



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS (FCL)  
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA  
Campus de Araraquara - SP

**LÍVIA SABBAGH**

**Desenvolvimento Econômico das Regiões  
Administrativas Paulistas: Uma análise do período entre  
2002 e 2014**



**Araraquara, 2017**

**MONOGRAFIA**  
**Curso de Ciências Econômicas**

**LÍVIA SABBAGH**

**Desenvolvimento Econômico das Regiões Administrativas Paulistas:  
Uma análise do período entre 2002 e 2014**

**Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como requisito parcial para obtenção de grau de bacharel em Ciências Econômicas, sob a orientação do Professor Dr. Rogério Gomes.**

**Araraquara, 2017**

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais José Juarez Sabbagh e Luciane P. Piva Sabbagh por me proporcionarem este momento.

A minha irmã Letícia Sabbagh, por ter vivenciado, comigo, esta jornada universitária.

A minha irmã Luise Sabbagh, pelo carinho e brincadeiras.

Ao Márcio Sávio, pelos ensinamentos de humildade e perseverança.

Aos meus amigos, por fazerem parte dos anos incríveis vividos na Universidade.

As minhas amigas (brasileiras e mexicanas), por vivenciarem, comigo, o melhor do intercâmbio em Santiago de Compostela.

A minha Universidade, pelas inúmeras oportunidades concedidas. E ao meu orientador, Rogério Gomes, por todos os ensinamentos transmitidos.

## **RESUMO**

O estudo pretende analisar o desenvolvimento econômico das Regiões Administrativas paulistas, através da abordagem da localização. Para isso, primeiramente, discute-se as teorias que fazem parte da Economia Regional, o ramo de estudo que liga a economia às diferenças regionais. Estabelecida a teoria que serve de base para esta análise, introduz-se a experiência paulista através da abordagem histórica, para que seja esclarecido o surgimento do desenvolvimento econômico. Ao final, dados de cada Região Administrativa são investigados para comprovar aonde o fenômeno da aglomeração industrial se inicia e, conseqüentemente, aonde o desenvolvimento econômico é maior.

Palavras-chave: Desenvolvimento Econômico; Aglomeração Industrial; Nova Geografia Econômica.

## **ABSTRACT**

The coursework intends to investigate the economic development of the Administrative Regions of São Paulo state, through the location approach. For this, firstly, theories that are part of the Regional Economy are discussed, the branch of study that connects economy to regional differences. Having established the theory that will serve as the basis for this analysis, the São Paulo experience is introduced through the historical approach, so that the emergence of economic development is clarified. At the end, data from each Administrative Regions are investigated to prove where the industrial agglomeration starts and, consequently, where the economic development are greater.

Keywords: Economic Development; Industrial Agglomeration; New Economic Geography.

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
CAPÍTULO 1. AS TEORIAS DA ECONOMIA REGIONAL.....	10
1.1 Decisões clássicas de Localização .....	10
1.2 Teorias de Desenvolvimento Regional com ênfase na Aglomeração .....	13
1.2.1 Conceito de Pólo de Crescimento de Perroux.....	14
1.2.2 Causação Circular e Cumulativa de Myrdal .....	15
1.2.3 Efeitos para Frente e para Trás de Hirschman .....	16
1.3 A Nova Geografia Econômica (NGE).....	18
CAPÍTULO 2 . O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO: CICLOS DE CRESCIMENTO.....	23
2.1 O café .....	24
2.1.1 O café e as redes de transportes .....	25
2.2. A industrialização e descentralização industrial da cidade de São Paulo .....	26
CAPÍTULO 3. CONCENTRAÇÃO E DISPERSÃO DA ATIVIDADE PRODUTIVA .....	31
3.1. Matriz de correlação.....	33
3.1.1 Araçatuba .....	33
3.1.2 Barretos .....	33
3.1.3 Bauru .....	34
3.1.4 Campinas.....	34
3.1.5 Central.....	34
3.1.6. Franca.....	35
3.1.7 Marília .....	35
3.1.8 Presidente Prudente.....	36
3.1.9 Registro .....	36
3.1.10 Ribeirão Preto.....	37
3.1.11. São José dos Campos .....	37
3.1.12. Santos .....	38
3.1.13. Região Metropolitana de São Paulo (RMSP).....	38
3.1.14. São José do Rio Preto.....	39
3.1.15 Sorocaba.....	39
3.2. Regressão Múltipla entre as variáveis .....	40
3.2.1 Araçatuba .....	40
3.2.2. RMSP .....	43
3.3 Dispersão da atividade produtiva .....	45
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	49
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	51

## ÍNDICE de tabelas, figuras e gráficos

<b>Tabela 1</b> Variação do Salário Real entre os anos 2002 – 2014 (em %)	32
<b>Tabela 2</b> Matriz de Correlação – R.A. Araçatuba	33
<b>Tabela 3</b> Matriz de Correlação – R.A. Barretos	33
<b>Tabela 4</b> Matriz de Correlação – R.A. Bauru	34
<b>Tabela 5</b> Matriz de Correlação – R.A. Campinas	34
<b>Tabela 6</b> Matriz de Correlação – R.A. Central	34
<b>Tabela 7</b> Matriz de Correlação – R.A. Franca	35
<b>Tabela 8</b> Matriz de Correlação – R.A. Marília	35
<b>Tabela 9</b> Matriz de Correlação – R.A. Presidente Prudente	36
<b>Tabela 10</b> Matriz de Correlação – R.A. Registro	36
<b>Tabela 11</b> Matriz de Correlação – R.A. Ribeirão Preto	37
<b>Tabela 12</b> Matriz de Correlação – R.A. São José dos Campos	37
<b>Tabela 13</b> Matriz de Correlação – R.A. Santos	38
<b>Tabela 14</b> Matriz de Correlação – R.A. RMSP	38
<b>Tabela 15</b> Matriz de Correlação – R.A. São José do Rio Preto	39
<b>Tabela 16</b> Matriz de Correlação – R.A. Sorocaba	39
<b>Tabela 17</b> Custo de Transporte da R.A. ao Porto de Santos	45
<b>Tabela 18</b> Custo de Transporte da R.A. ao Aeroporto de Viracopos	46
<b>Gráfico 1</b> Custo de Transporte por R.A. (tarifa pedágio)	48
<b>Figura 1</b> Triângulo locacional de Weber	12
<b>Figura 2</b> Araçatuba Modelo 1: MQO usando observações 2002-2014	41
<b>Figura 3</b> Araçatuba Modelo 2: MQO usando observações 2002-2014	42
<b>Figura 4</b> RMSP Modelo 1: MQO usando observações 2002-2014	43
<b>Figura 5</b> RMSP Modelo 2: MQO usando observações 2002-2014	44

## INTRODUÇÃO

Segundo Bresser-Pereira (2006), o desenvolvimento econômico é definido pelo crescimento sustentado da renda per capita ao longo do tempo, o qual promove aumento do padrão de vida da população analisada. O processo, por sua vez, se inicia nas economias capitalistas, através da acumulação de capital advinda da produção de bens e serviços aliados ao progresso técnico. Assim, ao analisar o desenvolvimento econômico de um país ou região, estuda-se a taxa de acumulação de capital e a introdução do progresso técnico.

O desenvolvimento econômico surge do processo de racionalização mundial que ocorreu durante os processos da Revolução Comercial e Industrial. A racionalidade da primeira revolução veio da adoção da acumulação de capital como meio para atingir o lucro. Se tratando da segunda revolução, o progresso técnico é o resultado da racionalidade do período que traz o lucro, ou seja, a produtividade (FURTADO, 1961 apud BRESSER PEREIRA, 2006).

Gellner, [1993], 2000 e Schumpeter [1911], 1961, citados por Bresser Pereira (2006) introduziram, por sua vez, nessa contextualização, o papel dos agentes-chave para o desenvolvimento: o Estado e os empresários. O papel do Estado está na condução do processo de desenvolvimento econômico, seja através da garantia da propriedade e dos contratos, da proteção da indústria nacional, seja por meio de estímulos ao investimento produtivo e da institucionalização de políticas sociais, como, por exemplo, educação pública universal para formação de profissionais mais bem capacitados (ou seja, com maior produtividade humana). Por outro lado, o papel dos empresários, visando atingir o desenvolvimento econômico, é incorporar, de forma sistemática, o progresso técnico por meio da introdução de inovações produtivas e organizacionais. Vale salientar que, diferentemente do capitalista, o empresário não se traduz em uma classe social, já que não faz juz a uma profissão, nem pode ser considerado como uma condição duradoura para determinadas pessoas, portanto, não corre riscos de prejuízo. Apenas, trata-se de um indivíduo que “porta o mecanismo da mudança”. (SHUMPETER,1997;72).

Portanto, as instituições fundamentais para o desenvolvimento são o Estado, promotor de políticas públicas e regulador da concorrência, e os empreendedores, introdutores de progresso técnico. E, para que ocorra, a nação, ou neste caso, região, deve conquistar estabilidade política, bom funcionamento do mercado e boas oportunidades de lucro que estimulem os empresários a investir e a inovar.



A necessidade do estudo do Desenvolvimento Regional surge a partir do momento em que se percebe diferenças entre as áreas geográficas. Entre aquelas que possuem o fator atrativo (melhores instituições ou infraestrutura) para motivar a atividade produtiva, resultando na alteração do cenário econômico e social. Enquanto que, outras regiões, se vêm excluídas do fluxo econômico, que acabam por se inserirem em um processo de estagnação. A partir deste momento, o Desenvolvimento Regional vai propor estudar a região subdesenvolvida e utilizar de seus recursos endógenos, potencialidades regionais e de suas forças sociais singulares para servirem como diferencial-estratégico para atingirem o desenvolvimento econômico da região, em particular. Em síntese, é importante como manobra para evitar as aglomerações industriais e desenvolver diversas regiões do país (BRASIL, Ministério da Integração Nacional, 2005).

Assim, considerando a introdução do conceito de Desenvolvimento Econômico e Desenvolvimento Regional, os capítulos que aqui se seguem, relatarão, primeiramente, a teoria de Desenvolvimento Econômico Regional, buscando, assim, compreender os motivos que levaram à escolha da Nova Geografia Econômica (NGE) como hipótese capaz de explicar o processo de desenvolvimento ocorrido no cenário paulista.

Os processos de industrialização e urbanização paulista são apresentados no Capítulo 2, por sua vez. Nesta parte, relacionam-se as teorias da Economia Regional com o processo histórico paulista. Entende-se, que foram as ferrovias, advindas da atividade cafeeira, as introdutoras da infraestrutura no estado de São Paulo (que o diferenciou dos demais) e as fomentadoras das aglomerações urbanas atuais.

Por fim, no Capítulo 3 se inicia a análise empírica, que visa o estudo comparativo entre as Regiões Administrativas Paulistas, buscando corroborar as teorias e processos históricos apresentados nos capítulos anteriores, através das variáveis que representam a concentração produtiva e as variáveis que representam a dispersão da produção. Os procedimentos adotados foram a comparação e correlação dos dados e regressões múltiplas.

Assim, o objetivo deste trabalho é realizar um estudo comparativo entre as Regiões Administrativas paulistas, buscando compreender quais foram os fatores fundamentais para a promoção do surgimento das aglomerações nas regiões mais desenvolvidas, justificando a Nova Geografia Econômica, além de demonstrar a dificuldade de se propor soluções para o desenvolvimento nas regiões subdesenvolvidas.

## **CAPÍTULO 1. AS TEORIAS DA ECONOMIA REGIONAL**

A Nova Geografia Econômica base teórica deste estudo, tem origem nas duas correntes que a antecederam: Teorias Clássicas da Localização e Teorias do Desenvolvimento Regional com Ênfase na Aglomeração. Tais abordagens fazem parte da disciplina Economia Regional, a vertente de estudo que procura compreender as razões da existência de heterogeneidade nos níveis de bem-estar entre as diferentes regiões (CAVALCANTE, 2007). Vale salientar que a discussão sobre a disciplina é marcada por uma certa coesão teórica e metodológica visto que as teorias mais recentes mantêm elevada articulação com as teorias anteriores (MONASTERIO e CAVALCANTE, 2011).

### **1.1 Decisões clássicas de Localização**

O estudo sobre as Teorias Clássicas da Localização, apresentado por Cavalcante (2007), destaca os autores Thunen (1826) e Isard (1956). Ambos procuraram identificar o comportamento das firmas e suas decisões de localização<sup>1</sup>. Em geral, tais decisões estavam associadas aos custos de transporte, visando definir a localização ótima de instalação das firmas.

Por exemplo, Cavalcante (2007) apresenta a teoria dos anéis de Von Thunen, para exemplificar como a localização da atividade agrícola é influenciada pelo custo de transporte de seus produtos. O autor supõe que o espaço é marcado por estruturas de mercados pulverizadas e, portanto, sem estruturas de monopólios, supõe, também, que a produção é baseada em retornos constantes de escala, os terrenos são homogêneos, há livre-entrada no mercado agrícola, os preços são dados e existe custo de transporte, sendo o ponto principal de sua teoria, a relação de proximidade entre o centro consumidor e a localização da produção agrária.

Como a teoria dos Anéis de Von Thunen considera um único centro consumidor, os produtores não têm muita escolha entre diferentes mercados para abastecer. Assim, como a entrada é livre e, buscando maximizar sua renda, novos produtores disputam as terras mais

---

<sup>1</sup> As decisões de localização estão relacionadas com as decisões, por parte das firmas, de instalação de sua capacidade produtiva sobre uma determinada área geográfica. Levam em consideração a proximidade com o mercado consumidor e, até mesmo, com os seus insumos produtivos.

próximas do centro onde seus lucros são maiores, promovendo o aumento do aluguel das mesmas que dissipa os lucros na economia. Assim, utilizando-se de uma expressão matemática, Cavalcante (2007) demonstra como Thunen (1826) explicou a renda da terra ser maior nas regiões com menores distâncias em relação ao centro:

$$R = (P - C - t.d) N$$

Sendo que R a renda por metro quadrado, P o preço do bem final, C os custos de produção, t os custos de transporte, d a distância em quilômetros e N a produção por m<sup>2</sup>.

É notório que a renda da terra depende da distância em quilômetros (d), pois considerando, por exemplo, que a distância seja igual a “zero”, ou seja, mais próximo possível do centro, não teremos o custo de transporte para deduzir da renda produzida por determinado produto, gerando a máxima renda possível. Além disso, é possível considerar, também, que se o preço menos o custo de produção for igual ao custo da distância, a renda será igual a zero e não será lucrativo manter tal produção (nos dois exemplos se faz necessário supor que a produção por m<sup>2</sup> seja igual a um).

Os anéis, portanto, de Von Thunen correspondem a localização das culturas agrícolas em torno do centro consumidor. Nas regiões mais próximas do mercado consumidor, a produção que se instala é aquela que sofre mais dificuldade ao ser transportada. À distância “zero”, portanto, os produtos agrícolas perecíveis não sofrem com o custo da distância, e obtém o máximo da renda da terra. A seguinte cultura agrícola (de mais fácil transporte) que se instala no próximo anel está a uma distância maior do centro e possui, conseqüentemente, um custo de distância maior, diminuindo a renda da terra. O máximo de distância possível é determinado pela lucratividade da região. A partir do momento em que os custos ultrapassam os lucros, não há mais produção de culturas agrícolas circundando o centro.

Dessa forma, a localização de culturas agrícolas é determinada através do custo da distância, promovendo anéis de diferentes produções em torno do centro (THUNEN, 1826 apud CAVALCANTE, 2007).

Outro modelo que trabalha com figuras geométricas para exemplificar a teoria da localização industrial são os Triângulos de Weber<sup>2</sup>. Neste caso, Cavalcante (2007) apresenta a teoria de Weber, o qual considera os custos constantes por quilômetro. Logo não existe meio termo na localização, a indústria se instala ou próxima ao mercado consumidor ou próxima de seus insumos. Neste caso as alternativas são ou produzir próximo aos insumos e gastar para

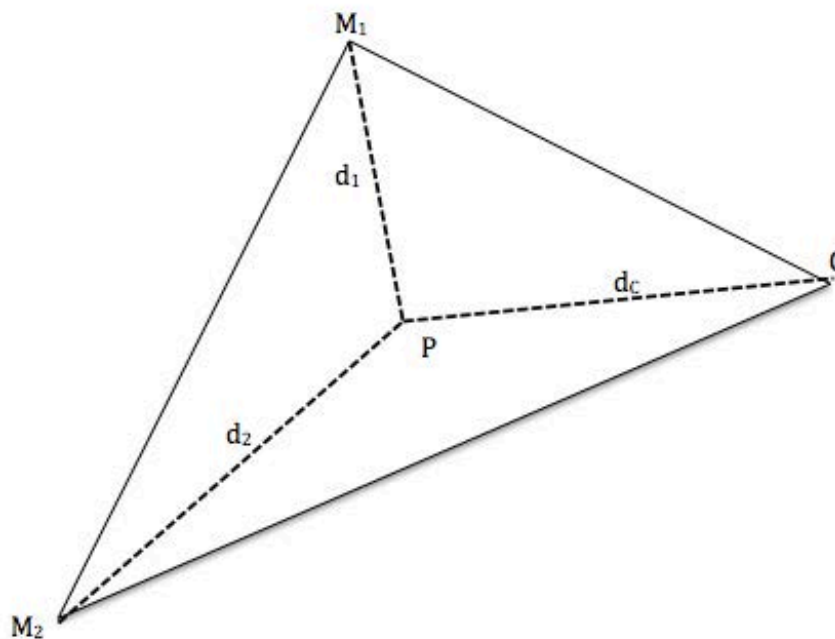
---

<sup>2</sup> Irmão do sociólogo Max Weber

transportar ao mercado consumidor ou produzir próximo ao mercado consumidor e gastar para transportar os insumos até tal região. Dessa forma, o custo de transporte dos insumos ou o custo de transporte do bem final que definirá a localização industrial. Se é mais caro transportar os insumos, as indústrias se localizarão mais próximos deles (ou, se é mais caro transportar os bens finais, as indústrias se localizarão mais próximas do consumidor).

Assim, o triângulo se forma quando possui mais de uma região de insumos suprindo a indústria. Dessa forma, o ponto de localização da indústria se dará no meio do seguinte triângulo: a primeira ponta é a primeira região de insumos (1), a segunda ponta é a segunda região de insumos (2) e a terceira ponta do triângulo é o mercado consumidor (C). Para determinar o ponto ótimo de localização, analisa-se o custo dos mesmos através da seguinte associação:  $CT = m_1t_1d_1 + m_2t_2d_2 + m_c t_c d_c$  (onde “m” é o peso do insumo, “t” custo de transporte entre a localização da industria e as pontas do triângulo, “d” a distância entre a localização da industria e as pontas do triângulo e CT igual a custo total). Assim, a região que tenha um aumento do custo de transporte dos seus insumos deslocará a localização da indústria em direção a esta ponta do triângulo que tem maior custo. E isso ocorre, também, se há um aumento do peso do insumo. (WEBER, 1909 apud CAVALCANTE, 2007).

### Triângulo locacional de Weber



Fonte: elaboração própria com base em Cavalcante (2007)

A teoria que finaliza a seção é a do autor americano Walter Isard, através da publicação de *Location and Space-Economy*<sup>3</sup>, em 1956. Nela, Isard sintetizou a teoria de Thunen e dos seus antecessores e as integrou com a microeconomia. E, manteve o custo de transporte como o principal fator de decisão da localização industrial.

No geral, a corrente foi importante para o início do estudo econômico regional e abriu discussão para as próximas teorias. Além disso, é crucial para entender o papel dos custos de transporte, por mais que não possa lidar com o *trade off* entre custos de transportes e economias de escala.

Sobre isso, Krugman (1998), argumentou que essa corrente abandonou o problema da estrutura de mercado diante dos retornos crescentes. Não acreditava ser possível que um mundo homogêneo, monótono e sem economias de escala (apenas com custo de transporte) pudesse originar uma desigual distribuição espacial da economia, a ponto de concentrar atividade econômica. Assim, o trade off entre “as economias de escala<sup>4</sup> (que impulsionam um número limitado de locais de produção) e os custos de transporte (que podem ser reduzidos pela multiplicação do número de locais de produção)” implica que se vivencia um mundo de economias de escala inesgotáveis (logo, um mundo de competição imperfeita) e, que a formação do lugar depende de algumas características da estrutura da competição imperfeita. Porém, esses economistas foram incapazes de compreender o fenômeno de concentração (economias de escala), sendo apenas capazes de compreender os fenômeno de dispersão (o custo de transporte) (KRUGMAN, p.41, 1998).

Assim, percebe-se a carência do modelo de Von Thunen, relacionado ao fato da teoria não proporcionar nenhuma ajuda no entendimento de como as cidades ou regiões se formam. Apenas, a apresentação de como as forças atuam para dispersar a atividade econômica, porém não explicam como as forças atuam para formar os centros consumidores, as cidades em si. (KRUGMAN, 1998).

## **1.2 Teorias de Desenvolvimento Regional com ênfase na Aglomeração**

A seguinte corrente da Economia Regional são as teorias do Desenvolvimento Regional com ênfase na Aglomeração. Essa abordagem, com base em Marshall, procura

---

<sup>3</sup> Primeira teoria da Economia Regional publicada em inglês.

<sup>4</sup> Produção em larga escala visando a redução dos custos. Tendência: concentração monopolista.

avaliar as vantagens da proximidade espacial. Ou melhor, explicar as externalidades positivas advindas da convivência entre várias empresas em uma determinada região. Tais vantagens são assinaladas por Krugman (1998) como: o fato de compartilharem o mesmo fornecedor de insumos; o amplo mercado de trabalho e a possível troca de informações. Dessa forma, as empresas acabam se aglomerando para aproveitarem os benefícios da própria aglomeração. Para Marshall, as cidades existem devido as externalidades locais. Os principais autores dessa corrente se dividiram em Perroux (1955) com a teoria dos Pólos de Crescimento, Myrdal (1957) através da Causação Circular e Cumulativa e Hirschman (1958), através dos Efeitos para Frente e para Trás.

### **1.2.1 Conceito de Pólo de Crescimento de Perroux**

Primeiramente, Perroux ao introduzir suas ideias, faz distinção entre espaço euclidiano (aquele de dimensão finita) e o espaço matemático abstrato. O autor acredita que o primeiro espaço, utilizado pelos autores clássicos, limita as interrelações econômicas e o último cria uma diversidade de espaços econômicos, de acordo com os fenômenos econômicos estudados, já que se originam da atividade humana e de suas relações com o espaço geográfico. (PERROUX, 1967 apud LIMA e SIMÕES, 2009).

Assim, tem-se três espaços econômicos. Em primeiro lugar a empresa ocupa o espaço “conteúdo de plano” que surge das interações entre a empresa, seus fornecedores de input e os compradores de output. Ocupa em segundo lugar o “campo das forças” que é o resultado das interações das forças centrípetas e centrífugas (sendo que cada centro possui seu próprio campo de forças). E, em terceiro lugar o “conjunto homogêneo” onde as partes possuem relações de homogeneidade, ou seja, características similares. Dessa forma, entende-se que, independente do local de funcionamento, as empresas ocupam o mesmo espaço econômico, já que são o resultado das relações dos indivíduos e do governo. (PERROUX, 1967 apud LIMA e SIMÕES, 2009).

Sobre o crescimento, Perroux defende que este ocorre de forma heterogênea no espaço, ou seja, em pólos de crescimento. As indústrias que induzem este crescimento são classificadas em motrizes e movidas. O funcionamento delas se dá através da primeira que cria necessidades à segunda. Em outras palavras, as indústrias motrizes têm taxas de crescimento maiores e têm a possibilidade de aumentar as vendas e compras das outras e, as movidas têm suas vendas aumentadas pelas primeiras. Assim, o pólo de crescimento surge da

intensificação da atividade econômica advindos do crescimento econômico das interrelações industriais, inicialmente das indústrias motrizes e, conseqüentemente do crescimento das indústrias movidas. (PERROUX, 1955 apud MONASTERIO e CAVALCANTE, 2011).

Dessa forma, para que o pólo de crescimento resulte em desenvolvimento econômico para a região, se faz necessário a conscientização da população, sendo ela a responsável pelo processo de trabalho, inovação, poupança e etc, ou seja, são necessárias políticas sociais de transformação da sociedade e, não apenas, políticas econômicas. (PERROUX, 1967 apud LIMA e SIMÕES, 2009).

### **1.2.2 Causação Circular e Cumulativa de Myrdal**

Myrdal (1960), por sua vez, parte da denominação de países subdesenvolvidos para iniciar sua teoria da Causação Circular e Cumulativa. Primeiramente, o autor faz uma distinção entre países subdesenvolvidos e países atrasados. Em sua opinião, o segundo termo (utilizado no passado) fazia referencia a uma situação estática. Porém, quando se alterou para “subdesenvolvidos” presenciou a imposição, por parte dos dominadores, de que o desenvolvimento era o que faltava para os países atrasados.

Além disso, as teorias não explicavam como as desigualdades econômicas internacionais se produziam e por que aumentavam. Dessa forma, Myrdal (1960) defende que as teorias eram incapazes de explicar as desigualdades porque, sempre, assumiam premissas irrealistas (como o equilíbrio estável) por ser um meio teórico de fácil entendimento ao explicar o sistema econômico.

A explicação da ideia da causação circular de um processo acumulativo surge através do estudo sobre os negros dos Estados Unidos (realizado pelo próprio autor). O conceito de causação circular envolve uma “constelação circular de forças” que atuam sobre determinada ideia e tendem a mantê-la de acordo com sua mudança primária. Dessa forma, é uma teoria alternativa a noção do equilíbrio estável, pois o processo social, por exemplo, não tende ao equilíbrio e, devido a causação circular, tende a se tornar acumulativo, aumentar-se. Assim, para se entender o fenômeno é necessário observar as interrelações causais dentro do sistema. No exemplo dos negros: o “preconceito do branco” com o “baixo padrão-de-vida da população negra”. Sendo que o baixo padrão do negro é mantido pelo preconceito do branco e, o baixo padrão do negro alimenta o preconceito do branco, promovendo com que o negro

continue pobre por causa da sua pobreza e, novamente, mais pobre devido o processo acumulativo (MYRDAL, 1960).

No caso do estudo do subdesenvolvimento, o princípio da causação circular cumulativa é considerado para todas as relações sociais. Imaginando a dinâmica global sem a intervenção do governo, apenas experimentando o jogo das forças do mercado, teríamos uma tendência ao aumento das desigualdades regionais maior que uma tendência à diminuição. Isso ocorre visto que as atividades econômicas que proporcionam remuneração acima da média e as atividades sociais se concentram em determinadas regiões, que já oferecem condições naturais de atração, deixando o resto do país estacionado. Tais regiões que atraem as atividades econômicas e sociais, por sua vez, originaram através de um fato histórico aleatório (acidental) e, promoveram, a partir deste marco, crescimentos contínuos enquanto que as outras regiões favoreceram a estagnação (MYRDAL, 1960).

A alternativa proposta por Myrdal (1960), com o intuito de contrabalancear as forças do mercado que tendem a provocar a causação circular cumulativo, são as intervenções públicas. Em uma região, por exemplo, em que a tributação desfavoreça os negócios, muitos trabalhadores sairão da região provocando uma queda na renda, a tributação cobrada diretamente sobre a renda aumentaria novamente, o que proporcionaria um rebaixamento dos padrões dos serviços públicos por parte das autoridades locais. Porém, se temos um governo atuante na economia e uma legislação nacional, a população sai protegida e os serviços públicos conservados.

Dessa forma, é válido salientar que, o autor acredita que a concentração espacial econômica é ruim para o desenvolvimento de uma nação e se faz necessário planos de ação ou nacional para buscar o desenvolvimento.

### **1.2.3 Efeitos para Frente e para Trás de Hirschman**

O modelo de Hirschman, exposto na obra *Estratégia do Desenvolvimento Econômico* (versão original em inglês - 1958), lida com o processo de desenvolvimento econômico. Para o autor, até os anos 1914 ou talvez até 1929, considerava-se que as oportunidades de desenvolvimento econômico advinham dos recursos naturais. Porém, mais tarde, o capital passou a ser considerado o principal fator de desenvolvimento econômico.



Porém, Hirschman (1961) é contrário a ideia da existência de um único pré-requisito ausente para a garantia do desenvolvimento econômico, nos países subdesenvolvidos. O autor defende que todos os países têm capacidade de gerir uma máquina produtiva e são propensos a investir. Cabem à eles, apenas, aguardarem a oportunidade econômica se apresentar, para que a ação empreendedora tome lugar. Assim, se os valores da sociedade forem favoráveis à transformação, o desenvolvimento econômico ocorrerá.

Sendo assim, as decisões de investimento são a principal força sobre o desenvolvimento econômico de uma região. E, para atingi-los, deve-se destinar fundos à projetos relacionados ao fluxo de renda, como por exemplo, a administração pública, educação, saúde, transporte, urbanização, agricultura, indústria e outros. Neste ponto, faz-se a distinção entre capital fixo social (C.F.S.) e atividades diretamente produtivas (A.D.P.), como os precursores do desenvolvimento. O C.F.S. está relacionado com os serviços básicos necessários a reprodução das atividades primárias, secundárias e terciárias da economia, ou seja, são os pré-requisitos necessários para a promoção da instalação das A.D.P. Portanto, a justiça, a ordem, a educação, saúde, o transporte e a energia são exemplos fundamentais e facilitadores do desenvolvimento de outras atividades econômicas. Logo, as A.D.P. são as atividades específicas do primeiro, segundo e terceiro setor da economia. Vale salientar, portanto, que nos países subdesenvolvidos, deve-se combinar os dois tipos de investimento de forma que maximize o retorno das atividades produtivas. Não é possível investir em atividades diretamente produtivas se não há infraestrutura básica na região (HIRSCHMAN, 1961).

Posto isto, os mecanismos de indução dos investimentos A.D.P. são conhecidos como efeitos para trás e para frente. Os efeitos para trás estão relacionados com a compra, por parte da indústria principal, de *inputs* de outras atividades e, os efeitos para frente são as externalidades produzidas através do fornecimento de *inputs*, por parte da indústria principal, para outras atividades. Promovendo vantagens às indústrias-satélites relacionadas à localização (por se posicionarem próximas a indústria principal), ao abastecimento, pela indústria principal, de *inputs* e *outputs* às outras indústrias e, devido a capacidade mínima de produção das indústrias-satélites serem menores que a principal (HIRSCHMAN, 1961)

Como os países subdesenvolvidos possuem baixa interdependência setorial, Hirschman (1961) propõe que o governo adote políticas intervencionistas, relacionadas a

infraestrutura social, para estimular a instalação de indústrias mestres nos países subdesenvolvidos, para que os efeitos para frente e para trás sejam maximizados.

Matteo (2011) critica tal abordagem ao dizer que não há um padrão de ocupação territorial, ou seja, não há receita para o desenvolvimento. Assim, não se trata de encontrar “processos mágicos”, que determinam o futuro das aglomerações urbanas. “Entender os processos históricos que as forjam (e as condições sócio-políticas para tanto) é fundamental para analisar a evolução recente dos processos territoriais” (VELTZ, 2002 apud MATTEO, 2011 p.109). Nessa mesma linha, a Nova Geografia Econômica analisa a distribuição geográfica da produção na economia a partir dos acontecimentos históricos, incluindo também a interação entre a demanda, os rendimentos crescentes e os custos de transporte.

### **1.3 A Nova Geografia Econômica (NGE)**

A Economia Regional recente, em especial, a Nova Geografia Econômica (N.G.E.), introduz à discussão da distribuição espacial das firmas, os rendimentos crescentes que conduzem a uma estrutura de mercado de concorrência imperfeita. A explicação para a formação de uma determinada aglomeração econômica, de acordo com Krugman (1998), não se dá através de análises de experiências positivas ou negativas (como as antigas teorias a faziam) e, tampouco se trata da localização ótima das firmas. Tais abordagens não são suficientes para os pesquisadores acostumados com a Teoria do Comércio Internacional. Além disso, as abordagens anteriores não foram capazes de explicar a aglomeração porque desprezando as economias de escala, os produtores não tinham qualquer estímulo para concentrar sua atividade econômica. Simplesmente abasteceriam o consumidor com muitas fábricas locais (KRUGMAN, 1998).

Em síntese, a velha teoria do comércio Internacional se baseia nas vantagens comparativas, segundo o qual os países que comercializam produtos devem exibir algum tipo de diferenciação (seja em termos tecnológicos ou em dotação relativa de recursos). Essa teoria está apoiada na concorrência perfeita, que supõe um mundo (dois países) com dois fatores produtivos (capital e o trabalho), rendimentos constantes de escala, produtos marginais decrescentes e com distinta utilização dos fatores na produção dos bens. Esses pressupostos permitem estabelecer que cada país exportará o bem que usa mais intensivamente o fator

produtivo que têm de forma mais abundante, com ganhos econômicos para ambos, pela especialização (POSADA e VÉLEZ, 2008).

Após a Segunda Guerra mundial, ganhou-se relevância um padrão distinto (sendo o ponto de partida para a Nova Teoria do Comércio Internacional). O comércio estava dominado pelo intercâmbio de países desenvolvidos que comercializam, intra-industrialmente, bens similares (POSADA e VÉLEZ, 2008). Diferentemente do que a teoria neoclássica supunha.

Além de evidenciar a importância do comércio intra-industrial, Posada e Vélez (2008) citam que Grubel e Lloyd (1975) introduzem a importância das vantagens decorrentes das economias de escala (rendimentos crescentes<sup>5</sup>) na abordagem. Nessa perspectiva, sabendo da importância da diferenciação dos produtos para suprir diferentes mercados, entende-se que os ganhos de eficiência do comércio aumentam se a produção for dividida de tal forma que os países se especializem em certa(s) variedade(s) do mesmo produto. Porém, como inexistência de concorrência perfeita nesse cenário, Krugman (1979) tratou o problema a partir das abordagens de Dixit-Stiglitz de 1977, através da estrutura de mercado de concorrência monopolista – as empresas têm um monopólio em seu próprio produto. (KRUGMAN, 1979 apud POSADA e VÉLEZ, 2008).

Logo, a nova teoria do Comércio Internacional, ao supor rendimentos crescentes, estabelece que as empresas têm poder de fixar preços visando maximizar os benefícios, que serão anulados quando entrarem novas firmas no mercado (equilíbrio econômico). Assim, supondo economias com preferências iguais e as mesmas tecnologias, Krugman conclui que “a economia integrada conduz a uma produção maior, aumentos do salário real e do número de variedades disponíveis para o consumo de um indivíduo representativo”. Em resumo, a razão que explica os ganhos derivados do comércio entre países similares decorre do aumento dos fluxos de comércio intra-industrial entre eles, pela especialização que permite cada país alcançar rendimentos crescentes de escala. (POSADA e VÉLEZ, 2008, p.304).

A Nova Geografia Econômica (NGE) surge, dessa forma, como uma extensão da Nova Teoria do Comércio Internacional buscando explicar a formação de uma grande variedade de formas de aglomerações econômicas no espaço (FUJITA e KRUGMAN, 2004). As abordagens anteriores da Economia Regional não consideravam as estruturas de mercado,

---

<sup>5</sup> Este conceito está relacionado com as vantagens da redução do custo médio por unidade do aumento de produção a longo prazo

nem os mecanismos de fixação de preços, suficientes para explicar a localização da atividade econômica no espaço. Na perspectiva da NGE, as interações entre os rendimentos crescentes, custos de transporte e mobilidade de fatores podem explicar a aparição das aglomerações econômicas.

Há três suposições necessárias ao entendimento da aglomeração. Em primeiro lugar, considera-se o modelo de equilíbrio geral de uma economia espacial (diferente das teorias anteriores). Em segundo lugar, o modelo supõe rendimentos crescentes de escala e, em terceiro lugar, trabalha-se com os custos de transporte, os quais influenciam na localização das empresas. Em último lugar, trabalha-se com a movimentação dos fatores produtivos e consumidores. No caso dos custos de transportes, Krugman e Fujita (2004) se utilizam da consideração de Paul Samuelson (1952) conhecida como Icebergs, no qual os bens são transportados sem custos, porém parte dos bens são dissolvidos no transporte.

No modelo de Krugman, a interação entre a demanda e os rendimentos crescentes são a força motriz dos processos cumulativos que acentuam as desigualdades regionais. Cavalcante (2007) defende que o desenvolvimento desigual entre as regiões pode ser consequência de processos cumulativos enraizados nos rendimentos crescentes. A mobilidade de fatores, capital e mão-de-obra permite à aglomeração das atividades em uma região em detrimento da outra, promovendo um maior crescimento de determinadas cidades do que em outras, visto que possuem maiores fatores de atração. Se por um lado, os rendimentos crescentes podem ser fator de concentração regional, por outro, os custos de transporte também são cruciais para a teoria, pois podem anular as vantagens de escala. Assim, as empresas, ao se localizarem em determinado lugar, dependem da interação entre a Economia de Escala e o Custo de Transporte.

O modelo Centro-Periferia introduzido por Krugman (1998) supõe duas regiões com diferentes setores produtivos: o setor agrícola com agricultores e o setor manufatureiro tendo como mão de obra, trabalhadores. Admite um único fator de produção, o trabalho. No setor agrícola os bens produzidos são idênticos sob rendimentos constantes e concorrência perfeita e, no setor manufatureiro os bens são grandes variedades produzidos sob rendimentos crescentes e concorrência imperfeita. Apenas as mercadorias manufaturadas possuem custo, o custo de transporte. Os agricultores não tem mobilidade, porém os trabalhadores têm incentivos para se localizarem próximos às produções. Se os incentivos para os trabalhadores se localizarem próximos do grande mercado sobrepassa a força que têm os agricultores de

ficarem imóveis, tem-se um perfil Centro-Periferia, onde há concentração da atividade em apenas uma região.

Assim, estudando o lado do consumidor, é considerável dizer que, com o aumento do fator de produção, os ganhos de escala, para as empresas, são expandidos, visto que os custos diminuem e os preços também. A variedade da oferta, assim, aumenta, atraindo o maior número de consumidores para este local (visto que eles têm mobilidade), que serão os responsáveis por formar a nova mão-de-obra para tal região. Esse ciclo não tem fim e é o dirigente das grandes aglomerações.

No lado do produtor, como o único fator é o trabalho, tem-se alteração na produção de mercadoria, apenas quando se aumenta o número de trabalhadores. Em presença de altos custos de transporte, as empresas se dispersam em várias regiões, superando os benefícios da aglomeração (empresas com muitas sedes - dispersão da atividade econômica no espaço). Porém, à medida que os custos diminuem, tem origem o processo de aglomeração industrial uma vez que as firmas buscando explorar suas economias de escala, concentrarão sua produção em apenas um lugar. Por último, para essa região, serão atraídos operários industriais que buscam nela salários reais maiores, concentrando os trabalhadores qualificados. Vale salientar que só existiria equilíbrio dinâmico se os salários reais fossem idênticos em todas as regiões (POSADA E VÉLEZ, 2008). Portanto as firmas estarão propensas a se localizarem em grandes metrópoles, quando elas vendem bens diferenciados e o custo de transporte é baixo (BRAKMAN, GARRETSEN e VAN MARREWIJK, 2009).

O modelo proposto por Krugman compreende a interação de duas forças: centrípeta e centrífuga. A força centrípeta tende a concentrar geograficamente a atividade econômica e as forças centrífugas, a dispersá-las. Exemplos da primeira são as três fontes clássicas de Marshall de economias externas, os densos mercados laborais, o encadeamento frente e atrás e *spillovers* de conhecimento (transbordamento de conhecimento), e, da segunda força são o congestionamento e contaminações, fatores imobilizados (como a terra e os recursos naturais) e o aumento do aluguel da terra devido ao aumento da procura por aquela região (POSADA e VÉLEZ, 2008). Logo, o grau de aglomeração será resultado do equilíbrio entre as duas forças.

CRUZ (2008) estabelece a ideia de causação circular para defender que a queda dos custos de transporte levaria a industrialização rápida de uma determinada região e ao aumento do fluxo de trabalhadores qualificados. Devido as externalidades positivas das forças centrífugas que atuam na região, a redução dos custos de transporte proporcionariam a

aglomeração industrial. Assim, pequenas alterações exógenas levariam a economia a se concentrar totalmente em determinada região.

É importante salientar que o governo tem poder de atuação na promoção de aglomerações através da melhoria da infraestrutura de uma região. Que impacta nos custos de transporte e atua na concentração de certa atividade industrial em uma região. (FUJITA e KRUGMAN, 2004).

Vale salientar que as aglomerações são apenas justificadas pelo mundo de competição imperfeita. Os autores que utilizaram a competição perfeita para explicar a concentração industrial não a conseguiram, porque não há indivisibilidades técnicas na mesma. A partir do momento em que há indivisibilidade técnica (grandeza dos equipamentos e da planta), um número de atividades interrelacionadas gerarão capacidade produtiva e potencial em gerar ganhos de escala. (BRAKMAN, GARRETSEN e VAN MARREWIJK, 2009).

Desse modo, buscando confirmar as ideias propostas na Nova Geografia Econômica (NGE), o Capítulo 2 discute o fundamento histórico no processo de concentração industrial no cenário paulista, para que no Capítulo 3 a discussão empírica das aglomerações, dos rendimentos crescentes através do aumento da força de trabalho e do custo de transporte possa ocorrer. Busca-se atestar a validade da teoria para o desenvolvimento econômico do estado de São Paulo, através do estudo das regiões administrativas.

## **CAPÍTULO 2 . O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO BRASILEIRO: CICLOS DE CRESCIMENTO**

A história brasileira é conhecida, até hoje, por ciclos econômicos que marcaram o crescimento e o desenvolvimento do Brasil. A cada ciclo, existiu um setor que se destacou mais que outros, alterando as condições sociais, políticas e culturais da sociedade brasileira.

O primeiro ciclo brasileiro teve início com a extração do Pau Brasil no século XVI. Para Simonsen (2005), desde este primeiro ciclo até a instalação da Coroa Real nos territórios brasileiros, as atividades econômicas não produziram resultados reais para a Economia, porque não havia um organismo social próprio. Isto é, sendo uma colônia de exploração, os resultados não foram garantidos até a instalação de uma sociedade (onde a dinâmica social ocorresse) em solos brasileiros e os benefícios da produção fossem destinados à população local. E, a principal fonte de preocupação era a defesa contra os invasores, fonte principal dos gastos. Assim, as primeiras explorações foram pouco proveitosas e fundadas na relação entre colonizadores e indígenas.

O segundo ciclo econômico brasileiro foi o da cana-de-açúcar que se iniciou em 1533 (SIMONSEN, 2005). Durante a revolução comercial, o açúcar se tornou o principal artigo do comércio internacional. Essa cultura foi estabelecida pelo próprio governo português (que também a cultivava) visando desenvolver a economia brasileira. No entanto, diferentemente do Pau-Brasil, a mão-de-obra para a lavoura e engenhos estava assentada na escravidão africana. Este era o local de produção e vivência da época (casa do engenho, casa de moradia, senzala, enfermarias e pastos) onde os senhores de engenho e os escravos conviviam.

O ciclo do ouro, por sua vez, atingiu seu apogeu no século XVIII e é considerado como um dos mais importantes ciclos coloniais, pois representou a maior “massa aurífera explorada e produzida após a queda de Roma” (SIMONSEN, 2005; 314). Os investimentos na mineração foram grandes e promoveram forte movimento de migração para a região mineira, criando problemas de alimentação e de administração.

Para Simonsen(2005), a economia do açúcar presente nos grandes latifúndios não impulsionava a construção de cidades, porque demandava trabalho apenas dentro dos núcleos de produção, ao contrário do ciclo do ouro, com as expedições das bandeiras colonizadoras. Além disso, o minerador só “necessitava de coragem, alguma ferramenta e um punhado de escravos” (SIMONSEN, 2005; 373).

## 2.1 O café

O ciclo econômico do café tem início após os ciclos anteriores perderem importância no mercado mundial. O Brasil continuava dependente do único fator de produção abundante, as terras. A vantagem da atividade cafeeira residia no fato da produção ocorrer em condições de custos monetários inferiores que os da empresa açucareira. Ademais, desde os primórdios da produção cafeeira, os dirigentes compreenderam a vantagem de se ter o governo como importante instrumento de ação econômica, diferentemente das outras culturas agrícolas (FURTADO, 2006). A permanente proximidade com o governo foi uma das características principais desse ciclo.

Desde o início do século XIX o café adquiriu importância econômica, atingindo, na década de 1830, a posição de uma das principais agriculturas tropicais de exportação para os países industrializados (LOPEZ e MOTA, 2008). Nessa época, a província de São Paulo tornou-se responsável por metade da produção de café do Império, base para estabelecer um núcleo urbano e o desenvolvimento da região. A condição necessária, vinculada à acumulação de capital, é suprida pela atividade cafeeira e a condição suficiente, seja de mão de obra com alguma qualificação (técnicos, metalúrgicos e mecânicos, etc), seja de agentes com capacidade de criação de negócios (italianos, sírios, judeus e libaneses), foi atendida pelos imigrantes. Entre 1908 e 1920, entraram no Brasil pelo Porto de Santos 190 mil imigrantes subvencionados pelo governo (todas as despesas pagas, residência garantida e gastos de manutenção assegurados até a colheita) destinados ao trabalho nas fazendas, e outros 340 mil estrangeiros se estabeleceram nas cidades (LOPEZ e MOTA, 2008).

Em suma, é a atividade cafeeira e a classe de imigrantes que introduziram a indústria manufatureira na região, fabricando produtos têxteis, máquinas e equipamentos para o beneficiamento do próprio café e de outros setores agrícolas, etc, de sorte a reduzir os custos e ampliar os lucros do próprio complexo cafeeiro (LOPEZ e MOTA, 2008). A atividade conseguiu produzir um conjunto de efeitos geradores de economias de escala e de economias externas que, além de estenderem o mercado, ampliaram a acumulação de capital (CAIADO, 1977 apud CAIADO 1995). Em outras palavras, o excedente de capital era reinvestido também em outras atividades, além do próprio setor cafeeiro, de forma a constituir e disseminar para o meio urbano um mercado fortemente organizado e, ao mesmo tempo, distribuir pelo interior paulista pontos importantes do transporte e da comercialização do café.



Para Caiado (1995) e Cano (1977), a partir deste período passa-se a contar com a articulação entre os subcentros regionais.

### 2.1.1 O café e as redes de transportes

Se o ciclo do ouro financiou a I Revolução Industrial na Inglaterra, os lucros da revoluções industriais deram suporte aos investimentos internacionais (e nacionais) no setor de transporte brasileiro. Os capitalistas ingleses financiaram a construção de ferrovias e criaram companhias de navegação e transportes urbanos. Assim, a renda resultante da exportação do café foi responsável pela construção de sistemas de transportes que facilitavam o escoamento da produção. Tal ação, além de garantir um escoamento mais fácil da produção, diminuiu o isolamento e o custo de deslocamento entre as fazendas e as cidades e sustentou a concentração urbana (LOPEZ e MOTA, 2008).

A primeira estrada de ferro, The São Paulo Railway Company Ltd, foi construída em 1860. Ligou a capital à área produtora e ao porto de exportações (Santos). O grande volume de café transportado proporcionou a ampliação da malha ferroviária pelo estado, criando uma rede urbana integrada economicamente. Essa malha ferroviária foi importante para a construção de certo padrão de vida urbana, de capitalização e da própria articulação da cidade de São Paulo com o resto do país e outros centros mundiais. Assim, um novo sistema econômico-social, com fortes implicações políticas regionais e nacionais foi constituído pelas ferrovias: - *Companhia Paulista*, que ligava São Paulo às cidades de Jundiaí, Campinas, Limeira, Rio Claro e Descalvado; a *Companhia Ituana*, que chegava a Piracicaba; a *Companhia Sorocabana* que unia Sorocaba, Ipanema e Tietê e; a *Companhia Mojiânia*, abrangendo de Campinas a Moji-Mirim, Amparo, Casa Branca, Ribeirão Preto e Poços de Caldas (LOPEZ e MOTA, 2008; 532).

Assim, além de movimentação de cargas, as ferrovias trouxeram mobilidade para a população e ligaram as principais cidades, e, também, condicionaram os grandes eixos de circulação, a urbanização e industrialização do estado de São Paulo (NEGRI, 1996). As cidades presentes no mapa férreo da economia cafeeira estão, ainda hoje, entre os principais polos econômicos paulistas.

As mudanças desse cenário tiveram início na década de 1920, quando começaram os investimentos nas rodovias que eram usadas paralelamente para o escoamento do produto, em

virtude do crescimento populacional e industrial do estado de São Paulo. Em 1940, as rodovias alcançam a mesma cobertura de extensão que as ferrovias e, em 1950, recebem pavimentação com a consolidação no mercado paulista. (NEGRI, 1996).

## **2.2. A industrialização e descentralização industrial da cidade de São Paulo**

A crise do sistema cafeeiro se inicia a partir do número insuficiente de exportações do café que necessitavam para equilibrar a balança comercial brasileira, já que mantinha altos níveis de importação. Os empréstimos externos contribuíram para aumentar o custo de vida, criar inflação e juros altos, além disso, o governo arrecadava pouco, beneficiando os grandes proprietários rurais.

Ademais, o Brasil não possibilitou a criação de condições para a promoção das revoluções liberais (tão comuns à época) e conseqüentemente, o desenvolvimento. O “ethos” burguês necessário para a revolução burguesa não existia em uma sociedade que vivenciava a tradição escravista por quatro séculos. Assim, Lopez e Mota (2008) defendem que a burguesia nascida no Brasil eram “lideranças liberais de fachada”, visto que buscaram “realizar a revolução antes que o povo a fizesse”. (LOPEZ e MOTA, 2008. 502)

Como consequência, a burguesia abandonou certas tarefas como a própria transformação capitalista. Daí, a dificuldade do Brasil de se inserir na ordem mundial, permanecendo até hoje em condições periféricas.

O cenário paulista, por sua vez, após o longo processo de acumulação industrial, sobretudo na região metropolitana de São Paulo e, o processo de mecanização do território propiciado pelo programa de investimentos na infraestrutura, a partir de 1940, (que realizou a integração dos espaços através de ferrovias e rodovias, beneficiando a região mais industrializada (Sudeste)), iniciou, na década de 1970, o processo de desconcentração produtiva, a favor do interior paulista (MONTE-MÓR, 2006a apud BATARELLI, MONTE-MÓR e SIMÕES, 2013)..

A desconcentração produtiva é explicada pela desarticulação das indústrias na área metropolitana de São Paulo devido aos seguintes fatores: O primeiro deles está relacionado com o objetivo das políticas nacionais, a partir de 1961, de implementarem o desenvolvimento regional a favor das regiões menos desenvolvidas e integrar a economia nacional, através de incentivos fiscais, financeiros e cambiais. Uma parte dos investimentos também foi direcionada para o interior paulista em forma de refinarias de petróleo, em

Paulínia e São José dos Campos, consolidação do pólo petroquímico de Cubatão, instalação da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) em 1969, em São José dos Campos (o que contribuiu, juntamente com o Centro Tecnológico de Aeronáutica e o Instituto Tecnológico da Aeronáutica, na consolidação de um complexo tecnológico e industrial baseado no setor aeroespacial e bélico), instalação de plantas industriais no setor de eletrônica, informática e telecomunicações em Campinas, além da fundação da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), em 1966 (NEGRI, 1996). Além disso, as iniciativas buscaram melhorar o sistema de transporte e comunicação do Estado de São Paulo, investindo na expansão da malha viária estadual, na energia elétrica e telefonia.

A “guerra fiscal”<sup>6</sup> pode ser citada como um segundo motivo para explicar a atração de empresas por parte de outras regiões (CANO, 2006). Além disso, os problemas de infraestrutura que a região metropolitana passou a vivenciar, devido a falta de planejamento adequado com o crescimento ligeiro da cidade, também, foi outro fator de fuga das indústrias para o interior. São Paulo se transformou, portanto, num “inchaço urbano”, onde a questão ambiental se encontraria prejudicada (deficiência no abastecimento de água, na coleta de lixo e do esgoto urbano). Além disso, devido a concentração populacional, o desemprego e a criminalidade espantavam o capital e as pessoas da região (CANO, 2006).

Por fim, é possível enumerar, ainda, outros dois motivos que justificaram a reversão da polarização da Área Metropolitana de São Paulo: a crescente pressão sindical (seguida de greves) e o controle de poluição pela CETESB. (DINIZ, 1989 apud NEGRI, 1996).

A região metropolitana passou, então, a ser intitulada como deseconomia de aglomeração, devido às externalidades negativas (surgidas do crescimento da megalópole) serem consequências do próprio processo de aglomeração. E, assim como enunciado por Veléz e Posada (2008), percebia-se a atuação de forças “centrífugas” que operavam limitando o tamanho ou rompendo as aglomerações. Esse fato promoveu a busca das novas indústrias por novas localidades de instalação. No caso, o próprio interior paulista, uma vez que mantinha fácil acesso com a região metropolitana, ao mesmo tempo que possuía um melhor entorno social (CANO, 2007).

Na década de 80, por sua vez, as crises prejudicaram, em maior ação, a região metropolitana de São Paulo, já que era a responsável por grande parte dos principais setores

---

<sup>6</sup> É a disputa que ocorre entre os estados brasileiros para adquirem a instalação de grandes indústrias em sua região. Oferecem terras ou subsídios para conquistar a indústria desejada.

da economia. A solução encontrada, no momento, foi a ampliação das exportações, usadas para a promoção da diversificação e a tentativa de saída da crise (CANO, 2007).

Após este período, a década de 90 é marcada por políticas neoliberais que promoveram a entrada de muitas empresas transnacionais no país, trasladando a estrutura produtiva interna e se instalando em diferentes regiões do país (CANO, 2007). Cano (1998), por sua vez, vai demonstrar que os investimentos que saíram da região metropolitana de São Paulo foram destinados para o próprio interior paulista. E isso ocorreu porque as condições no interior eram favoráveis à interiorização da indústria, como o avanço da malha rodoviária, a diversificação da agricultura e os avanços do sistema de telecomunicação no interior paulista (NEGRI, 1996).

Assim, é evidente que o processo de desconcentração industrial da região metropolitana para o interior promoveu expansão econômica voltada para o desenvolvimento e urbanização do último. Para Caiado (1995), o processo de interiorização da atividade econômica e da população no Estado de São Paulo, garantiu um padrão de urbanização para o interior até então visto apenas na capital, qualificando o Estado de São Paulo como o responsável pela mais abrangente e complexa rede urbana e base industrial do país.

Negri (1996), também, vai defender que o Governo estadual diagnosticou que os principais eixos de penetração industrial se davam pelas seguintes vias: via Anhanguera, em direção a Ribeirão Preto, via Washington Luiz, em direção a São José do Rio Preto, a rodovia Castelo Branco, ultrapassando Sorocaba, e a via Dutra, em direção ao Vale do Paraíba. E, é por isso que passou a implementar benefícios a tais vias de penetração, através do Plano Rodoviário de Interiorização de Desenvolvimento (PROINDE). Essa ligação de redes veio a facilitar a reorientação geográfica do crescimento industrial dentro do próprio Estado, reduzindo a locomoção para outras regiões do País.

Logo, o Estado de São Paulo ganha uma nova divisão classificatória, as regiões administrativas: Região metropolitana de São Paulo, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba, Santos, Ribeirão Preto, Central, São José do Rio Preto, Bauru, Marília, Franca, Itapeva<sup>7</sup>, Araçatuba, Barretos, Presidente Prudente e Registro (SEADE). Dessa forma, tal divisão vai de encontro às ideias do desenvolvimento regional. Passa-se, agora, a caracterizar cada uma das regiões segundo sua participação produtiva em relação ao Estado, uma vez que

---

<sup>7</sup> Itapeva foi a última Região Administrativa inaugurada (novembro de 2014). Por isso, ela não existe na análise de dados.

cada uma delas possui suas características e particularidades responsáveis pela promoção do crescimento regional. Essas particularidades surgem das questões estruturais do setor produtivo e tributário, da disponibilidade dos recursos naturais, das suas vantagens competitivas, dos incentivos do governo, dos custos inerentes ao transporte e da facilidade ao mercado externo.

Assim, utilizando o estudo da Cedeplar, através dos métodos diferencial-estrutural, ACP (Análise de Componentes Principais) e análise de cluster, que as microregiões que possuem vantagens competitivas, assim como a de Campinas, por exemplo, formam um aglomerado especial, isto porque possuem moderna infraestrutura de transporte (Rodovia dos Bandeirantes, Anhanguera, D. Pedro I), setor intensivo em conhecimento, que são as Universidades UNICAMP e PUCAMP e mercado de trabalho especializado que contribuem positivamente para a criação de inovação para empresas locais, assim como o aglomerado próximo à microrregião de Campinas, das seguintes microrregiões: São Carlos, Jaú, Rio Claro, Limeira, Piracicaba, Moji-Mirim, Tatuí, Sorocaba, Jundiaí e Bragança Paulista. Além das demais microrregiões de Fernandópolis, de São José do Rio Preto, de Novo Horizonte, de Lins, de Ourinhos e de Franca (BATARELLI, MONTE-MÓR e SIMÕES, 2013).

Por fim, é necessário salientar que o processo de interiorização da indústria não garantiu produção para a região metropolitana e sim para o comércio externo, ou seja, para as exportações. Foi a partir do bom desempenho das exportações de tais regiões administrativas que se pôde garantir riqueza e desenvolvimento para as mesmas (GODOY, 2007).

A conclusão do trabalho desenvolvido pela Cedeplar, por sua vez, demonstrou que a interiorização da indústria paulista resultou no processo de urbanização extensiva. “Esse conceito descreve o processo de extensão das condições gerais de produção urbano-industrial para além das cidades, atingindo espaços próximos e longínquos, onde as relações socioespaciais urbano-industriais se impõem como dominantes, independentemente da densidade urbanística variada” (MONTE-MÓR, 2005;435)

Assim, pode-se dizer que a extensão virtual das condições gerais do tecido urbanoindustrial e da esfera social, política e cultural alteraram a organização do espaço, transbordando-se para as regiões vizinhas. Construindo assim, novas configurações urbanas que se encadeiam com seu entorno e, lideram cada vez mais a economia do Estado (BATARELLI, MONTE-MÓR e SIMÕES, 2013).

Entendido o processo histórico que explica o surgimento e o desenvolvimento da concentração industrial<sup>8</sup> paulista, busca-se, agora, indagar a teoria da Nova Geografia Econômica, utilizando-se de dados e análises comparativas entre as regiões administrativas paulistas.

---

<sup>8</sup> Vale ressaltar que, por mais que se utilize os termos de concentração e aglomeração para definir o mesmo processo, o primeiro está relacionado com o agrupamento regional de apenas uma única indústria enquanto que o segundo termo está relacionado com o agrupamento de muitas indústrias. (BRAKMAN, GARRETSEN e VAN MARREWIJK, 2009).

### **CAPÍTULO 3. CONCENTRAÇÃO E DISPERSÃO DA ATIVIDADE PRODUTIVA**

Neste capítulo é apresentado um estudo empírico sobre o modelo de Krugman da Nova Geografia Econômica (NGE) aplicado às regiões administrativas do estado de São Paulo.

Em primeiro lugar, é notório que o surgimento do processo de aglomeração industrial está ligado ao processo histórico vivenciado pela Região Metropolitana de São Paulo, visto que o surgimento da atividade cafeeira e de sua disseminação para os outros setores contribuiu positivamente para a instalação da atividade industrial na mesma. Em outras palavras, o capítulo 2 é capaz de confirmar que não são os processos mágicos os determinantes do futuro das aglomerações, é necessário entender os processos históricos que evoluem os movimentos territoriais. (MATTEO, 2011).

Em segundo lugar, é certo, também, que a NGE logrou desenvolver suas principais ideias no primeiro capítulo. Desta abordagem e, levando em consideração suas premissas já descritas anteriormente, compreende-se que o tamanho do mercado potencial resulta em alterações no salário nominal da região. Assim, quanto maior a aglomeração industrial, tem-se uma maior demanda por produtos que, por sua vez, aumenta a demanda por trabalho, elevando o seu preço, ou seja, seu salário nominal, considerando índices de preços semelhantes entre as regiões. Logo, esta relação entre mercado potencial e salário nominal é um dos pontos centrais da NGE.

Com o intuito de confirmar a afirmação acima, correlaciona-se o tamanho do mercado com o salário real. Buscou-se pensar no custo de vida nas regiões com maior concentração da produção. Pela teoria da NGE, maiores economias de escala reduzem os custos de produção que, por sua vez, aliados a menores custos de transporte, resultam em menores preços finais. Porém, pelo contrário, nota-se que o custo de vida é superior nas regiões mais desenvolvidas, visto que as condições de demanda são mais determinantes que as condições de oferta (economias de escala ou custos de transporte). Assim, há subida do índice de preços nas regiões que concentram atividade produtiva (e, portanto, uma diminuição do salário real). Dessa forma, não se pode assumir que o nível de preços entre as regiões seja semelhante e, por isso, utilizou-se neste trabalho a variável real.

Esta diminuição do salário real (diminuição do poder devido ao alto custo de vida) nas regiões que concentram atividade produtiva, por sua vez, pode ser vista através da Tabela

1. Uma vez que relaciona a variação percentual do crescimento do salário real entre as Regiões Administrativas (R.A.). Através dos dados é possível concluir que as R.A.'s que sofreram menor crescimento salarial real foram São José dos Campos, Registro, Região Metropolitana de São Paulo, Campinas, Ribeirão Preto e Sorocaba. Assim, onde há subida dos índices de preços por conta do alto custo de vida nas regiões que concentram atividade produtiva, tem-se um menor crescimento do salário real em comparação com o crescimento do salário real com as demais regiões.

<b>Tabela 1: VARIAÇÃO DO SALÁRIO REAL ENTRE OS ANOS 2002-2014 (EM %)</b>	
<b>REGIÃO ADMINISTRATIVA</b>	<b>VARIAÇÃO DO SALÁRIO REAL</b>
SANTOS	76%
ARAÇATUBA	65%
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	57%
BARRETOS	56%
MARÍLIA	47%
PRESIDENTE PRUDENTE	46%
BAURU	44%
FRANCA	42%
CENTRAL	39%
SOROCABA	34%
RIBEIRÃO PRETO	30%
CAMPINAS	30%
RMSP	22%
REGISTRO	20%
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	11%
Fonte: RAIS - MTE/Seade (Elaboração própria)	

Sendo assim, a primeira afirmação que se pode concluir é que as últimas R.A.'s apresentadas nesta tabela concentram atividade produtiva, enquanto que as R.A.'s presentes no topo da tabela não concentram atividade produtiva, visto que seus rendimentos salariais não sofrem com o alto custo de vida presente nos centros aglomerativos.

A seguir, buscando correlacionar os fatores, adotou-se as seguintes variáveis para representar a concentração industrial: Rendimento Médio Real dos Empregos da Indústria (Rend\_Indus), Habitantes por km<sup>2</sup> (Hab\_km2), Grau de Urbanização (grau\_urbaniz), Número de Estabelecimentos Industriais (N\_indust) e o Número de Empregos na Indústria (N\_empr\_indu). A correlação foi feita por R.A através da Matriz de Correlação



### 3.1. Matriz de correlação

#### 3.1.1 Araçatuba

	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,958928313	1			
Grau_urbaniz	0,96989092	0,997451113	1		
N_indust	0,97489832	0,992806025	0,992833987	1	
N_empr_indu	0,909192615	0,978067307	0,97417357	0,964929035	1

Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)

A correlação mede o grau de relacionamento entre as variáveis. Correlação forte é indicada por números próximos a 1 e correlação fraca são os números próximos a 0. Portanto a relação entre as mesmas variáveis resulta em 1.

No caso da R.A. de Araçatuba, o rendimento médio real da indústria se relaciona fortemente com a variável habitantes por km<sup>2</sup> (0,9589), com o grau de urbanização (0,9698), com o número de indústrias (0,9748) e o número de empregos na indústria (0,9091). O número de habitantes por km<sup>2</sup> tem, por sua vez, correlação quase perfeita com o Grau de urbanização (0,9974), com o número de indústrias (0,9928) e o número de empregos industriais (0,9780). O grau de urbanização, também, tem alto relacionamento com o número de indústrias (0,9928) e o número de empregos industriais (0,9741). E, por fim, o número de indústrias tem 0,9649 de correlação com o número de empregos industriais. Assim, as variáveis (individualmente comparadas) tendem a variar juntas e na mesma direção. Se há aumento do número de estabelecimentos industriais, haverá um aumento na mesma direção do salário real médio.

#### 3.1.2 Barretos

	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,948758601	1			
Grau_urbaniz	0,943307088	0,992412856	1		
N_indust	0,932095438	0,965925747	0,933310957	1	
N_empr_indu	0,900512284	0,97362663	0,982113802	0,9021175	1

Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)

De acordo com a R.A. de Barretos é possível observar que todas as variáveis se correlacionam fortemente, entre elas.

### 3.1.3 Bauru

	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,968958971	1			
Grau_urbaniz	0,979939726	0,994788317	1		
N_indust	0,925784291	0,980369091	0,969484446	1	
N_empr_indu	0,82371663	0,920393979	0,906044287	0,946014452	1

Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)

A correlação dos dados para a R.A. de Bauru, também, apresentou alto grau de relacionamento entre as variáveis.

### 3.1.4 Campinas

	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,954952725	1			
Grau_urbaniz	0,94618624	0,993473764	1		
N_indust	0,960975855	0,994616127	0,983669358	1	
N_empr_indu	0,899793275	0,972958998	0,980153183	0,963511747	1

Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)

O grau de correlação entre as variáveis da R.A. de Campinas, também, é alto.

### 3.1.5 Central

	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				

Hab_km2	0,954837491	1			
Grau_urbaniz	0,946418444	0,991796766	1		
N_indust	0,944697369	0,992324107	0,979549286	1	
N_empr_indu	0,916029991	0,972655774	0,979109465	0,974298197	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

O comportamento entre as variáveis da R.A. Central é similar com as já apresentadas. Alta correlação é vista entre todas as variáveis presentes no modelo.

### 3.1.6. Franca

<b>Tabela 7: Matriz de Correlação – R.A. Franca</b>					
	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,878754242	1			
Grau_urbaniz	0,85280499	0,976628144	1		
N_indust	0,800918757	0,96189211	0,909004743	1	
N_empr_indu	0,727741223	0,888038398	0,844097203	0,944686794	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

No caso da R.A. de Franca o relacionamento das variáveis é superior a 0,7277, que é a correlação entre o número de empregos da indústria e o rendimento médio real da indústria. No geral, segue o comportamento das outras R.A.'s já apresentadas.

### 3.1.7 Marília

<b>Tabela 8: Matriz de Correlação – R.A. Marília</b>					
	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,956273037	1			
Grau_urbaniz	0,952656703	0,992815525	1		
N_indust	0,938562748	0,954883001	0,927326528	1	
N_empr_indu	0,950915746	0,980553218	0,993540943	0,913803176	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

A R.A. de Marília apresenta o mesmo comportamento que as demais R.A.'s do estado de São Paulo.

### 3.1.8 Presidente Prudente

<b>Tabela 9: Matriz de Correlação – R.A. Presidente Prudente</b>					
	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,909646486	1			
Grau_urbaniz	0,929844462	0,993342044	1		
N_indust	0,936801237	0,970715943	0,961585368	1	
N_empr_indu	0,724730963	0,927334158	0,90839693	0,86265135	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

O alto grau de relacionamento das variáveis é mantido na R.A. de Presidente Prudente.

### 3.1.9 Registro

<b>Tabela 10: Matriz de Correlação – R.A Registro</b>					
	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,473576174	1			
Grau_urbaniz	0,615475466	0,830911035	1		
N_indust	0,767604969	0,776032469	0,901882361	1	
N_empr_indu	0,728370782	0,809052473	0,922671551	0,899926034	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

A R.A. de Registro, por sua vez, apresenta baixa correlação entre as variáveis rendimento médio real da indústria e habitantes por km<sup>2</sup>. Possivelmente, o baixo número de habitantes por km<sup>2</sup> de 2002 a 2014 e o comportamento não tendencial dos salários reais da R.A. de Registro justificam a fraca correlação entre essas variáveis (0,4735), visto que é considerada a região administrativa menos populosa e com menor taxa de urbanização do estado de São Paulo e, além disso, sofreu em 2004, uma queda do salário real da indústria. Devido a este comportamento há, também, menor grau de correlação com o grau de urbanização (0,6154).

É importante salientar que 64% do território da R.A. de Registro é coberto por vegetação nativa da Mata Atlântica e, diversas áreas possuem restrições ambientais, o que inviabiliza a instalação de indústrias. Assim, a região emprega, apenas, 9,4% de sua população nas atividades industriais e se dedica, em maior parte, a agricultura. Logo, é

possível perceber que o Rendimento Médio Real da Indústria tem pouco relacionamento com número de habitantes por km<sup>2</sup> e moderado relacionamento com o grau de urbanização.

### 3.1.10 Ribeirão Preto

<b>Tabela 11: Matriz de Correlação – R.A Ribeirão Preto</b>					
	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,93877392	1			
Grau_urbaniz	0,931995695	0,993678601	1		
N_indust	0,935800058	0,99567004	0,983185388	1	
N_empr_indu	0,938155481	0,965768866	0,966649271	0,950397294	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

A R.A. de Ribeirão Preto apresenta correlação alta entre suas variáveis. Nas que se correlacionam com o rendimento real médio da indústria, todas as variáveis apresentam grau de correlação exclusivamente similares. Portanto, o relacionamento entre elas é considerado idêntico e na mesma direção.

### 3.1.11. São José dos Campos

<b>Tabela 12: Matriz de Correlação – R.A São José dos Campos</b>					
	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,54935865	1			
Grau_urbaniz	0,600736146	0,987929987	1		
N_indust	0,483584985	0,980088875	0,948661531	1	
N_empr_indu	0,399488786	0,935692857	0,937626343	0,896836953	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

Assim como a R.A. de Registro, a R.A. de São José dos Campos apresenta um grau de correlação baixo entre rendimento médio real da indústria e o número de estabelecimentos industriais (0,4835) e entre o rendimento médio real da indústria e o número de empregos na indústria (0,3994).

Como o grau de correlação com as demais variáveis é alto, (segunda, terceira e quarta coluna) é possível concluir que, possivelmente, os dados apresentados para rendimento médio dos salários reais industriais esteja variando sem tendência de relação com os demais, visto

que, em 2005, houve uma queda, tanto no salário nominal quanto real. E, o número de estabelecimentos industriais, também, sofreu queda em 2007 e em 2010. É possível concluir que, o relacionamento dos estabelecimentos industriais com o rendimento médio real da indústria e do número de empregos industriais com o rendimento médio real da indústria é baixo porque a R.A. de São José dos Campos possui municípios muito contrastantes, onde a própria São José dos Campos é considerada um dos principais centros industriais do estado, enquanto que possui municípios que vivem dos recursos naturais, da agricultura e turismo, promovendo uma variação industrial.

### 3.1.12. Santos

	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,931110915	1			
Grau_urbaniz	0,908022326	0,98656962	1		
N_indust	0,935629741	0,932248626	0,895732032	1	
N_empr_indu	0,711828821	0,816159958	0,878294663	0,703254123	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

A R.A. de Santos apresenta comportamento das variáveis similar com a maioria das demais regiões. É válido ressaltar que, na maioria das R.A.'s estudadas o grau de relacionamento entre número de industriais e número de empregos industriais é bastante alto, porém na R.A. de Santos é um pouco inferior (0,7032). Este comportamento está relacionado com o fato do número de estabelecimentos industriais em Santos não seguir uma determinada tendência se comparada a tendência dos empregos, que só aumentaram desde 2002.

### 3.1.13. Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)

	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,945315677	1			
Grau_urbaniz	0,91568596	0,970955841	1		
N_indust	0,930637205	0,98489159	0,976967788	1	
N_empr_indu	0,739788429	0,846938642	0,925811501	0,87495436	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

A correlação entre as variáveis da R.A. da Região Metropolitana de São Paulo apresenta tendência similar as demais regiões. O grau de relacionamento das variáveis é alto e superior a 0,7397, correlação entre número de empregos industriais e rendimento médio real da indústria.

#### 3.1.14. São José do Rio Preto

<b>Tabela 15: Matriz de Correlação – R.A São José do Rio Preto</b>					
	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,974415044	1			
Grau_urbaniz	0,965871556	0,994504391	1		
N_indust	0,97686391	0,981242052	0,961765113	1	
N_empr_indu	0,980974718	0,987373973	0,989192331	0,970099876	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

A R.A. de São José do Rio Preto também apresenta o comportamento de correlação de suas variáveis similar com as demais regiões apresentadas em maioria.

#### 3.1.15 Sorocaba

<b>Tabela 16: Matriz de Correlação – R.A Sorocaba</b>					
	Rend_Indus	Hab_km2	Grau_urbaniz	N_indust	N_empr_indu
Rend_Indus	1				
Hab_km2	0,713006722	1			
Grau_urbaniz	0,969634277	0,816397644	1		
N_indust	0,967550106	0,664210792	0,963522683	1	
N_empr_indu	0,895222031	0,427998558	0,861365131	0,943202714	1
Fonte: RAIS – MTE/Seade (Elaboração própria)					

Por último, a R.A. de Sorocaba apresenta correlação alta para a maioria de suas variáveis. No caso das variáveis que se relacionam com o número de habitantes por km<sup>2</sup> há correlação moderada com o número de estabelecimentos industriais (0,6642) e fraca correlação entre o número de habitantes por km<sup>2</sup> e o número de empregos na indústria (0,4279). Isto é, a baixa relação entre as duas últimas variáveis é explicada por comportamentos divergentes, ou seja, na R.A. de Sorocaba existiu um crescimento populacional gigantesco, conquistando a posição da região que mais cresceu em termos populacionais no estado de São Paulo. Foram, mais de 78% de crescimento entre 2002 e 2014

e, só no último ano, o crescimento passou de 70,53 habitantes por km<sup>2</sup> para 111,01 habitantes por km<sup>2</sup> (aumento de 57%). Porém, o mesmo comportamento não foi registrado para o número de empregos industriais, visto que a região perdeu empregos nos anos de 2009, 2012 e 2014.

### **3.2. Regressão Múltipla entre as variáveis**

A seção anterior pôde medir o grau de relacionamento individual entre as variáveis para que nesta segunda seção, a relação de dependência entre as variáveis pudesse ser calculada. Observou-se que as variáveis apresentadas possuíam, em sua maioria, alta correlação e, portanto, todas foram incluídas no modelo, não havendo descarte de variáveis.

Dessa forma, utilizou-se o método estatístico de regressão múltipla e a plataforma Gretl para comprovar que o coeficiente de determinação entre as variáveis é elevado, visto que a correlação entre as variáveis resultou ser alta. Optou-se por realizar a regressão múltipla apenas dos fatores que tendem a concentração da atividade produtiva (que leva em consideração a variação do salário real). A dispersão, por sua vez, será justificada na próxima seção, visto que a série temporal dos custos de transporte não compreende o mesmo período.

Assim, a hipótese deste trabalho é supor que as variáveis independentes (Habitantes por km<sup>2</sup>, grau de urbanização, número de estabelecimentos industriais e número de empregos industriais) possam justificar a variável dependente (rendimento médio real da indústria), no período de 2002 a 2014, assim como a Nova Geografia Econômica prevê.

Por fim, optou-se por analisar apenas duas Regiões Administrativas paulistas, Araçatuba, que apresentou alta variação do salário real e Região Metropolitana de São Paulo, que apresentou baixa variação do salário real, durante o período estudado. Visto que, é possível perceber dois tipos de comportamento no estado, o das regiões mais desenvolvidas e o das menos desenvolvidas.

#### **3.2.1 Araçatuba**

Para uma melhor análise se examinaram dois modelos. Ambos utilizaram o método dos mínimos quadrados (MQO) que visa obter uma estimativa de beta que minimize a distância entre o valor estimado e o valor observado dos dados.



Em ambos os modelos, o teste F para significância global do modelo, apresentou p-valor entre  $0 < p\text{-valor} < 1$ , portanto o modelo é considerado estatisticamente significativo a 1%.

No modelo 1, as variáveis dependentes Habi\_km2 e N\_empr\_indu não apresentaram significância estatística individual para o modelo. Grau\_urbaniz e N\_indust, por sua vez, apresentaram significância estatística a 10% (representada pelo asterisco único).

O  $R^2$ , ou coeficiente de determinação, demonstra o grau de explicação do modelo. O  $R^2$  varia entre 0 e 1 e, quanto maior ele for, mais explicativo é o modelo. Neste caso, 97,17% do rendimento médio da indústria é explicado pelas variáveis dependentes selecionadas no modelo. Porém, utiliza-se o  $R^2$  ajustado para realizar comparações entre diferentes modelos, visto que não sofre alterações com a simples inclusão ou exclusão de variáveis.

Modelo 1: MQO, usando as observações 2002-2014 (T = 13)				
Variável dependente: Rend_Indus				
	coeficiente	erro padrão	razão-t	p-valor
const	8653,76	6576,75	1,316	0,2247
Hab_km2	-214,029	182,418	-1,173	0,2744
grau_urbaniz	104,432	51,8754	2,013	0,0789 *
N_indust	0,0257666	0,0123256	2,090	0,0700 *
N_empr_indu	-0,00698572	0,00539938	-1,294	0,2318
Média var. dependente	726,7862	D.P. var. dependente		119,1022
Soma resíd. quadrados	4802,325	E.P. da regressão		24,50083
R-quadrado	0,971788	R-quadrado ajustado		0,957682
F(4, 8)	68,89238	P-valor(F)		3,10e-06
Log da verossimilhança	-56,87359	Critério de Akaike		123,7472
Critério de Schwarz	126,5719	Critério Hannan-Quinn		123,1666
rô	-0,255287	Durbin-Watson		2,402369
Excluindo a constante, a variável com maior p-valor foi 3 (Hab_km2)				
Teste RESET para especificação -				
Hipótese nula: a especificação é adequada				
Estatística de teste: $F(2, 6) = 1,34501$				
com p-valor = $P(F(2, 6) > 1,34501) = 0,329148$				
Teste de White para a heteroscedasticidade -				
Hipótese nula: sem heteroscedasticidade				
Estatística de teste: $LM = 11,7942$				
com p-valor = $P(\text{Qui-quadrado}(8) > 11,7942) = 0,160627$				

Modelo 2: MQO, usando as observações 2002-2014 (T = 13)  
Variável dependente: Rend\_Indus

	coeficiente	erro padrão	razão-t	p-valor	
const	939,907	173,158	5,428	0,0004	***
grau_urbaniz	44,2981	8,18145	5,414	0,0004	***
N_indust	0,0270015	0,0125349	2,154	0,0596	*
N_empr_indu	-0,0107774	0,00441503	-2,441	0,0373	**
Média var. dependente	726,7862	D.P. var. dependente		119,1022	
Soma resíd. quadrados	5628,687	E.P. da regressão		25,00819	
R-quadrado	0,966934	R-quadrado ajustado		0,955912	
F(3, 9)	87,72673	P-valor(F)		5,55e-07	
Log da verossimilhança	-57,90564	Critério de Akaike		123,8113	
Critério de Schwarz	126,0711	Critério Hannan-Quinn		123,3468	
rô	-0,098680	Durbin-Watson		2,189718	

Teste RESET para especificação -  
Hipótese nula: a especificação é adequada  
Estatística de teste:  $F(2, 7) = 1,74314$   
com p-valor =  $P(F(2, 7) > 1,74314) = 0,243035$

Teste de White para a heteroscedasticidade -  
Hipótese nula: sem heteroscedasticidade  
Estatística de teste:  $LM = 12,2893$   
com p-valor =  $P(\text{Qui-quadrado}(9) > 12,2893) = 0,197485$

No modelo 2, optou-se por excluir a variável Hab\_km2, provocando uma melhora no resultado de significância do teste. Todas as variáveis, agora, apresentaram significância estatística. Sendo o Grau\_urbaniz estatisticamente significativo a 1%, o N\_empr\_indus estatisticamente significativo a 5% e a variável N\_indust estatisticamente significativa a 10%.

O R<sup>2</sup> ajustado é minimamente inferior ao modelo 1. Neste, as variáveis independentes explicaram 95,76% do modelo, enquanto que no modelo 2, as variáveis independentes explicaram 95,59% do modelo. Assim, o modelo pode ser utilizado, pois as variáveis explicam a concentração industrial.

Por fim, buscando verificar se o modelo viola as hipóteses clássicas, realizou-se os testes RESET para o modelo 1 e 2. Nele, aceitou-se a hipótese nula (de especificação adequada) visto que o p-valor (32,91% no modelo 1 e 24,30% no modelo 2) é maior que 5%.

Também, aceitou-se, a hipótese nula de não heteroscedasticidade, a partir do Teste de White, visto que o p-valor (16,06% no modelo 1 e 19,74% no modelo 2) também apresentou valores maiores que 5%.

Por fim, para o teste de autocorrelação - Durbin Watson, ambos modelos apresentaram valores próximos do número 2, o que indica um teste inconclusivo.

Com base nos coeficientes, é possível ver que, em Araçatuba, a cada aumento de uma unidade no grau de urbanização há um aumento de 44,29 unidades no salário médio real da Indústria, enquanto que a cada aumento de uma unidade do número de estabelecimentos industriais provoca um aumento 0,027 no salário médio real da Indústria. Com um aumento de uma unidade do número de empregos industriais, por sua vez, diminui 0,010 unidades no salário médio real da indústria. Se não houver alterações nas variáveis explicativas, o salário real médio se iguala a constante 939,90.

### 3.2.2. RMSP

No caso da Região Metropolitana de São Paulo, precisou-se acrescentar o logaritmo natural na variável dependente, (rend\_indus). O uso de logaritmo está associado a eliminação de problemas no modelo. Assim, as estimativas se tornam menos sensíveis aos erros, porque sofrem um estreitamento na amplitude dos seus valores (WOOLDRIDGE, 2006).

O teste F para o modelo 1 apresentou p-valor entre  $0 < p\text{-valor} < 1$  e, portanto é considerado estatisticamente significativo a 1%. Porém, na análise da significância das variáveis individuais, nenhuma variável apresentou significância para o modelo, visto que seus p-valores são altos.

O teste RESET para especificação rejeitou a hipótese nula, pois o p-valor é menor que 5%, resultando na rejeição da especificação do modelo ser adequado.

Modelo 1: MQ0, usando as observações 2002-2014 (T = 13)				
Variável dependente: $\ln$ _Rend_Indus				
	coeficiente	erro padrão	razão-t	p-valor
const	-1,75654	2,08636	-0,8419	0,4243
Hab_km2	-0,0342239	0,158182	-0,2164	0,8341
grau_urbaniz	0,213956	0,232366	0,9208	0,3841
N_indust	1,37521e-06	7,15954e-06	0,1921	0,8525
N_empr_indu	2,09118e-06	2,22446e-06	0,9401	0,3747
Média var. dependente	1,734782	D.P. var. dependente	0,765440	
Soma resíd. quadrados	0,355750	E.P. da regressão	0,210876	
R-quadrado	0,949401	R-quadrado ajustado	0,924102	
F(4, 8)	37,52657	P-valor(F)	0,000031	
Log da verossimilhança	4,943896	Critério de Akaike	0,112207	
Critério de Schwarz	2,936954	Critério Hannan-Quinn	-0,468405	
rô	0,208798	Durbin-Watson	1,055675	
Excluindo a constante, a variável com maior p-valor foi 5 (N_indust)				
Teste RESET para especificação -				
Hipótese nula: a especificação é adequada				
Estatística de teste: $F(2, 6) = 29,2518$				
com p-valor = $P(F(2, 6) > 29,2518) = 0,000804828$				
Teste de White para a heteroscedasticidade -				
Hipótese nula: sem heteroscedasticidade				
Estatística de teste: $LM = 11,7121$				
com p-valor = $P(Qui\text{-quadrado}(8) > 11,7121) = 0,164521$				



Feito isso, retirou-se a variável hab\_km2 e adicionou logaritmo natural nas variáveis N\_indust e N\_emp\_indu para melhorar o modelo.

Modelo 2: MQO, usando as observações 2002-2014 (T = 13)				
Variável dependente: l_Rend_Indus				
	coeficiente	erro padrão	razão-t	p-valor
const	-37,9841	23,9982	-1,583	0,1479
grau_urbaniz	0,160093	0,0410139	3,903	0,0036 ***
l_N_indust	0,0125420	0,0328876	0,3814	0,7118
l_N_empr_indu	2,77350	1,74322	1,591	0,1461
Média var. dependente	1,734782	D.P. var. dependente	0,765440	
Soma resid. quadrados	0,337227	E.P. da regressão	0,193571	
R-quadrado	0,952036	R-quadrado ajustado	0,936048	
F(3, 9)	59,54649	P-valor(F)	2,94e-06	
Log da verossimilhança	5,291464	Critério de Akaike	-2,582928	
Critério de Schwarz	-0,323130	Critério Hannan-Quinn	-3,047418	
rô	0,164488	Durbin-Watson	1,125786	
Excluindo a constante, a variável com maior p-valor foi 7 (l_N_indust)				
Teste RESET para especificação -				
Hipótese nula: a especificação é adequada				
Estatística de teste: $F(2, 7) = 23,4317$				
com p-valor = $P(F(2, 7) > 23,4317) = 0,000791257$				
Teste de White para a heteroscedasticidade -				
Hipótese nula: sem heteroscedasticidade				
Estatística de teste: $LM = 12,9482$				
com p-valor = $P(\text{Qui-quadrado}(9) > 12,9482) = 0,164963$				

No modelo 2, o teste F para significância global do modelo, apresentou significância a 1%. O  $R^2$  ajustado, por sua vez, aumentou de valor (0,9360). Assim, as variáveis selecionadas no modelo 2 explicam melhor a variável dependente, l\_rend\_indus, do que as variáveis do modelo 1.

Porém, mesmo que o p-valor do teste RESET tenha aumentado de tamanho, o teste continua a apresentar p-valor menor que 5%, rejeitando a hipótese nula de especificação adequada.

As variáveis l\_N\_indust e l\_N\_empr\_indu não apresentaram significância individual para o modelo, não influenciando o l\_rend\_indus. Apenas, o grau de urbanização revelou ser estatisticamente significativo a 1%.

Assim, é possível concluir que na Região Metropolitana de São Paulo, é a variável grau de urbanização que justifica as alterações nos rendimentos médios reais da indústria, ou seja, as alterações dos estabelecimentos industriais e dos empregos na indústria não

influenciam significativamente o salário real médio industrial. E, portanto, aumentos no grau de urbanização da RMSP provocam aumentos no salário real médio industrial.

O resultado do  $R^2$  ajustado do modelo da R.A. de Araçatuba é maior que o de RMSP, indicando que o modelo da R.A. de Araçatuba é melhor explicado por suas variáveis. Se o modelo proposto é melhor explicado, significa que ele corresponde melhor as hipóteses selecionadas no começo da análise. A RMSP, por outro lado, tem um movimento singular de suas indústrias que não justificam a variação do salário real.

Ainda assim, é possível aceitar que o tamanho do mercado potencial, medido, apenas, pelo grau de urbanização da R.A. explica a variação do salário real.

### 3.3 Dispersão da atividade produtiva

Por fim, o custo de transporte foi utilizado como medida para provar a dispersão da atividade produtiva em São Paulo. Adotou-se dois pontos finais para a produção industrial paulista, sendo o primeiro, o Porto de Santos, onde o escoamento da produção se dá através do transporte marítimo e, o Aeroporto de Viracopos, onde o escoamento da produção ocorre por vias áreas.

Além disso, optou-se por considerar a cidade-sede da Região Administrativa, o marco inicial dos cálculos. E, também, optou-se por considerar, apenas, como custo de transporte rodoviário, o valor dos pedágios, uma vez que, o frete por quilômetros rodados é uma medida estabelecida pelo mercado e não tende a variar muito em distâncias “pequenas”, como a de um mesmo estado.

<b>Tabela 17: CUSTO DE TRANSPORTE DA R.A. AO PORTO DE SANTOS</b>		
<b>CIDADE-SEDE DA R.A.</b>	<b>SOMA DAS TARIFAS</b>	<b>NÚMERO DE PEDÁGIOS</b>
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	R\$230,20	12
PRESIDENTE PRUDENTE	R\$125,70	15
ARAÇATUBA	R\$116,50	15
BARRETOS	R\$113,10	13
FRANCA	R\$107,50	13
BAURU	R\$94,50	11
RIBEIRÃO PRETO	R\$89,70	11
MARÍLIA	R\$87,00	9
CENTRAL	R\$74,60	9

CAMPINAS	R\$47,80	5
SOROCABA	R\$45,10	5
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	R\$40,10	5
RMSP	R\$25,20	1
REGISTRO	R\$3,00	1
SANTOS	R\$-	0
Fonte: Mapeia/Artesp (elaboração própria)		

<b>Tabela 18: CUSTO DE TRANSPORTE DA R.A. AO AEROPORTO DE VIRACOPOS</b>		
<b>CIDADE-SEDE</b>	<b>SOMA DAS TARIFAS</b>	<b>NÚMERO DE PEDÁGIOS</b>
PRESIDENTE PRUDENTE	R\$93,20	11
ARAÇATUBA	R\$69,30	10
SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	R\$67,30	7
BARRETOS	R\$65,30	8
FRANCA	R\$59,70	8
BAURU	R\$47,30	6
MARÍLIA	R\$47,30	6
RIBEIRÃO PRETO	R\$41,90	6
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	R\$30,70	4
REGISTRO	R\$28,40	6
CENTRAL	R\$26,80	4
SANTOS	R\$22,60	4
RMSP	R\$17,50	2
SOROCABA	R\$12,60	1
CAMPINAS	R\$-	0
Fonte: Mapeia/Artesp (elaboração própria)		

É evidente que as Regiões Administrativas mais próximas do Porto de Santos e do Aeroporto de Viracopos apresentam menores custos de transporte. As R.A's que estão localizadas no interior do estado saem prejudicadas, porque têm que arcar com um maior custo de transporte para poder escoar sua produção.

Assim, é possível compreender que, quanto maior seja o custo de transporte, maior a tendência à dispersão da atividade produtiva, ou seja, poucas empresas se concentrarão em Presidente Prudente, São José do Rio Preto, Araçatuba e Barretos, por exemplo. Enquanto que, quanto menor o custo de transporte, maior tendência à concentração da atividade

produtiva e, logo, ao desenvolvimento, como por exemplo, Campinas, Sorocaba, São José dos Campos, RMSP e Santos que estão nas últimas posições da Tabela 17 e 18.

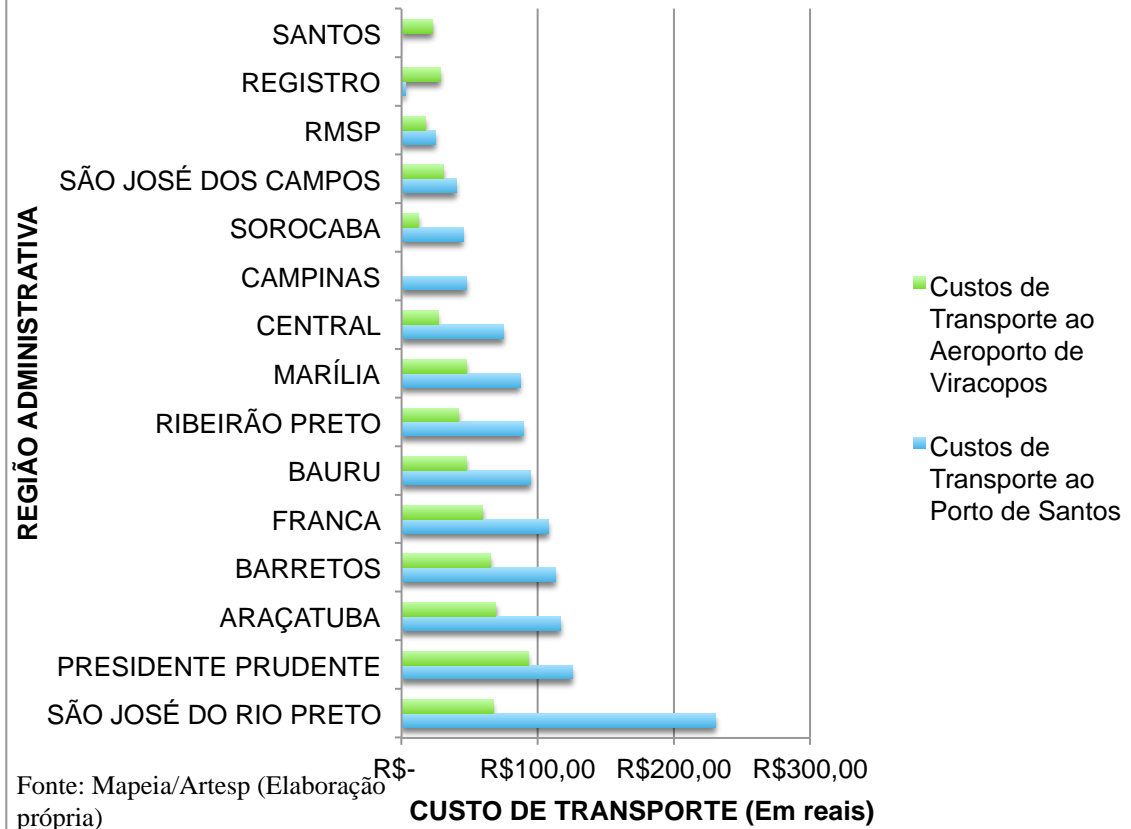
No caso da Tabela 17, Santos está posicionado em último lugar, pois o Porto de Santos está localizado ali e, não possui tarifas para acedê-lo. Enquanto que, na Tabela 18, Campinas, também, não apresenta tarifas, pois o Aeroporto de Viracopos se encontra nesta cidade.

Na Tabela 17, a R.A. de São José do Rio Preto apresentou maior custo de transporte para aceder ao Porto de Santos, totalizando 12 praças de pedágios e R\$230,20. Enquanto que, na Tabela 18, Presidente Prudente apresentou maior custo de transporte para aceder ao aeroporto de Viracopos, totalizando 11 praças de pedágio e R\$ 93,20.

Pelo Gráfico 1 é possível comparar os Custos de Transporte ao Porto de Santos e ao Aeroporto de Viracopos. Desconsiderando Santos e Campinas (que são as cidades-sedes dos pontos da análise), Registro, Região Metropolitana de São Paulo, São José dos Campos e Sorocaba estão no topo do gráfico, ou seja, apresentando menores custos de transporte. Não coincidentemente, são as mesmas Regiões Administrativas que ocupam as últimas posições da Tabela 1, com menores variações do salário real, no período 2002-2014. Dessa forma, pode-se dizer que as regiões mais desenvolvidas do estado de São Paulo, usufruem de menores custos de transporte e, ao mesmo tempo, convivem com altos custos de vida, por conta de terem salários nominais maiores, porém menor poder de compra.

É importante salientar que a R.A. de Registro é uma exceção a esta regra, pois possui baixíssimo nível industrial (apenas 218 estabelecimentos industriais, em 2014) e, baixo grau de urbanização (72,53% de sua população, em 2014). Enquanto que, por exemplo, São José dos Campos, que, também, se beneficia por estar próxima da capital, do Porto de Santos e do Aeroporto de Viracopos, apresenta um maior nível industrial com 3.081 estabelecimentos industriais, em 2014 e, 94,39% da sua população vive na área urbana.

### Gráfico 1: Custo de Transporte por R.A. (tarifa pedágio)





## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através de todas as análises realizadas até este ponto, é possível afirmar que o estudo apresentou fundamentos teóricos e empíricos necessários para a comprovação de que a Nova Geografia Econômica é capaz de justificar a concentração industrial em determinados pontos do estado de São Paulo.

Ao fazer distinção entre os retornos constantes de escala e os retornos crescentes de escala, Paul Krugman introduziu o motivo pelo qual se justificaria a concentração de indústrias em determinadas regiões (o que faltava para as teorias anteriores). Os produtores, a retornos constantes de escala, não eram motivados a concentrar sua produção em determinada área geográfica, visto que, quando se aumentava o fator produtivo, a produção aumentava na mesma proporção. A retornos crescentes de escala, por outro lado, estimulava-se o desenvolvimento desigual entre as regiões.

Além disso, a teoria conseguiu demonstrar a importância dos acontecimentos históricos para justificar os motivos que levaram, hoje, determinadas regiões paulistas serem mais desenvolvidas que as outras.

Ao buscar provar que a teoria da Nova Geografia Econômica é capaz para explicar o cenário paulista, dados foram analisados de cada Região Administrativa. Através da matriz de correlação, pode-se perceber a alta correlação das variáveis escolhidas, entre elas e entre o salário médio real. Optou-se por utilizar o salário real, porque não havia semelhanças dos índices de preços ao longo do estado. Através das correlações, comprovou-se que as variáveis da concentração produtiva se relacionavam com a variação salarial, confirmando que as variações no salário são justificadas pelo tamanho do mercado potencial. Assim, quando se tem uma aglomeração industrial, atuando a rendimentos crescentes de escala, os custos diminuem e, conseqüentemente o preço, aumentando a demanda por mão de obra na região e, conseqüentemente, o salário nominal aumenta.

Portanto, provou-se que há uma certa diferenciação de salário, no estado de São Paulo, suficiente para justificar as desigualdades regionais presentes nele. A teoria prevê que a migração de mão de obra cessará, apenas, com a igualação dos salários reais no longo prazo e o que levaria a um desenvolvimento econômico paulista, por completo. Através dos dados, mais uma vez, percebeu-se que o estado de São Paulo está longe de atingir tal igualação.

Através da regressão múltipla, o modelo contendo a hipótese da NGE apresentou significância e apresentou resultados diferentes para a Região Administrativa desenvolvida e para a menos desenvolvida.

Por fim, a análise dos custos de transportes (através da tarifa dos pedágio) demonstrou que custos altos anulam as vantagens de escala e levam a dispersão da atividade econômica.

Assim, aqueles autores que criaram teorias com procedimentos ou receitas para o desenvolvimento econômico não tiveram êxito, porque o fenômeno histórico e geográfico de cada região possibilitou a criação de condições únicas para elas. É necessário, então, pensar na dificuldade de se governar territórios brasileiros. Sua dimensão dificulta a atuação de políticas nacionais de desenvolvimento econômico e auxilia na promoção das desigualdades econômicas. A área geográfica compreendida pelo estado de São Paulo é grande (tamanho similar de muitos países) e contribui para divergências econômicas, no geral, e altos custos de transporte. Além disso, convive-se com políticas ilegais que não aprimoram o crescimento igualitário do estado. Ao invés disso, existem lobbies rodoviários que impedem o desenvolvimento de opções mais baratas de transporte.

A questão da inovação, defendida, durante todo o trabalho, garante mudanças estruturais para as regiões e, também, deve ser incentivada como política de avanço do desenvolvimento econômico da região. Além disso, atrelá-la às Universidades e aos seus projetos são oportunidades de crescimento regional, visto que, é a responsável pela promoção de avanços sociais, culturais e institucionais.

Portanto, através deste trabalho, pode-se compreender as decisões de localização das indústrias e o comportamento do produtor. Porém, em realidade, percebeu-se que, provavelmente, o desenvolvimento econômico igualitário entre todas as Regiões Administrativas não existe, necessitando da atuação de políticas de Desenvolvimento Regional para a dedução das desigualdades econômicas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBURQUERQUE, F. **Desarrollo económico local y descentralización** en América Latina. *Revista de la Cepal*, v. 82, p.157-171, 2004.

BECATTINI, G. **Del Distrito Industrial Marshalliano a la <Teoría del Distrito> Contemporánea**. Una breve Reconstrucción Crítica. *Investigaciones Regionales - Asociación Española de Ciencia Regional*, vol. 1, p. 9 – 32. España, 2002.

BETARELLI JUNIOR, A. A.; MONTE-MÓR, R. L. M.; SIMÕES, R. F. **Urbanização extensiva e o processo de interiorização do estado de São Paulo: um enfoque contemporâneo**. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR)*, v. 15, p. 179 – 197, 2013..

BERLINCK, M. Tosta; COHEN, Y. **Desenvolvimento Econômico, Crescimento Econômico e Modernização na Cidade de São Paulo**, *Revista de Administração de Empresas*, Rio de Janeiro, v.10, p. 45-64, 1970.

BOISIER, S. **Hay espacio para el desarrollo local en la globalización?** *Revista de la Cepal*, v. 86, p. 47-62, 2005.

BRAKMAN, S.; GARRETSEN, H.; VAN MARREWIJK, C. **The New Introduction to Geographical Economics**. 2ª ed. Cambridge University Press, Cambridge, 2009.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. Política Nacional de Desenvolvimento Regional. Brasília, 2005. Disponível em <[http://www.unc.br/mestrado/mestrado\\_materiais/10.03.08\\_-\\_PNDR\\_texto\\_prova\\_seletiva.pdf](http://www.unc.br/mestrado/mestrado_materiais/10.03.08_-_PNDR_texto_prova_seletiva.pdf)> Acesso em 28 jan 2017

BRESSER-PEREIRA, L.C. **O Conceito histórico de Desenvolvimento Econômico**. FGV, 2006.

BRESSER-PEREIRA, L.C. Desenvolvimento Econômico e o Empresário. *Revista de Administração de Empresas* v.4, p. 79-91, 1962 [1992].

BUSTELO, P. **Teorías contemporáneas del desarrollo económico**, Síntesis, Madrid, 1998.

CAIADO, A. S. C. **Dinâmica socioespacial e a rede urbana paulista**. *São Paulo em perspectiva*, São Paulo, Fundação Seade, v.9, n.3, p.46-53, 1995.

CANO, W.; **Raízes da Concentração industrial em São Paulo**. Campinas: Unicamp, 1998.

CANO, W. **A desconcentração espacial da indústria paulista**. Boletim Regional: Rio de Janeiro, 2006

CANO, W. **Desconcentração produtiva regional do Brasil 1970 – 2005**. Campinas: Editora Unesp, 2007. 1ª edição.

CAVALCANTE, L.R. **Produção Teórica em Economia Regional**. Associação Brasileira de estudos Regionais e Urbanos, 2007.

CHRISTENSEN, K. **Richard Florida**: “La Era de la Creatividad necesita desarrollar el potencial creativo de todos los trabajadores, desde el oficinista hasta el informático”. *Harvard Deusto Business Review*, p. 4-9, 2007.

COELHO, F. Dias. **Desenvolvimento econômico local no Brasil**: as experiências recentes num contexto de descentralização, LC/R.1972, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2000.

COSTA, A. B. **O Desenvolvimento econômico na visão de Joseph Schumpeter**. *Cadernos IHU Ideias*.p. 1-16, ano 4, vol. 47, 2006.

CRUZ, B. O. **Uma breve incursão em aspectos regionais da Nova Geografia Econômica**. Economia Regional e Urbana: Teorias e Métodos com ênfase no Brasil. p.141-182, Ipea, 2011.

FUJITA, M. KRUGMAN, P. La Nueva Geografía Económica: pasado, presente y futuro. *Investigaciones regionales*, primavera, n.4, España, p.177 – 206, 2004.

FURIO, E. **Desarrollo territorial y procesos de innovación**: Los mi-lieux innovateurs. Ciudad y Territorio. *Estudios Territoriales*, XXVIII (110), pp.639-49, 1996.

FURTADO, C. **Desenvolvimento e Subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1961.

FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. Editora Companhia das Letras, Brasil, 2006.

GALVÃO, Antônio C.F. **Política de Desenvolvimento Regional e Inovação**. Lições da experiência europeia. Rio de Janeiro, Garamond, 2004.

GELLNER, E. **O Advento do Nacionalismo e sua Interpretação: Os Mitos da Nação e da Classe**. In Gopal Balakrishnan e B. Anderson, orgs. (2000) *Um Mapa da Questão Nacional*. Editora Contraponto: 107-134. ([1993]2000)

GODOY, D. A desconcentração produtiva, interiorização e o desempenho exportador de São Paulo. Campinas, 2007.

HIRSCHMAN, A. O. **Estratégia do Desenvolvimento Econômico**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura S. A., 1961.

KRUGMAN, P. **Development, Geography and Economic Theory**. 4. Ed. Massachusetts, The MIT Press, 1998.

KRUGMAN, P. What's new about the New Economic Geography? **Oxford Review of Economic Policy**. v.14, n.2, MIT, 1998.

KRUGMAN, P. “**Increasing Returns, Monopolistic Competition, and International Trade**”, 1979,

LIMA, A. C. C.; SIMÕES, R.F. Teorias do Desenvolvimento Regional e suas implicações de Política Econômica no Pós – Guerra: o caso do Brasil. Belo Horizonte, UFMG/Cedeplar, 2009.

LOPEZ, A.; MOTA, C. G. História do Brasil: Uma interpretação. São Paulo, Editora Senac, 2008.

MARQUES, B. Miguel Pereira. **Iniciativas locais de desenvolvimento**, o caso dos municípios de São Paulo e do ABCD, Lisboa, 2008.

MATTEO, M. Teorias do Desenvolvimento Territorial. In: IPEA (Org). **Economia Regional e Urbana**: Teorias e métodos com ênfase no Brasil. Brasília, Ipea, 2011. p. 79-113.

MONASTERIO, L.; CAVALCANTE, L.R. Fundamentos do Pensamento Econômico Regional. In: IPEA (Org). **Economia Regional e Urbana**: Teorias métodos com ênfase no Brasil. Brasília, Ipea, 2011. p. 43-79.

MONTE-MÓR, R. L. **A questão urbana e o planejamento urbano-regional no Brasil contemporâneo**. IN: DINIZ, C. C.; LEMOS, M. B. (Eds.), *Economia e Território*. Belo Horizonte: p.429-446. Editora UFMG, 2005.

MONTE-MÓR, R. L. *O que é urbano, no mundo contemporâneo*. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2006a.

MYRDAL, G. Teoria Econômica e regiões Subdesenvolvidas. Textos de Economia Contemporânea. Rio de Janeiro, 1960.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo 1880-1990**. Campinas: Unicamp, 1996.

PERROUX, F. Economic space: theory and applications, *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 64, Cambridge, Massachusetts, The MIT Press, 1950.

PERROUX, F. O conceito de pólo de desenvolvimento. In: SCHWARTZMAN, J. (Org.). **Economia regional**: textos escolhidos. Belo Horizonte: Cedeplar, p. 145-156, 1977. Edição original de 1955.

PERROUX, F. *A Economia do século XX*. Porto: Herder, 1967.

PORTAL CIDADES PAULISTAS, OPY Editora. Disponível em <<http://www.cidadespaulistas.com.br/prt/conheca-sp.htm>> Acesso em: 29 jan 2017.

POSADA, H.M.; VÉLEZ, J.E. **Comercio y Geografía Económica: una nota sobre la contribución de Krugman a la teoría econômica**. *Lectura Economica*, v.69, p 299 – 311, Colômbia, 2008.

ROBERTSON, R. **Glocalización: tiempo-espacio y homogeneidadheterogeneidad**. *Zona Abierta* 92-93, 2000.

ROBERTSON, R. **The Conceptual promise of Glocalization: commonality and diversity**. Disponível em: <[http://artefact.mi2.hr/\\_a04/lang\\_en/theory\\_robertson\\_en.htm](http://artefact.mi2.hr/_a04/lang_en/theory_robertson_en.htm)>. Data de acesso: 12/05/2016.

SEADE (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados). Disponível em <<http://www.seade.gov.br>> Acesso em 21 jan 2017.

SCHUMPETER, J. A. **Teoria do Desenvolvimento Econômico**. Uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico. Editora Nova Cultural Ltda, São Paulo, 1997.

SCHUMPETER, J. A. **The Development Economics**. Oxford: Oxford University Press, [1911] 1961.

SIMONSEN, R. C. *História Econômica do Brasil: 1500 – 1820*. Edições do Senado Federal – vol. 34, Brasília, 2005.

PIERRO, B. Terrenos Férteis para a Inovação. **Pesquisa FAPESP**, 246. 30-33, ago, 2016.

VÁZQUEZ-BARQUERO, A. **Desarrollo Local, una estrategia para tiempos de crisis**. *Universitas Forum*, vol. 1, n. 2, 2009.

VEIGA, J. Elias da. **A face territorial do desenvolvimento**. *Interações – Revista internacional de Desenvolvimento Local*, vol. 3, n. 5, 2002.

WOOLDRIDGE, J.M. **Introdução à Econometria – uma abordagem moderna**. Thomson, 2006.