela construção do Condomínio?

4 Quantas indústrias estão instaladas em cada condomínio?

5 Descreva a infraestrutura existente em cada condomínio:

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “Júlio de Mesquita Filho”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro

Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado

6 O que é um Condomínio Industrial?

7 Quais as diferenças entre condomínio e distrito industrial?

8 Quais as vantagens de uma indústria se localizar num condomínio?

9 Quantos condomínios industriais existem no município?

10 De que forma as indústrias do condomínio contribuem com o município?

11 Além da arrecadação municipal, os Condomínios Industriais geram emprego para o município?

12 Os condomínios dinamizam outras atividades econômicas do município?

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “Júlio de Mesquita Filho”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro

Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado

13 Por que o Condomínio está instalado no município?

14 As indústrias instaladas nos condomínios são:

- ☐ multinacionais
☐ nacionais
☐ locais

15 Há indústrias vindas de São Paulo no Condomínio?

- ☐ Não
☐ Sim Quantas? _____

16 Qual a origem dos capitais das indústrias?

- ☐ local/regional Especifique: _____
☐ nacionais Especifique: _____
☐ estrangeiros Especifique: _____

17 Existe no Condomínio alguma indústria transferida da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)?

- ☐ Não
☐ Sim Quais? Por quais razões? _____

18 A Prefeitura continua incentivando a implantação de condomínios e dando suporte para as indústrias se instalarem neles?

19 Quais são as principais vantagens e desvantagens de se ter um condomínio no município?

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “Júlio de Mesquita Filho”

Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro

Programa de Pós-Graduação em Geografia – Doutorado

20 Qual a origem da mão de obra?

Apêndice C – Questionário para entrevista com os responsáveis pela MV Incorporações

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "Júlio de Mesquita Filho"
Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro
Programa de Pós-Graduação em Geografia - Doutorado

Questionário

1 Como surgiu a MV Incorporações?

2 Por que o nome estrangeiro?

3 Qual a origem desse capital? É local?

4 Como é a composição desse capital? Possui acionistas?

5 Quando começaram a atuar no ramo imobiliário? (Ano)

6 O município de Atibaia-SP foi a iniciativa pioneira da incorporadora?

7 Por que passaram a atuar no ramo financeiro/imobiliário? O que os levou a essa opção?

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "Júlio de Mesquita Filho"
Instituto de Geociências e Ciências Exatas – Campus de Rio Claro
Programa de Pós-Graduação em Geografia - Doutorado

8 A MV opera em outros ramos?

9 A MV está construindo em outros locais?

10 Qual a forma de atuação (compra ou arrendamento do terreno)? A incorporadora constrói o condomínio?

11 Como é a relação com o poder público de Atibaia? Quais os aspectos positivos dessa relação?

12 O que cabe ao poder público? E o que cabe à incorporadora?

13 O que a MV Incorporações ganhou com a instalação dos condomínios nos municípios paulistas de Atibaia e Jarinu?

14 O que os municípios ganharam com a instalação dos condomínios?
