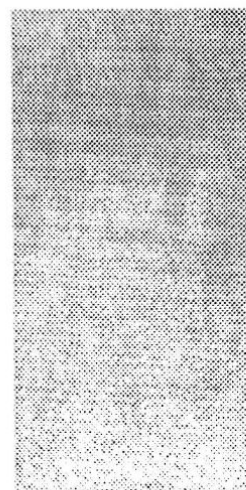


Nilson Leis()*

A Caracterização do processo de urbanização e industrialização: o caso de Sorocaba(**)

(*) Mestre pela PUC-SP. Coordenador do
Curso de Economia na Universidade de Sorocaba
— UNISO

(**) Este artigo é síntese da dissertação de
mestrado apresentada na PUC-SP em maio de 1995.



RESUMO

Este estudo examina algumas das principais correntes teóricas relacionadas ao aspecto locacional e aos fatores econômicos que impulsionam a urbanização. Caracteriza o processo de crescimento urbano-industrial da cidade de Sorocaba e destaca o papel da cidade como pólo regional de crescimento, e ao mesmo tempo, demonstra que as bases de seu desenvolvimento deveram-se a fatores locais específicos. Conclui, que seu crescimento, está intimamente ligado a estes fatores e aos setores industriais de exportação.

ABSTRACT

This study analyses some of the main theoretical streams related to locational aspects and to economic factors which stimulate urbanization. It characterizes the process of urban-industrial growth of Sorocaba and shows the role of the city as a regional growth pole and at the same time proves that the basis of its development were due to specific locational factors. It concludes that its growth is intimately related to these factors and to industrial exporting sectors.

I — ASPECTOS GERAIS DO CRESCIMENTO URBANO: ORIGENS E TEORIAS

I.1— Introdução

O desenvolvimento das cidades no século XX atingiu expressivo crescimento em todo o mundo. Um dos dados marcantes desse crescimento foi o aumento da população urbana em relação à população total. Na tabela I, a seguir, verifica-se esse aumento entre a década de 20 e 90, bem como as previsões até o final do século.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA MUNDIAL — 1920 — 2000
(em milhões de habitantes)

ANOS REGIÕES	1920		1960		1980		1990		2000	
	(A)	(B)%	(A)	(B)%	(A)	(B)%	(A)	(B)%	(A)	(B)%
EUROPA	150	46	245	58	310	65	342	68	375	71
menos ex-URSS)										
ex-URSS	25	15	105	49	190	68	245	76	300	85
AMÉRICA DO NORTE	60	52	140	70	215	81	262	84	310	87
OCEANIA e										
AUSTRÁLIA	5	47	10	64	20	75	22	78	25	80
ÁSIA DO LESTE	50	9	180	23	325	31	422	35	520	40
ÁSIA DO SUL	40	9	155	18	325	25	537	30	750	35
AMÉRICA LATINA	20	22	105	49	245	60	377	70	510	80
ÁFRICA	10	7	50	11	125	28	212	33	300	39
TOTAL MUNDIAL	360	19	990	33	1780	46	2419	49	3090	51

Fonte = ONU

(A) = População absoluta

(B) = Percentual da população urbana total

Esse crescimento da população urbana manifestou-se tanto em países desenvolvidos como subdesenvolvidos, sendo que quase metade desse crescimento ocorreu devido ao crescimento natural da população e a outra metade é decorrente

do processo migratório, do campo para as cidades, conforme estudos elaborados pela ONU ¹.

No caso do Brasil, verifica-se que, na década de 40, somente 31% da população total era urbana, e, em 1991, mais do que duplicou esse percentual urbano, passando a representar 75,5% da população total. A manter-se essa tendência, ao final do século, estaremos com uma população urbana ao redor de 80% da população total, que representará aproximadamente 145 milhões de pessoas vivendo em áreas urbanas.

DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DA POPULAÇÃO BRASILEIRA % DA POPULAÇÃO URBANA

REGIÕES	1940	1960	1980	1991	2000*
NORTE	27,7	37,4	51,6	57,8	60,9
NORDESTE	23,4	33,9	50,5	60,6	65,2
SUDESTE	39,4	57,0	82,8	88,0	91,1
SUL	27,7	37,1	62,4	74,1	80,0
CENTRO-OESTE	21,5	34,2	67,8	79,6	83,5
BRASIL	31,2	44,7	67,6	75,5	79,7

FONTE: ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO IBGE-1.992

* = estimativa

I.2. CRESCIMENTO URBANO — ASPECTOS TEÓRICOS.

Neste estudo, a preocupação central é examinar uma região específica e entender como se processou seu crescimento urbano no contexto da estrutura brasileira, bem como avaliar a atual composição de sua produção industrial em relação ao Estado e ao País.

Nesse sentido, três grandes linhas de desenvolvimento teórico podem ser destacadas dentro dos estudos de Economia Regional:

1) A Teoria da Localização e a Teoria do Lugar Central. Nessas teorias, a preocupação principal reside na distribuição espacial das atividades econômicas e da população e os modelos empregados procuram considerar a variável distância como elemento explicativo;

2) A Teoria da Base Econômica ou Base de Exportação, que procura avaliar os impactos dos fluxos de mercadorias e serviços entre uma região e o resto do mundo sobre a primeira; e

1. ONU (1975:9)

3) Pesquisas empíricas e métodos de análise, como instrumentos de avaliação da performance regional comparativamente às demais regiões e à nação.

1.2.1 AS TEORIAS CLÁSSICAS DE LOCALIZAÇÃO DA ATIVIDADES ECONÔMICAS

A evolução das cidades, principalmente com as transformações de ordem industrial, trouxe em si estímulos à análise científica dos problemas relacionados aos aspectos espaciais. Autores clássicos como Adam Smith, David Ricardo e Karl Marx já mencionavam, embora de maneira isolada, suas preocupações quanto à forma de localização das atividades econômicas.

FRIEDMAN² faz duas distinções essenciais para a economia espacial: 1) a análise locacional e 2) a análise regional. A análise locacional refere-se à decisão dos agentes econômicos de “onde localizar-se” em um espaço geográfico contínuo. Já na análise regional,³ o foco principal é quanto ao agrupamento ou aglomerações de atividades econômicas, sociais, políticas e administrativas, inter-relacionadas em um espaço geográfico que constitui parte do espaço nacional. Assim, se o aspecto locacional relaciona-se às decisões microeconômicas, o aspecto regional relaciona-se às decisões macroeconômicas que envolvam aspectos estruturais dentro das regiões e inter-regiões. Nesse contexto, iniciaremos nossa abordagem teórica do crescimento e desenvolvimento das cidades, enfocando os fatores locais que levam à escolha de determinadas regiões para concentração das atividades econômicas.

1.2.1.1— A ANÁLISE DE VON THÜNEN

O primeiro economista a estudar de forma sistemática a questão do espaço foi Johann-Heinrich Von Thünen. Em seu estudo, Thünen⁴ realiza a análise da localização das diferentes atividades agrícolas em torno de uma cidade, considerada como centro de consumo. Azzoni⁵ destaca no trabalho desse autor alguns pontos essenciais: 1) a influência da distância da cidade sobre a formação de preços de produtos agrícolas; 2) a influência da distância da cidade sobre a agricultura; e 3) a influência do crescimento das cidades sobre a área rural cultivada.

O modelo de análise de Thünen baseia-se numa área agrícola plana, com solo igualmente fértil em todos os seus pontos, localizando-se em seu centro uma cidade,

2. FERREIRA (1989:47)

3. FRIEDMAN & ALONSO (1964:75-77)

4. THÜNEN, J.H.VON, seu livro “Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie (O Estado Isolado em Relação à Agricultura e à Economia Nacional) foi publicado em 1826 e é considerado obra pioneira na teoria da localização.

5. AZZONI (1982:70-71)

com acesso por todos os lados, e seus habitantes consumindo os produtos agrícolas ali produzidos.

A preocupação central de seu modelo é qual será a composição de culturas que permitirá a maximização da renda, em torno da cidade. Essa análise considera ainda que os custos de transporte são uniformes em relação à distância entre a área agrícola e o centro consumidor.

Dessa forma, a renda líquida ⁶ do agricultor (considerando que os preços dos produtos na cidade são iguais) dependerá da distância do centro produtor e centro consumidor, diminuindo à medida que aumenta essa distância.

De forma conclusiva, a idéia central do modelo é demonstrar que a renda do agricultor decresce à medida que aumenta a distância do centro consumidor, levando à concentração do agricultor próximo a este centro, mesmo que precise alterar as culturas cultivadas, com a finalidade de satisfazer os consumidores do centro urbano.

1.2.1.2. A TEORIA DE ALFRED WEBER

Se Von Thünen preocupou-se com a localização e o tipo de culturas da área agrícola em torno das cidades, de outro lado Alfred Weber, no início do século XX, desenvolveu as hipóteses para a teoria da localização da firma⁽⁷⁾.

Sua análise inicial enfoca a influência dos custos de transporte sobre a localização de uma firma. A seguir, analisa os fatores “trabalho” e forças aglomerativas. Em seu modelo de localização supunha três condições gerais ⁸ a) as localizações das fontes de matérias-primas eram locais conhecidos e em número limitado; b) o local e o tamanho dos centros consumidores também eram conhecidos e em número limitado; e c) a mão-de-obra pode ser encontrada em oferta ilimitada, a uma taxa de salário dada, em várias localizações dadas e fixas.

Além dessas suposições gerais, outras aparecem de forma implícita, como: a concorrência perfeita, ao considerar que cada produtor detém um mercado ilimitado, sem possibilidade de obter vantagens monopolísticas de sua escolha locacional; a avaliação de produção fixa através de coeficientes técnicos e, como orientador da atividade do agente econômico, a minimização de custos ⁹

Na avaliação dessa teoria, pode-se verificar que Weber preocupa-se fundamentalmente em responder onde se localizará a atividade industrial. Para Weber, a atividade econômica obtém um ganho, uma redução de custos, de acordo com a localização escolhida. Assim, os custos dos transportes, na teoria weberiana, têm

6. Renda Líquida aqui definida como a receita residual após a remuneração de todos os fatores de produção e do pagamento de fretes.

7. KON (1994:157)

8. FERREIRA (1989:67-69)

9. AZZONI (1982:75-76)

papel decisivo na determinação da localização da indústria e serão mais ou menos importantes, de acordo com o peso dos custos de transporte para a firma, em relação ao custo global da empresa. Dessa forma, as firmas cujos custos de transporte são relevantes passam a direcionar a escolha de localização em função desses custos. Portanto, serão induzidas a se localizarem próximo às fontes de matéria-prima, próximo ao mercado ou nos entroncamentos das redes de transporte. Weber constrói então um modelo em que divide as matérias-primas entre ubiqüidades (materiais encontrados em todas as partes, não oferecendo portanto qualquer estímulo para localização próxima a essa fonte) e localizadas, só encontradas em certos locais e que, portanto, estimulam a localização de firmas próximas.

A outra orientação geral de Weber é relativa aos efeitos dos custos de mão-de-obra. Definida a escolha do local em função do custo de transporte mínimo, Weber passa a analisar de que forma os custos de mão-de-obra interferem nessa decisão. Relaciona então que, se os custos de transporte se alteram de local para local, o mesmo ocorre com os custos de salário. A idéia central é que os centros onde os custos da mão-de-obra são mais favoráveis ao produtor atraem as indústrias dos pontos de custos totais de transporte mínimo para esses pontos onde a mão-de-obra é mais barata. Esta alteração na escolha do local das firmas somente ocorre caso o montante economizado com a mão-de-obra exceda o custo adicional de transporte (custo que ultrapasse o ponto de custo mínimo de transporte).

De forma geral, com base nessas teorias, a localização de determinadas atividades deve-se aos fatores custos de transporte e de mão-de-obra, à proximidade do centro consumidor como do centro fornecedor de matérias-primas e do custo da terra. Outras contribuições, posteriormente, foram dadas às teorias da localização¹⁰, que viriam a complementar os fatores de escolha locacional por parte das firmas. Kon¹¹ aponta que os estudos mais recentes têm se direcionado mais às questões do desenvolvimento regional. Enfatiza que, além dos fatores já citados, outros passaram a ter relevância, tais como: a existência de competição em determinado mercado, principalmente quando existem possibilidades de exportação, as disponibilidades de água e energia no local a ser escolhido para localização da firma, a eliminação de resíduos provocados pela acelerada industrialização, que implica em um nível crescente de poluição ambiental, dispositivos fiscais e financeiros, a existência de infraestrutura de serviços públicos e privados e elementos intangíveis (subjetivos), em

10. Podemos citar as contribuições de August Lösch, Harold Hotteling, Tord Palander, Edgar M. Hoover. No Brasil, os pioneiros foram Fernando de Oliveira Mota e Ruy Aguiar Silva Leme. Além das obras dos autores, pode-se ter análises dessas teorias nos trabalhos desenvolvidos (mencionados nesta pesquisa) pelos professores Carlos R. Azzoni, Carlos Maurício C. Ferreira e Paulo R. Haddad.

11. Kon (1994:157-176).

regiões específicas, tais como a tradição ou os segredos de família. No entanto, dentro dos objetivos deste trabalho, as teorias apresentadas permitirão fazer a avaliação desejada. Destacam-se, no entanto, dentre estes fatores complementares, em decorrência do caso a ser estudado, os fatores de incentivos fiscais ou financeiros para a instalação de indústrias em determinadas regiões, que se tornaram igualmente atrativos. Como exemplo, temos, no interior do Estado de São Paulo, a criação de zonas industriais, motivadas principalmente pela facilidade de compra de terras, como pela isenção ou redução de impostos para os que nesse local desejem se instalar.

1.2.2. TEORIA DA BASE ECONÔMICA OU BASE DE EXPORTAÇÃO

Na teoria da base econômica, a estrutura produtiva da economia urbana é considerada como composta de duas categorias: atividades básicas, que produzem e distribuem bens e serviços para exportar para fora de uma área urbana; e não básicas, ou de serviços, cujos bens e serviços são consumidos dentro dos limites da cidade.

As atividades básicas são o elemento-chave do crescimento da cidade e sua expansão provoca crescimento de todo sistema urbano ¹².

A hipótese fundamental da teoria é que o setor que comanda o crescimento da cidade é o setor de base, porque é ele justamente que faz com que a cidade não se limite a satisfazer suas próprias necessidades, mas leve em consideração, também, a demanda externa. Assim, quando a demanda de exportações da cidade aumenta, o emprego de mão-de-obra no setor base aumenta também e com ela a demanda de serviços internos da cidade. Desta forma, a demanda externa por bens e serviços produzidos na cidade é que provoca a modificação no nível de renda, através do efeito multiplicador de renda gerada pelas exportações.

Schikler ¹³ analisa que, quanto maior e mais complexa a estrutura urbana, menos possível será definir atividades básicas de não básicas. Outra crítica à teoria da base econômica é apresentada por Blumenfeld ¹⁴ e relaciona-se à capacidade, desta teoria, de explicar o crescimento da cidade. Se a demanda externa é a variável autônoma, esta não pode ser explicada através de variáveis endógenas, ficando a teoria da base restrita à análise da estrutura produtiva.

Conforme análise de Thompson & Lodder, "A teoria da base mostra a necessidade de se estudarem as condições da oferta de bens e serviços exportáveis, no pressuposto de que os fatores de produção estarão disponíveis para satisfazer às necessidades de expansão da produção"¹⁵.

12. RICHARDSON (1973:170)

13. SCHIKLER (1974:9-51)

14. BLUMENFELD (1974:13)

15. ANDRADE & LODDER (1979:97)

1.2.3. TEORIA DO LUGAR CENTRAL

Esta tem sido a teoria mais difundida sobre o crescimento urbano, muito embora originariamente não tenha tido o propósito de explicar esse processo. Inicialmente elaborada por Christaller, em 1.933, foi posteriormente desenvolvida por vários autores. A idéia inicial era explicar a hierarquia das cidades segundo o espaço, isto é, o tamanho, o número e a distribuição espacial das cidades.

Para Richardson¹⁶ a vantagem da análise dos lugares centrais é poder ser uma teoria geral no sentido de explicar a evolução da hierarquia urbana e também o crescimento individual da cidade. Nesta teoria, o que permitiria o crescimento da cidade seria o abastecimento de provisões de bens e de serviços para a região circundante e esse crescimento seria função da demanda de bens e serviços da população de seu interior.

Assim, o interesse desta teoria recai, principalmente, na possibilidade de entender a distribuição espacial das atividades terciárias, ou seja, como a oferta de bens e serviços, confrontada com a demanda de consumidores dispersos pelo espaço, gera as áreas de mercados para estes bens e serviços, e como a concorrência de seus ofertantes determina uma estruturação hierárquica das atividades econômicas exercidas nos lugares centrais.

Conforme descreve Richardson,

A função primordial da cidade é atuar como centro de serviços para o interior imediatamente próximo a ela (denominado região complementar), fornecendo bens e serviços centrais como: comércio atacadista e varejista, serviços bancários, profissionais, administrativos, facilidades de educação e diversão. Esses serviços centrais podem ser classificados em ordens superiores e inferiores, obtendo-se uma hierarquia de centros de acordo com a ordem dos serviços que fornecem¹⁷.

O nível de renda e o tamanho populacional delimitam a área de mercado e a variedade de bens e serviços ofertados no centro urbano, e estes determinam o nível de renda de seus habitantes. Assim a variável-chave para o crescimento sustentado da cidade é a demanda dos seus habitantes e da região servida por seus bens e serviços.

Desta forma, um tamanho crescente da população de um centro urbano, se significar também um crescimento na renda de seus habitantes, imprimirá, via expansão da demanda, força ao movimento de crescimento econômico da cidade. As determinantes que influenciam a oferta de certos bens ou serviços no centro

16. RICHARDSON (1978:83)

17. RICHARDSON (1973:161-2)

são a própria demanda e o alcance de um bem. No caso da demanda, o fator preponderante de influência é a população do centro e/ou sua renda.

Para o alcance de um bem, vários fatores são considerados de influência, mas, principalmente, o fator denominado “distância econômica” (distância geográfica convertida em custos de frete e outros custos relacionados com o transporte)¹⁸.

O grau de centralidade de uma cidade é medido por sua classe. As cidades de classe elevada fornecem os “bens superiores” (os bens que o consumidor vai procurar a uma distância maior, que são oferecidos por um número limitado de estabelecimentos), têm uma população importante, uma grande periferia e um grande número de estabelecimentos. As cidades de classe inferior provêm “bens inferiores” (bens de primeira necessidade, em uma região circundante restrita, também encontráveis em cidades de classe elevada).

Observa Guyot:

*(...) cada centro se encontra, em consequência, incluído em uma hierarquia com uma classe correspondente à importância do interior servido, ela mesma função da natureza dos bens produzidos e distribuídos. Os lugares centrais de classe superior exercem todas as funções dos lugares centrais secundários e ainda mais certas funções características de seu nível hierárquico*¹⁹.

No exame das diversas teorias aqui apresentadas, constatou-se que todas representam caminhos alternativos à compreensão do processo de urbanização. De um lado, pelos diversos enfoques apresentados, de outro, pelo caráter de complementariedade que possuem.

Dessa forma, a aplicação dessas teorias dependerá, principalmente, dos objetivos de análise.

Para o complemento desta parte teórica, devem-se enfocar os conceitos relacionados à própria dinâmica da urbanização, uma vez que esse processo leva à configuração de um conjunto de cidades ou de regiões, que acabam por constituir todo um sistema nacional urbano.

1.2.4. A QUESTÃO DOS PÓLOS DE CRESCIMENTO

Para Lasuen²⁰, o conceito de “pôle de croissance” (pólo de crescimento), juntamente com conceitos conexos tais como centros de crescimento, pólos de desenvolvimento, regiões “core” e centros regionais, tornou-se uma idéia de grande aceitação, a partir da conceituação de Perroux²¹.

18. RICHARDSON (1973:162-3)

19. GUYOT (1968:91)

20. LASUEN (1978: 113-114)

21. PERROUX, F. Sua obra clássica sobre pólos de crescimento e analisada por J. R. Lasuen é “Note sur la notion de Pôle de Croissance” em *Economie Appliquée*, Janeiro-Junho. 1955.

A abordagem de Perroux sobre pólos de crescimento parte da análise de G.Cassel sobre economias estacionárias e de que forma estas obtêm crescimento. Perroux assim expõe o modelo de Cassel:

A população cresce; a produção global cresce na mesma proporção que a população, sendo constante a relação entre o fluxo dos bens de produção e o fluxo dos bens de consumo; a propensão para o consumo e para a poupança, os coeficientes de produção, o tempo de trabalho permanecem invariáveis; o capital real aumenta num ritmo exatamente proporcional à produção e ao consumo; o rendimento real por habitante permanece constante; o índice do nível geral dos preços e os preços relativos não sofrem variação²²

Nessa análise pode-se interpretar que, para Perroux, a economia a cada período de tempo reflete exatamente a economia do período anterior, variando somente as quantidades que são alteradas por um determinado coeficiente.

Perroux, ao basear-se nestes modelos para explicar o desenvolvimento (que é considerado inovador, pois estimulou as análises futuras sobre essa questão), criou o espaço abstrato para diferenciar sua teoria das teorias de localização espacial. E por que abstrata? Porque ele se referia às influências das indústrias com suas inovações, não apenas circunscrito ao espaço em que esta se localiza geograficamente, mas a influência sobre outros espaços a partir da sua inovação.

Perroux avalia então que a economia avançaria sob os efeitos diretos e indiretos das inovações, gerados pela expectativa do novo produto, bem como pelo impacto provocado pelos preços e renda gerados. Assim, as cidades com novas indústrias tenderiam a crescer mais rapidamente, comparativamente às cidades que possuísem indústrias velhas, e esse fato se repetiria nas indústrias ligadas a esses novos produtos e nas localizações dessas, provocando, igualmente, crescimento setorial e geográfico.

Nesse contexto de análise, verificou-se que o conceito de pólos de crescimento é relevante para se constatar a partir de que momento uma economia pode sair de um estado estacionário e obter seu desenvolvimento. As análises aqui expostas indicam que os pólos de crescimento podem depender dos fatores locais, das inovações industriais e do poder das indústrias propulsivas; e da política governamental de criação ou incentivos a regiões determinadas.

Tendo esses pontos iniciais de embasamento, o trabalho direciona-se, agora, a analisar o caso da cidade de Sorocaba.

22. CASSEL, G. Elaborou o modelo de circuito estacionário. Perroux cita sua obra, como base para suas pesquisas." *Teoretische Sozialökonomie*, 4a.ed. Leipzig, 1927, 1a.ed.1918.

II — ANÁLISE DE CASO: SOROCABA

II.1. INTRODUÇÃO

O objetivo principal deste trabalho é o de realizar a análise da urbanização da cidade de Sorocaba. Nesse contexto, abordaram-se, anteriormente, os principais enfoques teóricos a respeito do crescimento urbano. Tendo esses pontos de alicerce, terá este capítulo o papel de caracterizar o desenvolvimento urbano e industrial da cidade de Sorocaba.

II.2 — OS CICLOS ECONÔMICOS DA CIDADE

II.2.1 — O BANDEIRISMO (1654-1733)

A grande corrida provocada pela descoberta de ouro alastrou-se através dos bandeirantes, principalmente em Minas Gerais. Alguns bandeirantes, em decorrência de conflitos nas áreas exploradas, deslocaram-se para o oeste, onde vieram a realizar novas explorações, o que trouxe maior afluxo de ouro para o Estado de São Paulo.

Aluísio de Almeida²³ registrou que, pouco antes da morte de Balthazar Fernandes, por volta de 1667, grupos de parnaibanos e suas famílias, atraídos para a nova vila, preparavam-se para, mesmo sem um líder, retornar à vida bandeirante, conscientes de que só a lavoura não garantia o desenvolvimento da comunidade. Inicia-se, assim, a vida bandeirante dos sorocabanos, que teve à frente Pascoal Moreira Cabral, que levou à descoberta de ouro junto ao rio Coxipó, dando origem assim a uma nova vila, a hoje cidade de Cuiabá. A partir de Sorocaba, iniciaram-se outras bandeiras, notadamente entre os anos de 1690-1730, principalmente com a finalidade de obter ouro nas minas da Região Centro-Oeste. O sustentáculo econômico de Sorocaba nesse período era basicamente advindo dos ganhos obtidos pelos bandeirantes sorocabanos e, na medida em que a exploração foi-se esgotando, dado o seu caráter rudimentar, não permitiu maior sustentáculo da economia local.

II.2.2 — O CICLO DO TROPEIRISMO (1733-1897)

O ciclo do tropeirismo²⁴ surgiu como consequência do descobrimento de minas, no final do século XVII e início do século XVIII, em Cataguases (Minas Gerais), o que provocou um deslocamento de numerosa população para aquela região, atraída pela esperança de enriquecimento rápido. Esse deslocamento humano provocou a criação de povoados densamente ocupados, separados por enormes distâncias.

23. ALMEIDA (1969:41-50)

24. O tropeirismo caracterizou-se pelo uso generalizado do lombo animal, equino ou muar - especialmente este - para transporte de cargas.

O principal entrave à forma de ocupação desse contingente de pessoas era relativo à própria sobrevivência, dificultada pelas longas distâncias sem um meio de transporte adequado. De outro lado, ao sul, nas planícies platinas, desde o século XVI, era incalculável o número de cabeças de gado bovino, eqüino e muar, e estas seriam uma possível solução ao abastecimento das regiões mineiras.

A principal dificuldade à utilização dos animais era a transferência desses animais, através de regiões desconhecidas²⁵.

Em 1727, foi iniciada a construção de uma estrada ligando a região do Prata a Curitiba, integrando aqueles campos criadores ao resto da colônia portuguesa. Para completar esse traçado, em fins de 1732, o negociante Cristovão Pereira de Abreu inicia, a partir de Viamão (que daria origem à cidade de Porto Alegre), sua viagem com animais dos pampas gaúchos, para atingir as regiões mineiras. Data do início de 1733 a primeira tropa oficial de muares que atravessa Sorocaba.

Tantas foram, posteriormente, as tropas que passaram ou estacionaram em Sorocaba, que a cidade, graças à sua privilegiada situação geográfica tornou-se a sede das feiras dos muares, as quais reuniram brasileiros do norte e do sul, que vendiam, compravam e trocavam muares. Iniciam-se, assim, em Sorocaba, em função das feiras de muares, diversos estabelecimentos de comércio e serviços, além de inúmeras atividades artesanais e de produção caseiras, com a finalidade de atender as tropas de muares²⁶.

A fabricação de arreios para animais em couros, armazéns, hospedarias, fabricação de facas, facões foram alguns dos produtos e serviços realizados na cidade e que passaram a representar o ponto de apoio econômico da localidade, dando origem as transformações espaciais, através da construção de novas casas residenciais e comerciais.

Em 1897, registrou-se a última realização da feira de muares, que foi considerada durante século e meio, o sustentáculo da economia local, muito embora não se deva considerar essa data como o marco final do tropeirismo, haja vista que, paralelamente à utilização de outras formas de transporte, como as ferrovias, o tropeirismo continuou existindo, embora já não provocando mais os impactos iniciais sobre a economia local.

II.2.3 — O CICLO INDUSTRIAL (1875-1930)

Os marcos iniciais de atividade industrial na região são dois fatos históricos relevantes, embora se tenha verificado que não foram estes que acabaram por dar maior representatividade à economia da região. O primeiro marco de atividade

25. JOB (1983:6-7)

26. FLEURY (1950:16)

industrial remonta ao século XVI, com a construção, por Afonso Sardinha, dos primitivos fornos para a produção de ferro. O segundo ocorre logo após a Carta Régia de 1808, que permitiu a criação de setores industriais no Brasil e, principalmente, deu o ensejo, como já destacamos anteriormente, à implantação da indústria siderúrgica, que havia sido iniciada no século XVI com pequenas forjarias. Assim, em 1810, foi fundada a Fábrica de Ferro de Ipanema, em São João do Ipanema, que seria a maior siderúrgica do século XIX. Apesar das condições favoráveis ao desenvolvimento dessa indústria, a produção irrisória para o porte dessa fundição, a qualidade do ferro ali produzido e os altos custos levaram ao seu fechamento em 1886²⁷, que foi o quadro que caracterizou a implantação da indústria siderúrgica no país.

Desde 1850, as feiras de muares começaram a registrar decadência, em virtude da criação das linhas férreas. Em 1856, Sorocaba iniciou outra atividade econômica, com a plantação de sementes de algodão herbáceo, visando à exportação de algodão à Inglaterra, que ficara sem a matéria-prima para os seus teares, em decorrência da Guerra de Secessão nos Estados Unidos. O algodão aqui produzido era transportado inicialmente em lombos de burro até o porto de Santos. Luiz Matheus Mailasky, que era o principal comprador do algodão produzido na cidade, sentiu necessidade de adequar o transporte por meios mais eficientes e econômicos, idealizando a construção de uma estrada de ferro que ligasse Sorocaba a São Paulo e ao porto de Santos. Em 10 de julho de 1875, era inaugurada a Estrada de Ferro Sorocabana. Iniciava-se, a partir daí, um novo ciclo econômico para a região, o qual, com a inauguração da ferrovia, incentivou a instalação de indústrias têxteis.

O auge da indústria têxtil foi atingido no primeiro quarto do século XX, a partir daí entrando em processo de decadência, até meados da década de 60, quando, inclusive, começaram a ser desativadas. Cabe ressaltar que o auge da indústria têxtil é atingido exatamente no período que os historiadores e pesquisadores da economia paulista²⁸ citam como a fase de transição da sociedade agrária para a sociedade urbano-industrial.

II.2.4. O NOVO CICLO INDUSTRIAL (1930-1980)

II.2.4.1 — ANÁLISE GERAL

A cultura cafeeira representou para a economia paulista o alicerce de seu desenvolvimento econômico e urbano. No caso da região de Sorocaba, seu impacto foi muito menor que em outras regiões do Estado. A região de Sorocaba nunca se

27. CAMARGO (1981:175.)

28. CANO, NEGRI et all.

caracterizou como grande produtora, e o maior fator de influência do café, na região, foi servir de ponto de ligação, haja vista que a instalação da ferrovia na região permitiu a passagem, por aqui, das produções oriundas de outras regiões.

Numa avaliação do quadro geral da urbanização na região e no Estado de S.Paulo, podemos destacar a seguinte análise:

*(...) nos anos 20, é o desenvolvimento urbano decorrente da combinação entre indústria e expansão agrícola, por sobre uma rede urbana originada de processos anteriores à acumulação industrial, que estava tomando corpo nos anos 20, (...) como o antigo mercado muar no século XVIII, e o algodão, nos séculos XIX e XX, em Sorocaba*²⁹.

Sob o enfoque populacional, pode-se observar que, em 1940, a população da cidade de Sorocaba já atinge o total de 70.299 habitantes, sendo a população urbana de 55.039, representando 78,3% da população total, enquanto a sub-região de Sorocaba atinge a 201.895 habitantes para uma população urbana de 96.348, representando 47,7%, da população total.

Verifica-se, por estes dados, que a cidade de Sorocaba já possuía, na região, predominância urbana em sua população, ao contrário dos demais municípios da sub-região, com predominância de população rural.

A partir do final da década de 60, com a decadência da indústria têxtil e a chamada política de interiorização do desenvolvimento, as cidades do interior paulista, e dentre elas a cidade de Sorocaba, iriam entrar em nova fase de industrialização.

Dessa forma, entre a década de 30 e 50, a economia sorocabana, que havia recebido impactos reduzidos do período cafeeiro, viu drenada para fora de sua região parte expressiva das oportunidades da expansão algodoeira e, por outro lado, também não conseguiu, dadas as características de topografia e composição do solo, aproveitar-se da expansão canavieira nem das culturas intercalares ao café ou de outras que o substituíram³⁰.

A partir de 1956, com a implementação do Plano de Metas e a inauguração da rodovia Raposo Tavares (1954), a região começa a ingressar numa nova fase, marcada pela produção de bens intermediários, de capital e de consumo duráveis, em parte fruto da diversificação dos grupos locais originários da exploração mineral da região.

No início dos anos 70, se a região de Sorocaba já não apresentava a liderança relativa de sua economia no Interior paulista do começo do século, havia sinais, conforme destacado, da revitalização de sua economia, decorrentes do novo ciclo industrial que se iniciara.

29. NEGRI et al (1988:27)

30. CENÁRIOS DA URBANIZAÇÃO PAULISTA. RAs - SEADE (1992:156-158)

O novo estágio de industrialização que o Brasil atingiu nos anos 70, e as alterações, na política governamental, no sentido de estimular a instalação de indústrias no Interior, permitiu à economia sorocabana transformar-se em pólo de atração industrial, permitindo, ainda, aumentar seu grau de integração com a região metropolitana. No caso da região de Sorocaba, a política federal incentivou a extração mineral (a região possui o maior potencial do Estado) e o reflorestamento, que pelas condições da região, tornou-a o maior parque estadual da indústria madeireira³¹.

Em nível estadual, os investimentos em infra-estrutura, principalmente de transportes, foram fundamentais para a nova expansão econômica que se processou na década, principalmente através da inauguração da rodovia Castelo Branco, novas ligações com Piracicaba e Campinas, bem como a intensificação da ferrovia no transporte de carga.

II.3 — SOROCABA NO CONTEXTO DA REGIÃO NA DÉCADA DE 80

A cidade de Sorocaba é a principal cidade da Região de Governo de Sorocaba, que possui 17 municípios.

Inicialmente, ressalta-se que só a cidade de Sorocaba possuía, em 1985, 39,2% da população total da região e 45,4% da população urbana, e, por outro lado, apenas 3,5% da população rural. Estes dados enfatizam o elevado grau de urbanização da cidade em relação à região, quando medido pelo número de habitantes do meio urbano em relação ao rural. Sorocaba possui taxa de 98,6% de urbanização, enquanto a Região apresenta 83,67% (incluída a própria cidade; caso excluíssemos Sorocaba do total da Região a taxa de urbanização dos demais municípios atingiria 76,3%).

Após 1985, alguns dados evidenciam que a cidade continuou a atrair novos investimentos, conforme se observa pelos dados da relação municipal do licenciamento de atividades e pela declaração de ICMS³²:

— cerca de 20% do valor agregado na indústria local em agosto de 1989 originaram-se de instalações posteriores a 1980;

— do faturamento total das novas instalações, cerca de 27% provieram do setor dedicado à produção de bens de consumo não-duráveis, 62% da produção de bens intermediários e os restantes 11% do setor produtor de bens de capital e de consumo duráveis.

Avalia-se, por estes dados, que os fatores de expansão da indústria no município (40% do valor da produção industrial da região) mantiveram-se, apesar de, na década de 80, contar com estímulos fiscais menores. Se, de um lado, os

31. CENÁRIOS DA URBANIZAÇÃO PAULISTA- RAs.-SEADE (1992:154)

32. CENÁRIOS DA URBANIZAÇÃO PAULISTA. RAs.-SEADE (1992:156-158)

municípios mantiveram os fatores de atração industrial criados nos anos 70, de outro lado, em nível federal, escassearam os recursos, decorrentes da crise do setor público, enquanto, em nível estadual, restringiram-se basicamente ao alargamento de rodovias e pavimentação de outras, sem criar as melhorias fundamentais da década de 70, como a construção da Rodovia Castelo Branco, Bandeirantes e Imigrantes.

Assim, no estudo citado, passa-se a supor que a descentralização industrial ganhou vida própria, provavelmente motivada pelo saturamento das condições da Grande São Paulo e, por outro, pela própria sinergia que os núcleos industriais interioranos adquiriram.

II. 5 — ANÁLISE GERAL DAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DE SOROCABA

Como visto anteriormente, desde a Vila de Monte Serrat, no ano de 1601, que Aluísio de Almeida assim descreveu, “Nossa Senhora de Monte Serrat não era propriamente uma Vila, mas apenas alguns ranchos de pau-a-pique, de palmeiras e sapê, sem nenhuma rua, nenhum vereador e nem igreja”³³, várias transformações se processaram na cidade.

Um dos fatores primordiais que permitiram a urbanização da cidade foi a sua privilegiada localização. Mesmo algumas das iniciativas locais, e que permaneceram como marco histórico, não permitiram maior desenvolvimento da cidade. Dentre essas temos: as iniciativas de criação dos primitivos fornos por Afonso Sardinha e mesmo a Siderúrgica de Ipanema, que foram marcos históricos significativos, mas que não induziram ao desenvolvimento da região. Após essa fase, o Bandeirismo contou com outras iniciativas locais, que permitiram a criação de um pequeno comércio local, mas não induzindo igualmente ao avanço da comunidade no sentido econômico. O marco principal do desenvolvimento urbano da cidade decorreu principalmente do tropeirismo, notadamente em virtude de a cidade servir como ponto estratégico de locomoção entre cidades com produção própria.

Sorocaba, portanto, inicia seu desenvolvimento, como ressaltam os estudos de geógrafos, em decorrência das rotas naturais de transporte. Assim, localidades situadas ao longo dessas rotas tendem a criar vantagens locais, capazes de atrair várias atividades e obter supremacia funcional na região. Evidenciam-se, assim, na cidade, características de região polarizada e de cidade exportadora de bens e serviços para fora da região, já desde a fase do tropeirismo.

Após essa fase, Sorocaba ingressa num período de industrialização voltada à indústria têxtil, direcionada principalmente à exportação para fora da região e do

33. ALMEIDA (1969:13-39)

país. A nova fase de industrialização, denominada, neste estudo, novo ciclo industrial, decorrente do tipo de processo em que ocorreu, iniciou-se principalmente após a indução dos governos federal e estadual, criando estruturas para sua implementação. Basicamente, o tipo de indústria aqui instalada sempre o foi com caráter exportador, criando, conforme aponta-se na Teoria de Base de Exportação, fatores locais para a geração de novas formas de atividades, inerentes ao desenvolvimento urbano, e, conseqüentemente, maiores rendas e empregos na região.

Neste novo ciclo, entende-se que os incentivos à descentralização industrial da Região Metropolitana, bem como o novo estágio da industrialização brasileira, alcançado na década de 70, permitiram à cidade ingressar nos anos 80 com um perfil solidificado de industrialização. Estavam, portanto, criadas as condições para o avanço de sua urbanização e de sua industrialização. Tais indícios podem ser verificados por dados mais recentes, apontados anteriormente, tais como o que indica que 20% do valor agregado da indústria local foram originados de instalações posteriores a 1980.

Além do aspecto industrial, destaca-se que a cidade de Sorocaba, a partir de meados da década de 80, teve ampliado expressivamente o setor terciário, conforme apontam dados do valor adicionado na região, entre 1980-1988, tornando-se esta a maior de todas as regiões administrativas do Estado, permitindo que a participação da região no Estado subisse de 3,9% em 1980 para 5,2% em 1988.

No aspecto comercial, a cidade teve expressiva expansão na década de 80. Exemplificando esse crescimento podemos apontar a existência atual de três “shoppings centers” na cidade, que representaram um acréscimo de mais de 500 lojas, desde o final de 1980. Estima-se que só estes “shoppings”, em vendas de tecidos e vestuários, representem 10% das vendas locais.

De outro lado, é visível a expansão do setor terciário, dada pela ampliação das agências bancárias, que, de 3 agências em 1970, passou a contar com 28 em 1980 e com 90 (postos e agências) em 1990, segundo informações do cadastro municipal.

Em suma, com os dados apresentados, constata-se evidências de continuidade da expansão urbana, inclusive com uma dinâmica própria, com tendências maiores ao desenvolvimento do seu setor terciário.

III — O TESTE DA BASE DE EXPORTAÇÃO ATRAVÉS DO QUOCIENTE LOCACIONAL APLICADO À CIDADE DE SOROCABA.

III.1 — INTRODUÇÃO

A hipótese fundamental da teoria é que o setor que comanda o crescimento da cidade é o setor de base, porque é ele justamente que faz com que a cidade não se limite a satisfazer suas próprias necessidades, mas leve em consideração, também, a demanda externa. Assim, quando a demanda de exportações da cidade

aumenta, o emprego de mão-de-obra no setor base aumenta também, e com ela, a demanda de serviços internos da cidade.

O objetivo do modelo, que veremos adiante, permite uma primeira aproximação analítica da estrutura econômica de regiões e autoriza-nos ainda a realizar projeções quanto ao futuro nível das atividades econômicas ou empregos regionais.

III.2. A TÉCNICA EMPREGADA — CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS: O QUOCIENTE LOCACIONAL

Várias técnicas têm sido empregadas ³⁴ para aplicação da teoria da base de forma empírica. Dentre estas técnicas está a denominada “Quociente Locacional”, elaborada na metade da década de 30 por Hommer Hoyt, e que tem sido uma das mais utilizadas³⁵.

Sua metodologia consiste em quantificar o emprego básico (da mesma forma que a teoria se refere a produtos básicos não locais ou de exportação e não básicos locais) de uma comunidade.

A metodologia do quociente operacional possibilita medir a concentração de certas atividades numa determinada área com referência à distribuição desta atividade num espaço geográfico que abrange a primeira, em um dado período ou entre dois períodos ou mais, tomando-se como base a nação como base de referência, embora isso não seja indispensável.

O resultado apurado através dessa equação, além de nos indicar se determinadas atividades estão concentradas na área em questão com referência à distribuição dessas mesmas atividades num espaço geográfico que abrange esta área, identifica-nos se estes setores são de atividades básicas para a cidade. Assim, todo resultado acima da unidade nos dará indicações dessas ocorrências.

III.3. O QUOCIENTE LOCACIONAL EM SOROCABA

Esta análise iniciou-se pela orientação descrita por Haddad, que recomenda realizar uma matriz entre a região a ser analisada e a região base de comparação, especificando os setores de análise envolvidos. Dessa forma, a análise será realizada comparativamente entre a cidade de Sorocaba, o Estado de São Paulo e o Brasil, em função do objeto deste trabalho. São considerados os principais setores industriais da cidade: metalúrgico; mecânico; material elétrico; transportes e têxtil (que representaram em conjunto 72,6% e 69,7%, respectivamente, do valor da produção industrial e do valor da transformação industrial em 1985). Foram definidos, seja por sua representatividade, seja pela importância histórica, como o têxtil, que

34. SCHICKLER (1974:44)

35. HADDAD (1989:227)

representa a fase inicial da industrialização da cidade, ou de setores como o mecânico ou metalúrgico, que lideraram o novo ciclo industrial da cidade. Esta análise será realizada comparativamente à distribuição destas atividades no Estado de São Paulo, devido ao processo de industrialização pelo qual passou após 1970. Complementarmente, realizar-se-á análise em relação ao país, buscando evidenciar a performance industrial de determinados setores da indústria de Sorocaba em relação ao país.

Feita a análise sobre a matriz base de cálculo para apuração do quociente locacional, passam-se a avaliar os seus resultados, descritos na tabela III, a seguir:

**QUOCIENTES LOCACIONAIS DE SOROCABA, ESTADO DE
SÃO PAULO E BRASIL PARA ATIVIDADES DA INDÚSTRIA
DE TRANSFORMAÇÃO: 1975, 1980 E 1985.**

	SOROCABA X E.S.P.			SOROCABA X BRASIL		
SETORES	1975	1980	1985	1975	1980	1985
Metalúrgico	0.6875	1.1426	1.1651	1.0165	1.6045	1.6450
Mecânico	1.2429	1.6035	1.6075	1.9839	2.4871	2.5014
Mat. Elétrico	0.5119	1.0418	0.6443	0.9602	1.8020	1.1342
Transporte	1.2221	0.9949	1.5394	2.0368	1.6247	2.7834
Têxtil	3.7009	3.2706	3.2868	5.1415	4.0660	4.3223
Outras ativ. de Transformação	0.6344	0.7718	0.8156	0.6561	0.7646	0.8098

De forma geral, estes quocientes nos indicam os seguintes aspectos para a região:

- 1) as atividades industriais de Sorocaba, entre 1975 e 1985, apesar do período recessivo do país (81-83) e do menor volume de recursos destinados à industrialização do interior, ampliou sua representatividade, comparativamente a São Paulo e ao país;
- 2) as atividades analisadas consideram-se básicas, exceto material elétrico, que teve acentuada redução de participação, sendo hoje essenciais para a geração de renda e emprego na cidade e região;
- 3) estas atividades apresentam-se mais concentradas em Sorocaba, em relação a sua concentração no Estado como um todo, portanto assumem maior importância dentro da região e, de outro lado, indicam que há relativamente maior dispersão ou menor especialização destas atividades no restante do Estado.

IV — CONCLUSÕES

Esta pesquisa representou um esforço para maior conhecimento das características de urbanização e industrialização da cidade de Sorocaba. Procurou-

se atingir estes objetivos por intermédio de algumas análises que, em primeiro lugar, foram referentes à investigação teórica sobre as origens das cidades. Após essa abordagem inicial, realizou-se a pesquisa dos principais fatores teóricos, relacionados aos elementos locacionais e econômicos que impulsionam o crescimento e desenvolvimento urbano, visando “alimentar-se” dos conhecimentos mínimos necessários para entender, sob os diversos enfoques, como se dá ou como se origina esse processo.

Dessa forma, este capítulo procurará sintetizar ou concluir as principais características do processo de urbanização de Sorocaba. Para tanto, utilizar-se-á dos diferentes momentos econômicos da cidade, que possibilitem verificar como se deu esse processo.

O principal fator que possibilitou o crescimento urbano de Sorocaba foi a sua localização privilegiada na ligação entre o Sul do País e os Estados do Sudeste e do Centro-Oeste.

Assim, como rota dos meios de transporte existentes no século XVI, desde a fase conhecida como bandeirismo até o tropeirismo, e esta fase sendo o principal fator de início de atividades urbanas na cidade, Sorocaba teve as condições naturais de localização para o seu crescimento urbano. A partir do momento em que a rota dos tropeiros é estabelecida, principalmente em função das possibilidades de demanda por bens e serviços necessários ao desenvolvimento das atividades tropeiras, Sorocaba estabeleceu-se como lugar primordial para a oferta desses bens e serviços. Cria-se na cidade a fabricação e comercialização de produtos artesanais, serviços básicos necessários aos viajantes e a possibilidade, diante da sua localização, do retorno daqueles para reabastecimento.

Evidenciam-se nesta análise características descritas na Teoria do Lugar Central. Nesta teoria, verificou-se que lugar central é a região ou país que cria um papel de distribuidor varejista e de prestação de serviços. Este papel, inclusive, pode ser temporário, como o foi no caso de Sorocaba na fase tropeira. Há ainda a consideração de que esta localidade pode atender regiões mais distantes, de acordo com as características peculiares dos bens fornecidos, como se deu na cidade, com o fornecimento de materiais específicos de utilização dos tropeiros. Esta fase possibilitou, assim, crescimento não só na oferta de bens e serviços, mas o aumento da demanda local, seja motivada pela renda adicional gerada pelas atividades de fornecimento aos que aqui passavam, seja pelo aumento de demanda gerada pelos que aqui ficavam.

Paralelamente ao término da fase tropeira, Sorocaba continua com sua característica natural de ser rota de transporte, agora em decorrência da instalação das ferrovias necessárias ao desenvolvimento da sua então incipiente indústria têxtil. Assim, ao final do século XIX, a cidade começa a criar bases econômicas

diferenciadas da estrutura anterior, que irá dar outra dimensão a sua estrutura urbana no século seguinte. O desenvolvimento da indústria têxtil local, com a finalidade de produzir aqui produtos para exportação para fora da região e para fora do país, possibilitou nova configuração à cidade, passando a ter características descritas na Teoria da Base de Exportação. Nessa teoria, a hipótese fundamental é que o fator primordial do crescimento urbano da cidade são as atividades voltadas para exportação para fora da região, que possibilitam a modificação do nível de renda através do efeito multiplicador dessas atividades.

E esse efeito multiplicador se refletirá no aumento da demanda por outros bens e serviços locais, necessários à manutenção dos residentes na comunidade exportadora.

Entre o primeiro quarto do século XX e até a metade desse século, a análise realizada leva à conclusão de que a cidade viveu uma fase estacionária, pois, mesmo acompanhando o crescimento industrial do país, seu crescimento foi inferior à média estadual.

A partir de 1956, com a implementação do Plano de Metas e a inauguração da Rodovia Raposo Tavares, mais uma vez a cidade, em decorrência dos fatores locacionais e da possibilidade de maior integração, ingressa numa nova fase, marcada pela produção de bens intermediários, de capital e de consumo duráveis, em função principalmente da diversificação dos grupos locais, originários da exploração mineral da região, propícia a essa atividade.

Esse novo ciclo industrial da cidade permite elevar a participação relativa da cidade em relação ao Estado. Essa nova configuração, agora industrial diversificada, permite a Sorocaba ratificar-se como região polarizadora, iniciada desde a instalação da indústria têxtil e expandida nesse período. A cidade passa a ser não só exportadora de bens para fora da região, mas atende cada vez mais as cidades circundantes. Torna-se ponto de criação de empregos e provoca efeito multiplicador, com suas novas indústrias, nas cidades da região. Conforme analisa Perroux, os efeitos de novas formas de produção numa cidade não se restringem a influenciar apenas a sua estrutura, mas essas inovações levam determinado espaço a ampliar o seu mercado, não mais restrito ao espaço delimitado topograficamente.

Essa nova fase avança mais a partir da política descentralizadora de São Paulo, que, de pólo regional principal, busca deslocar esse eixo maior, com a criação ou a consolidação de outros pólos menores, que lhe serviriam, como já serviam, de cidades complementares ("hinterlands"). Criam-se estruturas de sistemas de cidades funcionais, com divisões hierárquicas, de acordo com a representatividade das regiões e de seus municípios, configurando-se estruturas específicas, de acordo com o enfoque da Teoria do Lugar Central.

Na avaliação do período entre 1975-1985, enfatizou-se o aspecto de região polarizadora da cidade de Sorocaba, bem como que, na atual distribuição de suas atividades, destacam-se as indústrias mecânica, metalúrgica, têxtil e de transportes com configurações, conforme análise do quociente locacional, de empresas exportadoras para fora da Região. Cabe salientar que outras atividades industriais vêm apresentando crescimento de participação no total da indústria de transformação (no conjunto, cerca de 19% em 1975 e 24% em 1985), o que denota maior diversidade do parque industrial da cidade, e, conseqüentemente, menor dependência relativa das atividades analisadas que se caracterizam como de base de exportação.

No entanto, a tendência de crescente diversificação industrial da cidade não atingiu ainda os padrões observados no Estado de São Paulo, ou mesmo o grau de produtividade deste, pois na análise sobre o excesso de emprego nas atividades de exportação, a cidade é comparativamente mais dependente dos setores analisados, do que o Estado. De outro lado, dados mais recentes sobre São Paulo e mesmo sobre Sorocaba, indicam uma forte tendência à expansão das atividades terciárias, semelhante a que passaram países mais desenvolvidos. Esse deslocamento, se de um lado poderá diminuir a representatividade do setor secundário na cidade, provocará na região a criação de novos pólos industriais. Em suma, com o estudo realizado, pode-se constatar evidências da continuidade de expansão urbana da cidade, inclusive com uma dinâmica própria, com tendências maiores ao desenvolvimento do seu setor terciário. Cabe, por último, enfatizar que a privilegiada localização da cidade e os pontos favoráveis de acesso à Região Sul do país, poderá permitir novo foco de crescimento, semelhante à fase do tropeirismo, em razão da integração em andamento, denominada MERCOSUL, que abrange, além do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. Essa citação deve-se à já representatividade das exportações das indústrias locais aos países integrantes do MERCOSUL (cerca de 15% do total exportado para fora do país, conforme dados da SECEX local), e do recente anúncio por parte do Governo do Estado (fevereiro/1995) da duplicação da Rodovia Raposo Tavares e da melhoria da Rodovia Castelo Branco, ambas importantes vias de acesso à Região Sul do país. Essa perspectiva, ainda mera especulação, poderá incrementar o comércio entre esses países e a posição privilegiada da cidade, poderá lhe permitir manter sua característica natural de Lugar Central, de ampliar a renda gerada pelas indústrias de Base de Exportação, e assim exercer os efeitos polarizadores de sua economia ao restante da Região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, Aluizio de. **História de Sorocaba**. Sorocaba : IHGGS, 1969.
- ANDRADE, A.T., LODDER, C.A. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA / INPES, 1979.
- AZZONI, C.R. Evolução das teorias de localização das atividades econômicas. In: **Economia urbana: localizações e relações intersetoriais**. São Paulo: IPE-USP, 1982.
- BLUMENFELD, H. "A Metrópole Moderna". In: **Cidades : a urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.
- CAMARGO, J.F. **Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos**. São Paulo: IPE-USP, 1981.
- COMUNE, A.E. A Cidade e o crescimento urbano. In: **Economia urbana: localização e relações intersetoriais**. São Paulo : IPE-SP, 1982.
- FERREIRA, Carlos M.C. As Teorias da Localização e A Organização Espacial da Economia. In: HADDAD, P.R. (Org.). **Economia regional**, Fortaleza: BNB/ETENE, 1989.
- FLEURY, R. S. **Almanaque de Sorocaba**. Sorocaba, 1950.
- FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS — SEADE. **Características gerais do processo de industrialização paulista**. São Paulo: SEADE, 1988.
- _____. **Cenários da urbanização paulista**. São Paulo : SEADE, 1992. Documento Básico, v.1 — Regiões Administrativas, v. 2 — 8.
- FRIEDMAN, John, ALONSO, William. Location and spatial organization: introductory note. In: **Regional development and planning**, Cambridge, The M.I.T. Press, 1964.
- GUYOT, F. **Essai d'économie urbaine**. s.l.: s.n., 1968.
- HADDAD, P.R. Métodos de análise regional. In: _____. org. **Economia regional: teorias e métodos de análise**. Fortaleza: BNB / ETENE, 1989.
- HANSEN, N. M. Teoria dos pólos de desenvolvimento em um contexto regional. In: FAISSOL, S. (Org.) **Urbanização e regionalização: relações com o desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1975.
- JOB, V. R. Origens e importância do Ciclo do Tropeirismo. In: BONADIO, G. (Coord.) **Tropeirismo e identidade cultural da Região de Sorocaba**. Sorocaba, 1983.
- KON, A. **Economia industrial**. São Paulo : Nobel, 1994.
- _____. **A produção terciária : o caso paulista**. São Paulo : Nobel, 1992.
- LASUEN, J. R. A respeito de polos de crescimento. In: FAISSOL, S. (Coord.). **Urbanização e regionalização: relações com o desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: IBGE, 1978. Seleção de textos básicos.
- NEGRI, B., CANO, W., GONÇALVES, M. Flora. **A interiorização do desenvolvimento**

econômico no Estado de São Paulo. São Paulo: SEADE/UNICAMP, 1988. v.1, n.1-2.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Conselho Econômico Social, 57a.sessão. **Étude sur l'économie mondiale, 1973.** (extrait). Problèmes politiques et sociaux. jan. 1975.

PERROUX, F. O conceito de pólo de crescimento. In: FAISSOL, S. (Org.). **Urbanização e regionalização:** relações com o desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: IBGE, 1975.

RICHARDSON, H. W. **Economia regional:** teoria da localização. **Estrutura urbana e crescimento regional.** Rio de Janeiro: Zahar, 1973.

_____. **Urban economics.** Illinois : Dryden Press, 1978.

SCHIKLER, S. A teoria da base econômica regional: aspectos conceituais e testes empíricos. In: HADDAD, P. R. (Ed.). **Planejamento regional:** métodos e aplicação ao caso brasileiro. 2.ed. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1974.

SOROCABA. PREFEITURA MUNICIPAL. SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E HABITAÇÃO. **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Sorocaba.** 1988.