

O novo perfil econômico do Grande ABC

The new economic profile of the Great ABC region

MARIA DE LOURDES PEIXOTO XAVIER*
ANA CLAUDIA MENDES SOUZA**
JULIANA PEDRESCHI RODRIGUES***
LUIS PAULO BRESCIANI****

RESUMO

Este artigo trata de questões referentes às mudanças econômicas e urbanas na região do Grande ABC. Para tanto, inicialmente, apresentamos dados sobre a implantação da indústria automobilística e o desenvolvimento urbano decorrente dessas mudanças, bem como a composição da força de trabalho vinda de outros Estados do país. A partir da reestruturação econômica ocorrida na região, surgem as parcerias público-privadas estabelecidas para a criação de Arranjos Produtivos Locais (APLs), e as alternativas de recuperação por meio da criação do Eixo Tamanduatehy Axle também são analisadas. Concluímos

* Mestra em Administração pela Universidade Municipal de São Caetano do Sul, professora da Faculdade Editora Nacional e Universidade Municipal de São Caetano do Sul – Imes. E-mail: mlxavier752@uol.com.br

** Mestra em Administração pela Universidade Metodista de São Paulo, professora da Faculdade Editora Nacional e Universidade ABC. E-mail: anaclaudiamendes@yahoo.com.br

*** Mestre em Administração pela Universidade Metodista de São Paulo, professora da Faculdade Editora Nacional e Universidade ABC. E-mail: julianaprodrigues@uol.com.br

**** Doutor em Política Científica e Tecnológica pela Unicamp, professor do Programa de Mestrado em Administração da Universidade Municipal de São Caetano do Sul – Imes – e secretário de Desenvolvimento Econômico e Ação Regional da Prefeitura de Santo André. E-mail: lpb3@ig.com.br

com uma abordagem sobre a reestruturação econômica da região, considerando especialmente os pólos industriais e os arranjos produtivos locais, os quais agrupam organizações de variados segmentos econômicos, bem como a formação da Agência de Desenvolvimento Regional.

Palavras-chave: desenvolvimento regional; rearranjo econômico; pólos produtivos.

ABSTRACT

This article focuses on questions concerning the economic and urban changes in the region of the Great ABC. We introduce some data and information on the automotive industry and the urban development, as well as the composition of the work force coming from other States of the country. The regional economic restructuring results in public-private partnerships for the building of Local Productive Arrangements (APLs), and the urban redevelopment through the Project Tamanduatehy Axle is also analyzed. Finally, we consider the economic reorganization of the region, stressing the main role played by industrial complexes and local productive arrangements, as well as the creation of a Regional Development Agency.

Keywords: regional development; economic rearrangement; productive polar regions.

1 INTRODUÇÃO

Os termos ABC Paulista, região do Grande ABC ou simplesmente ABCD são comumente empregados para delimitar um território formado por sete municípios da Região Metropolitana de São Paulo: Santo André (A), São Bernardo do Campo (B), São Caetano do Sul (C), Diadema (D), Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Além disso, algumas dessas cidades apresentam importantes subdistritos, como são os casos de Santo André (Utinga e Paranapiacaba), São Bernardo do Campo (Riacho Grande e Rudge Ramos), Diadema (Piraporinha) e Ribeirão Pires (Ouro Fino Paulista e Santa Luzia). Juntos, esses municípios representam uma extensão territorial de 841 km², o que representa 0,33% dos 248.600 km² que compõem o território total do Estado de São Paulo (Nascimento, 2005).

No mapa a seguir, é possível identificar o posicionamento dos municípios que compõem a região do Grande ABC a partir da região metropolitana de São Paulo (Figura 1).



Figura 1 – Mapa da região do Grande ABC na Região Metropolitana de São Paulo.

Fonte: Prefeitura de Mauá (2007).

Atualmente, a região do Grande ABC é considerada o principal pólo industrial brasileiro e um dos mais importantes destaques no contexto da economia da América Latina (Moraes, 2003). Mas faz-se necessário analisar o contexto histórico para uma melhor compreensão das origens da formação e do desenvolvimento econômico dessa importante região, além de discutir a formação dos pólos em setores específicos da economia regional.

A história do Grande ABC remonta ao Brasil colonial, no início do século XVI, quando a região servia de passagem e descanso para as tropas da colônia portuguesa. Posteriormente, próximo a São Bernardo do Campo e São Caetano, formou-se um núcleo urbano, na época da chegada dos imigrantes. Nessa região, começou-se a investir na infraestrutura urbana, a partir do século XIX, com a instalação da ferrovia São Paulo Railway Company, mais tarde denominada Santos-Jundiaí. Esse empreendimento visava à “melhoria do transporte de produtos agrícolas do interior para o Porto de Santos, em especial do café, que começava a ser produzido em larga escala na Província de São Paulo” (Santos, 1992, p. 215).

Tal estrutura começou a atrair indústrias, que se beneficiavam das facilidades de transporte, da disponibilidade de áreas próximas à linha férrea e ao rio Tamanduateí, além dos incentivos fiscais oferecidos por alguns municípios. As ferrovias incentivaram a vocação industrial e o povoamento suburbano originado pelo povo-

adoestação”, valorizando-se as áreas próximas à ferrovia e desvalorizando as regiões mais distantes (Moraes, 2003, p. 34).

Em geral, as indústrias que se instalavam na região eram ligadas a produções químicas, cerâmicas, têxteis e de móveis. Além disso, “foram surgindo pequenos negócios, como carpintarias, funilarias, sapatarias, barbearias, pequenas pensões e restaurantes, que foram dando feição mais urbana a toda região” (Santos, 1992, p. 247).

Assim, a expansão industrial, ao final do século XIX, por muito tempo, caracterizou a região por um misto de produção industrial e artesanal. De maneira mais específica em áreas, como na cidade de São Caetano, o interesse dos trabalhadores era pela várzea compreendida entre os rios Tamanduateí e dos Meninos, local rico em excelente argila. Ali surgiram os primeiros estabelecimentos, que se dedicaram à fabricação de telhas, tijolos e louças, seguindo a tradição dos antigos monges beneditinos, os quais possuíam fazendas na região; mais tarde, começou a produção em larga escala (Martins, 1957).

Na cidade de Ribeirão Pires, também houve produção de tijolos e telhas em olarias, devido à matéria-prima ser farta na região em função do solo argiloso. Além disso, a construção da ferrovia impulsionou o crescimento e o desenvolvimento da extração de madeiras destinadas à produção de dormentes e para uso em fornalhas. A chegada das grandes indústrias automobilísticas ao ABC marcou o início da história econômica de Diadema.

2 A REGIÃO DO GRANDE ABC

Nos anos 1950, a via Anchieta tornou-se o grande eixo de localização do setor industrial automobilístico no Brasil. Na região, instalaram-se empresas, tais como a Volkswagen, a Willys (mais tarde, Ford), a Mercedes-Benz e a Scania. A urbanização de Diadema ocorria em consequência da expansão industrial de São Bernardo do Campo. “A indústria automotiva acabou por abrir mercado para áreas complementares na cidade, como o setor de autopeças e de embalagens, transformando-se rapidamente se transformou no ramo de atividade econômica mais intensa do município” (Borba et al, 2005, p. 13).

Atualmente, a metalurgia e as indústrias de cosméticos e de plásticos são os principais pólos econômicos da região do Grande ABC. As estratégias, a partir da década de 1950, e, mais particularmente por meio do “plano de metas de 1956, objetivavam assegurar

as bases materiais para endogeneizar o padrão de acumulação brasileiro num patamar mais elevado” (Bortoletto, 2002, p. 36).

Para Klink (2000), a indústria automobilística e seus setores derivados receberam impulsos decisivos nessa época. O apogeu da indústria automobilística deu-se na década de 1970, período marcado pelo aprofundamento da globalização, implicando o aumento quantitativo e a mudança qualitativa nos fluxos de informações, mercadorias, trabalho e capital, e o início de seu declínio, na década de 1980, devido ao esgotamento do modelo de crescimento, o qual marcou as cinco décadas anteriores.

Nos anos 1990, a produção industrial continuou desacelerada, com os incentivos fiscais voltados para outras áreas do Estado de São Paulo e outras unidades da federação, além das dificuldades de transporte e dos custos mais elevados do trabalho na região metropolitana de São Paulo. O Grande ABC perdeu várias indústrias, e, hoje em dia, há um grande esforço do setor público e da sociedade para a manutenção das indústrias existentes.

Além disso, tem-se observado aumento de atividades nos setores de serviços e no comércio. O desafio do início deste século XXI está relacionado à criação de novas alternativas para a cidade, que vai se transformando e garantindo melhores condições de vida aos seus moradores e alterando o perfil e as características econômicas tradicionais de cada cidade do Grande ABC como veremos a seguir.

Na cidade de Diadema, no período de 1995 a 2000, ocorreu crescimento notadamente nos setores de serviços e comércio com a diminuição progressiva dos empregos ocupados na indústria. Além disso, mudanças no perfil econômico também podem ser percebidas na cidade de São Caetano, a qual deixou de ser uma cidade com vocação meramente industrial, transformando-se em um município preocupado com a atração de empresas de serviços ou que tenham tecnologia de ponta. A cidade busca trazer uma Faculdade de Tecnologia (Fatec) e, também, anseia consolidar o Pólo Tecnológico Cerâmica e um Centro Italiano de Serviços Tecnológicos Metal-Mecânico, para dar suporte a micros, pequenas e médias empresas da região. Atualmente, a cidade de São Caetano é favorecida pela qualidade do trabalho, pelo maior índice de inclusão digital do país, por grande porcentagem de jovens na faculdade, pelo melhor Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) do Brasil, por sua política tributária e pela boa perspectiva de carreira profissional.

São Bernardo do Campo também vem investindo na qualificação profissional voltada ao setor de serviços, atualmente desenvolvendo projetos, como a Incubadora de Empresas de São Bernardo, implantada em 1999. Por meio dessa iniciativa, há a oferta de espaço físico, consultoria jurídica, financeira e treinamento de recursos humanos aos novos empreendedores. Já o Departamento de Fomento ao Comércio e Serviços desse município desenvolve programas e projetos com o objetivo de fornecer apoio técnico para as empresas comerciais ou de prestação de serviços. Realiza ainda estudos de natureza comercial, estimula e orienta a criação e a localização de novos pólos comerciais, de acordo com a potencialidade de mercados consumidores.

Além disso, a Prefeitura de São Bernardo do Campo vem desenvolvendo o Plano Diretor de Turismo, com o objetivo de transformar o município em pólo planejado de entretenimento, turismo de negócios e de lazer, produzindo, assim, crescimento na oferta de empregos e na geração de renda.

Rio Grande da Serra possui parque fabril singelo, e suas principais atividades econômicas são o comércio, os serviços e a agricultura (basicamente de hortifrutigranjeiros) – setores constituintes em seu processo histórico. Na cidade de Mauá, estão localizadas diversas empresas, que compõem o Pólo Petroquímico de Capuava e o Pólo Industrial de Sertãozinho. Essas empresas atuam em diferentes ramos com predominância de petroquímicas, metalúrgicas, mecânicas e químicas. Tais organizações reúnem importantes empresas, tais como: Firestone (Centro de Distribuição), Tintas Coral, Metalúrgica Jardim, Goodyear e Porcelana Chiarotti entre outras. Já a ZDE (Zona de Desenvolvimento Econômico) de Capuava abriga importantes indústrias, sobretudo, as químicas e petroquímicas. Mauá tem se destacado por ser a única cidade da região do ABC com grandes áreas disponíveis para a instalação de novas empresas, contando, ainda, com acesso direto ao futuro rodovanel.

A criação do Projeto Eixo Tamanduatehy teve como objetivo a congregação e o planejamento de esforços de requalificação urbana, econômica, social e ambiental das áreas industriais localizadas na várzea do rio Tamandateí e ao longo da ferrovia Santos/Jundiaí. Tal projeto foi planejado a partir de modelos modernos de urbanismo inclusive, envolvendo a participação cidadã, o desenvolvimento econômico e a inclusão social, viabilizada por meio do comprometimento dos atores locais (governo, comunidade, iniciativa privada e instituições públicas e privadas).

Hoje, a região conta com uma agência de desenvolvimento, a qual realiza suporte às indústrias e empresas prestadoras de serviços com a proposta de aproximação das cidades. Dessa forma, a região torna-se mais competitiva podendo proporcionar aos empresários a oportunidade de desenvolvimento. A região cresceu e se desenvolveu com base na sua economia local. A infraestrutura regional favoreceu o crescimento do parque industrial, porém há de se ressaltar que mais de 50% da região do Grande ABC é composta de áreas de proteção aos mananciais, tendo Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra 100% de seu território sob essa legislação. A Lei de Proteção aos Mananciais passou a exercer papel fundamental na gestão municipal, uma vez que os fatores de desenvolvimento estão, necessariamente, ligados à apropriação do solo, trazendo reflexões sobre a expansão de empresas existentes e a atração de outras novas para a região.

3 INFRA-ESTRUTURA DE ACESSO À REGIÃO DO GRANDE ABC

A região do Grande ABC é favorecida em sua infraestrutura logística por muitos aspectos, inclusive por estar próxima ao porto de Santos, o maior da América do Sul e importante eixo de importação e exportação do país. Não obstante, também localiza-se a poucos quilômetros da cidade de São Paulo, sendo entrecortada pela rodovia Anchieta e pela avenida dos Estados, as quais facilitam o abastecimento do próprio ABC, da capital e do interior.

O trabalho, que, no início, era artesanal, foi marcado, posteriormente, pela chegada do ensino profissionalizante técnico, qualificando, assim, os trabalhadores. Juntando-se a esse fato “as condições mais acessíveis que para a instalação do que na cidade de São Paulo, além de incentivos fiscais que, junto ao plano de metas do Presidente Juscelino, atraiu empresas para a região” (Bortoletto, 2002, p. 367).

A partir desse cenário, foi possível viabilizar essas transformações, proporcionando grande integração e interação de relações comerciais e econômicas com a capital e todo Estado, bem como facilidade nas operações de logística com todo o país. Quando o anel viário de São Paulo estiver pronto, proporcionará ganhos adicionais e incrementais, trazendo assim maiores vantagens competitivas à região (Nascimento, 2005).

3.1 Portos e rodovias da região

Dois portos devem ser considerados: Santos e Paranaguá. O primeiro surgiu junto à expansão da cultura do café, na província

de São Paulo, na segunda metade do século XIX, atingindo toda a estrutura da Baixada Santista e que originou a necessidade de novas instalações portuárias adequadas às exportações do produto, com marco oficial em 1892. O porto de Santos influi na logística de produtos dos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná e países do Mercosul.

O porto é provido de malha ferroviária para trânsito de vagões próprios e de ferrovias que o servem, contando ainda com locais para armazenagem de carga geral, inclusive contêineres sólidos e líquidos a granel, sendo todo o complexo administrado pela Codesp e policiado pela guarda portuária. Está localizado no centro do litoral do Estado de São Paulo, estendendo-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, distando 2 km do oceano Atlântico.

Com os investimentos e a logística necessários, Santos pode garantir a posição de porto concentrador para a Região Sudeste do Brasil e para todo o cone sul, pois são servidos por um grande complexo de transporte, próximo às rodovias Anchieta e Imigrantes e aos aeroportos internacionais, além de ferrovias, que permitem a interligação com a hidrovia Tietê-Paraná.

O principal sistema de ligação entre a região metropolitana da capital do Estado de São Paulo, o porto de Santos, o Pólo Petroquímico de Cubatão, as indústrias e fábricas do ABCD e a Baixada Santista, é o Sistema Anchieta-Imigrantes. Tal sistema é formado pelas rodovias Anchieta, dos Imigrantes, Padre Manoel da Nóbrega (antiga Pedro Taques), Cônego Domênico Rangoni (antiga Piaçaguera-Guarujá) e duas interligações entre a Anchieta e a Imigrantes, uma no Planalto e outra na Baixada.

A rodovia estadual Anchieta (SP-150) passa pelos municípios de São Paulo, São Bernardo, Cubatão e Santos, fazendo a ligação entre a região metropolitana de São Paulo e a Baixada Santista. Já a implantação da Rodovia dos Imigrantes (SP-160) visou ao atendimento do grande fluxo de tráfego entre a Grande São Paulo e a Baixada, uma vez que a rodovia Anchieta estava com sua capacidade de vazão praticamente esgotada ao final da década de 1960. A rodovia dos Imigrantes passa pelos municípios de São Paulo, Diadema, São Bernardo do Campo, Cubatão, São Vicente e Praia Grande. Para sua construção, foram aplicadas tecnologias avançadas, principalmente em seus túneis e viadutos de grandes extensões. Há também a rodovia Índio Tibiriçá (SP-31), via de ligação regional entre a Bai

xada Santista e o Vale do Paraíba, a qual passou a configurar fator de expansão urbana na medida em que proporcionou melhoria na ligação dos municípios para o transporte de cargas e pessoas.

Quadro 1– Acessos rodoviários

Acesso principal	Município
Rodovia dos Imigrantes	Diadema e São Bernardo
Av. Ayrton Senna da Silva	Mauá
Via Anchieta	Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e São Bernardo
Av. do Estado	Santo André e São Caetano
Via Índio Tibiriçá	Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e São Bernardo

Fonte: Nascimento (2005).

3.2 Rodoanel Governador Mário Covas

O rodoanel governador Mário Covas foi criado a fim de contribuir para melhorar o fluxo de caminhões e ônibus nas marginais paulistanas, visando a acabar com o chamado “trânsito de passagem” na Região Metropolitana da Grande São Paulo (RMSP). O empreendimento busca facilitar o fluxo de cargas que seguem para os países do Mercosul e para o porto de Santos, facilitando os deslocamentos de cargas entre o Norte e o Sul do país, reduzindo o custo dos transportes e melhorando a eficácia dos sistemas produtivos.

O rodoanel terá uma extensão total de 170 km, sendo dividido em quatro trechos: Norte, Sul, Leste e Oeste. O primeiro a ser construído foi o trecho Oeste, o qual está em operação desde outubro de 2002 e tem 32 km de extensão. Ele interliga cinco das dez principais rodovias que chegam a São Paulo: Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Bandeirantes e Anhangüera, sendo também uma via expressa para acesso aos municípios de São Paulo, Embu, Cotia, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Taboão da Serra e Santana de Parnaíba.

Essas rodovias, segundo dados da Dersa (2006), quando interligadas, absorverão 60% dos veículos, que passam pela Região Metropolitana de São Paulo, ou seja, 200 mil veículos/dia, sendo 43 mil caminhões. O trecho sul tem início no trevo da rodovia Régis

Bittencourt no entroncamento com o trecho oeste e cruza as rodovias dos Imigrantes e Anchieta, facilitando o acesso ao porto de Santos, chegando ao município de Mauá.

O trecho norte, sem previsão para o início de construção, será o projeto de maior custo, tanto financeiramente quanto ambientalmente, e ligará as rodovias Dutra e Fernão Dias às rodovias das Bandeirantes, Anhangüera, Castelo Branco, Raposo Tavares e rodovia Régis Bittencourt de forma mais direta.

O início das obras do trecho leste do rodoanel Mário Covas está previsto para 2010. Seu projeto prevê a passagem desse trecho pelos municípios de Ribeirão Pires, Mauá, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Itaquaquecetuba e Guarulhos. Servirá como ligação entre as rodovias que servem à Baixada Santista com as rodovias Ayrton Senna e Dutra, desafogando o tráfego das avenidas Juntas Provisórias, Anhaia Melo e Salim Farah Maluf, as quais cortam os bairros do Ipiranga, Vila Prudente e Tatuapé em São Paulo. Acredita-se que o custo desse trecho será elevado, pois atravessará centralmente regiões densamente populosas, especialmente em Ferraz de Vasconcelos, Poá e Itaquaquecetuba.

O trecho sul será feito a partir da interligação do final do trecho oeste, no trevo da rodovia Régis Bittencourt, passando pelas rodovias Imigrantes e Anchieta, e nos municípios de Embu, Itapeverica da Serra, São Paulo, São Bernardo do Campo, Santo André, Ribeirão Pires e Mauá. Houve atraso para o início das obras em função da necessidade de aquisição de licenças ambientais junto à Secretaria do Meio Ambiente, principalmente por causa das pontes, que deverão ser construídas sobre as represas Guarapiranga e Billings e nos trechos da Mata Atlântica em Parelheiros, as quais só foram obtidas no início do mês de setembro de 2006, iniciando-se, então, a obra que tem previsão para entrega em 2010.

O mapa seguinte exhibe o projeto total do rodoanel governador Mário Covas (Figura 2).

3.3. Aeroportos e ferrovias

A região do Grande ABC conta com o apoio logístico aéreo de dois aeroportos internacionais, um nacional para vôos domésticos e um nacional para pequenas aeronaves. O Aeroporto Internacional de Guarulhos, maior da Região Metropolitana de São Paulo, realiza transporte de cargas e passageiros em grandes volumes. Esse aeroporto está localizado próximo aos pólos industriais e logísticos de

Novoeste S.A. e Ferronorte S.A. A seguir, as estações ferroviárias que atendem ao Grande ABC (Quadro 2).

Quadro 2 – Acesso ferroviário de passageiros

Município	Estação
Mauá	Capuava
	Guapituba
	Mauá
Ribeirão Pires	Ribeirão Pires
Rio Grande da Serra	Rio Grande da Serra
	Prefeito Saladino
Santo André	Santo André
	Utinga
São Caetano	São Caetano

Fonte: CPTM apud Nascimento (2005).

4 ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS

A região do Grande ABC vem se movimentando na fomentação de governanças regionais para o fortalecimento de cadeias produtivas, arranjos produtivos locais ou pólos. Essas estruturas produtivas locais, denominadas APLs – Arranjos Produtivos Locais ou *clusters* –, têm sido alvo de pesquisas e estudos de pessoas ligadas à administração. Para Cassiolato e Lastres (1999), o processo de globalização não é excludente quanto à região, ou seja, por meio da interação dos atores locais é que a inovação ocorre principalmente pela construção de elos de confiança mútua. Ainda na visão desses autores, há a percepção da região constituída de instituições de ensino e pesquisa, poder público e privado, em um processo de interação, obtendo, assim, experiências positivas para se desenvolverem ao que se chama de aprendizado por interação ou *learning region*. A visão do desenvolvimento local não é de exclusão, e sim de agregação e interação.

Alguns países e concentrações geográficas começaram a centralizar esforços e políticas industriais para o desenvolvimento de sistemas produtivos localizados em busca de maior competitividade, promovendo, dessa maneira, uma melhor compreensão entre os envolvidos nesse processo. A regionalidade dessas economias ainda é muito discutida na literatura e assume diversos significados. Se

gundo Gil (2001, p. 28), “delimitar uma região não é tarefa simples, pois os conceitos são diversos, e os limites regionais são dinâmicos, por levar em consideração diferentes estágios de desenvolvimento econômico”. Já Klink (2001) afirma que para ser possível

o planejamento desterritorializado, voltado às questões de desenvolvimento econômico local, torna-se imprescindível à cidade equacionar todos os conflitos que possam interferir no projeto de competitividade. A conscientização da região acerca do momento crítico pelo qual ela passa viabiliza as coalizões locais. A partir do diagnóstico da própria crise é que a liderança local se dá conta de que precisa criar um projeto consensual de interação e revitalização econômica (Klink, 2001, p. 589).

O Grande ABC retrata esse ambiente regional: o de uma sociedade que tem em sua história, por meio dos séculos (em especial, o último), grandes transformações econômicas e que hoje busca novas formas de estruturação com agências de desenvolvimento, tais como o Consórcio Intermunicipal do Grande ABC e a Câmara Regional do Grande ABC. Ambas atuam na criação de redes de cooperação nos diversos setores econômicos, como plástico, moveleiro e cosmético, entre outros.

Na visão de Klink (2000, p. 11),

a cidade/região enfrenta o desafio de elaborar novas formas de participação e democracia local, buscando na sua redefinição da identidade local e da cidadania o novo regionalismo que prega a necessidade de sistemas locais baseados em relações mais cooperativas.

A cooperação entre as empresas, por meio dessa organização de mercado em aglomerados, dá-se pela luta de um mesmo mercado, no qual, a partir dos mesmos ganhos, é possível supor que a melhor alternativa seja a divisão do mercado.

Amato Neto e Olave (2001, p. 78) comentam que “a opção das empresas pela estratégia de cooperação deve estar baseada em compromisso, preço justo, lealdade ou outros motivos, de forma a reduzir o risco”. Mas, ao se discorrer sobre cooperação, faz-se necessário uma melhor compreensão sobre o que são os aglomerados. Porter (2003, p. 220) os define como “um agrupamento geograficamente concentrado de empresas inter-relacionadas e

instituições correlatas numa determinada área, vinculadas por elementos comuns e complementares”, assumindo, assim, diversas formas, dependendo da sua profundidade e sofisticação.

O escopo geográfico varia de uma rede de países vizinhos, todo um país, um Estado ou uma única cidade. Atualmente, esse enfoque recai sobre aglomerados produtivos locais e não apenas sobre agrupamentos tradicionais de empresas ou áreas de serviços, pois os APLs têm uma natureza da competição e com fontes de vantagens competitivas. Assim sendo, acabam por tornarem-se mais amplos que os setores, captando importantes elos em termos de tecnologia, qualificações, informações e necessidades dos clientes, características que transpõem as empresas e os setores envolvidos.

Porter (2003, p. 221) comenta ainda que “a maior parte dos participantes de aglomerados não compete de forma direta, mas serve a diferentes segmentos setoriais, proporcionando um foro construtivo e eficiente para o diálogo entre empresas correlatas e seus fornecedores”. O autor argumenta ainda que

[...] os aglomerados influenciam a competição de três maneiras amplas: através do aumento da produtividade das empresas ou setores componentes; pelo fortalecimento da capacidade de inovação e, em consequência, pela elevação da produtividade e; finalmente, pelo estímulo à formação de novas empresas que reforçam a inovação e ampliam o aglomerado (Porter, 2003, p. 225).

O conceito de “rede” também pode ser considerado ao se falar em APL por denotar diversas interpretações. Uma rede é composta de vários pontos de cruzamento interligados, denominados “nós”, gerados pelo entrelace dos fios ou linhas. Silva (2000, p. 14) comenta que, “ao se aplicar o conceito de rede à realidade das relações organizacionais, metaforicamente os ‘nós’ seriam o ponto de encontro entre atores e atores; atores e organizações; organizações e organizações”. Assim sendo, os fios ou as linhas representariam as ligações entre os agentes e as organizações, os quais funcionariam em forma de sistema e que, trasladados para a rede de empresas, tais elementos “representam as empresas ou atividades, a estrutura de divisão do trabalho, o relacionamento entre empresas (qualitativo) e o fluxo de bens tangíveis e de informações intangíveis” (Figueiredo, Paulillo, 2005, p. 429).

Figueiredo e Paulillo (2005, p. 490) comentam ainda que “a organização do futuro funcionará mais como um conjunto dinâmico de comunidades inter-relacionadas, do que como uma rígida série de hierarquias verticais”. Essa comunidade pode ser entendida como um agrupamento de indivíduos alinhados em torno de um interesse comum, no qual a consolidação de redes pode proporcionar ganhos competitivos os quais vão além da dimensão estritamente técnica produtiva, em decorrência de uma diminuição da instabilidade ambiental pela coordenação interorganizacional existente.

As redes podem ser interpretadas também como sistemas, que, na compreensão de Koontz e O’Donnell e Weihrich (1989, p. 87), são “um conjunto ou combinação de coisas ligadas ou interdependentes, e que interagem de modo a formar uma unidade complexa”. Para Beni (2003, p. 34), devem ser considerados, ainda nessa unidade, alguns aspectos, como “as relações entre os elementos que compõem o sistema, o ambiente exógeno que o influencia e sua realimentação, ou seja, o seu processo de controle, de forma a manter o sistema em equilíbrio para que se possa construir um modelo sistêmico”.

Para a organização desse sistema de cadeias produtivas ou arranjos produtivos, algumas instituições criaram conceitos de forma a orientar o trabalho das empresas no processo de constituição de APLs. Essas instituições buscam o desenvolvimento de áreas, que já apresentem elementos de aglomeração de micro e pequenos negócios, associados ou não entre si, ou ainda as médias e grandes empresas, as quais operem em forma de rede, ou mesmo em concentração de grandes indústrias, que apresentem potencial de integração com micro e pequenas empresas na busca para tornar o território competitivo. Dessa forma, promovem e fortalecem o adensamento empresarial, o dinamismo socioeconômico e a inserção efetiva das organizações no mercado por meio de seus produtos e especializações produtivas.

A formação desses APLs dá-se, segundo Casaroto (1999, p. 67), devido “à crescente complexidade das tarefas nas organizações, de forma que essas procuram estabelecer parcerias para trabalharem associadas às empresas, pois é muito difícil uma única empresa dominar todas as etapas de uma cadeia de produção”. A partir da formação de redes de cooperação, as pequenas e médias empresas tornam-se mais competitivas por serem mais ágeis e flexíveis em seus processos que as grandes empresas e, assim, tornam-se igualmente competitivas em tecnologia e logística, como o são as grandes empresas.

5 OS PÓLOS PRODUTIVOS DO GRANDE ABC

A configuração econômica do Grande ABC paulista tem se reestruturado em aglomerados e arranjos produtivos, os quais também podem ser chamados de pólos por serem empresas agrupadas em uma mesma região ou cidade. Alvarez e Melo (1997, p. 35) notam que tais “pólos procuram a modernização de setores tradicionais como o têxtil, as confecções, os calçados, a alimentação e a construção, entre outros”.

Nesses pólos, há um esforço compartilhado e conjunto entre as instituições geradoras de conhecimento e tecnologia, as empresas pertencentes a um mesmo setor e outros agentes do governo, sendo fundamental essa cooperação nas micro e pequenas empresas devido às suas limitações e restrições particulares. A formação de pólos é um fenômeno recente no Brasil, pois a internacionalização da economia acentuou-se na década de 1990, alterando significativamente o mercado e gerando concorrências externa e interna.

Alvarez e Melo (1997, p. 42) observam os pólos como um conjunto de empresas, o qual atende principalmente ao mercado nacional, existindo, entretanto, segmentos econômicos heterogêneos exportadores. Em geral, os parceiros do pólo são as empresas, suas associações de classe, institutos tecnológicos e universidades, secretarias, prefeituras, envolvendo, muitas vezes, o Sebrae e o Senai, como ocorre na região do Grande ABC. Tal região possui alguns pólos em diversos segmentos econômicos, como, por exemplo, o pólo de cosméticos na cidade de Diadema o qual já tinha uma concentração dessas indústrias.

A Prefeitura de Diadema, por intermédio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Urbano, buscou reunir empresas e entidades representativas dos empresários para o desenvolvimento de projetos e ações, os quais alavancassem o segmento. Consolidando essa parceria, enviou à Câmara Municipal um projeto criando o Pólo Brasileiro de Cosméticos.

O pólo possui mais de cem empresas dessa cadeia produtiva, sendo 65 fabricantes de cosméticos e outras 11 de matérias-primas, além de três dezenas de outras empresas complementares à cadeia produtiva como um todo. Representa atualmente 10% do número de empresas de cosméticos do país, e a tendência é que essa participação aumente.

O pólo é resultado da parceria entre o poder público e diversas entidades, como a Agência de Desenvolvimento do Grande ABC, a qual congrega esforços para o desenvolvimento econômico local. O

pólo tem “uma relação de mão dupla com a agência, apoiando e sendo apoiado em seus principais projetos, como a relação com o BNDES e a implantação do Centro Tecnológico” (Borba et al, 2005, p. 26).

O Banco do Brasil também é um importante parceiro para dar credibilidade aos projetos gerais. O banco é coorganizador de seis eventos comerciais para o incremento das exportações das empresas do Pólo para a América Latina. A Ciesp é o braço de organização industrial do pólo, contribuindo com a estrutura e o esforço de seus diretores e tem representação na diretoria executiva do pólo por meio de cadeira fixa.

O Sebrae contribui com sua vasta experiência na área de gestão, dando credibilidade e referência ao projeto e à formatação do Arranjo Produtivo Local, e também é parceiro das rodas de negócios. Já o Senai contribui para o aperfeiçoamento técnico, tanto do setor químico quanto de embalagens, fornecendo cursos, treinamentos e consultorias com preços diferenciados para os membros do pólo. Por fim, o Sesi Diamema, além de possuir importante infraestrutura, contribuiu com o apoio ao projeto “Pólo Brasileiro do Cosmético” o qual começou em suas instalações e, claramente, por esforço de sua direção.

Outro pólo da região é o Petroquímico, o qual apareceu com o grupo Sinergia há sete anos e se tornou oficial com a fundação da Associação das Indústrias do Pólo Petroquímico do Grande ABC – Apolo. As indústrias envolvidas têm o objetivo de negociar questões econômicas ou políticas comuns, como transporte, disponibilidade de matéria-prima, alimentação e segurança, além de fazer o planejamento das ações estratégicas voltadas ao futuro do pólo, no qual as empresas começaram a atuar em conjunto, por meio do grupo Sinergia, e já conseguiram significativas economias.

Na cidade de São Caetano do Sul, há a carta de intenção para a criação do Pólo Tecnológico, que surgiu em parceria da prefeitura com as empresas Sobloco e Risa Magnesita. Tal relacionamento dá-se em função da parceria feita, cuja escritura permite a doação, troca e permuta da área do terreno no qual funcionou a antiga fábrica da Cerâmica, visando à construção do Pólo Tecnológico Centro Empresarial Cerâmica São Caetano.

A criação do Pólo Tecnológico será o resultado do trabalho desenvolvido pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico para a adoção de estratégias econômicas, as quais assegurem o desenvolvimento do município nos próximos 20 anos. A área receberá um espaço urbano planejado, de uso misto, incluindo ser

viços, residências, comércio e empresas de alta tecnologia, tentando, assim, manter o desenvolvimento econômico. A área na qual será erguido o empreendimento localiza-se junto à divisa com a capital, São Paulo, próxima à via Anchieta, com fáceis acessos ao porto de Santos e aos principais aeroportos e rodovias.

A prefeitura será responsável por viabilizar a infraestrutura urbana necessária para a implantação do Pólo Tecnológico, o que inclui a construção do piscinão (que está em andamento) para acabar com as enchentes nos bairros vizinhos; a modificação do traçado da av. Guido Aliberti, no trecho compreendido entre as ruas São Paulo e Barão de Mauá, o qual já foi alterado; a construção de via-duto, que ligará a avenida Guido Aliberti à avenida dos Estados (já realizado), além de modificações na Lei de Zoneamento Municipal.

Os pólos e parques tecnológicos são recursos importantes por serem favoráveis à inovação e à competitividade, provendo a transferência das tecnologias de ponta desenvolvidas nos institutos de ensino e pesquisa para o setor produtivo, assim como induzindo o nascimento de novas empresas. Esses esforços para o desenvolvimento local com tecnologias de produto e melhorias nos processos organizacionais e de gestão são conduzidos, muitas vezes, em arranjos produtivos, nos quais as empresas cooperam em um processo mútuo de crescimento (Melo, Alvarez, 1997, p. 72). Ainda, segundo os autores, a experiência brasileira no desenvolvimento de pólos vem pautada em pólos tecnológicos e de modernização, sendo que os primeiros focalizam o desenvolvimento e a transferência de tecnologias inovadoras e a criação de novas empresas, enquanto os últimos objetivam a introdução de tecnologia não necessariamente inovadora nos setores produtivos existentes.

Há, também, a formação de um Pólo Moveleiro, o qual abrange as sete cidades da região do Grande ABC e vem se expandindo junto ao crescimento do setor no Estado de São Paulo. Tal movimento dá-se, em especial, na região metropolitana, a qual tem o APL de Móveis da Região Metropolitana de São Paulo, contando com as sete cidades do Grande ABC somadas a outras 32 cidades da Região Metropolitana de São Paulo (Nascimento, 2005).

Outro segmento econômico que vem se fortalecendo é o turismo, mas seu despertar na região do Grande ABC é algo recente. A região, que apresenta a vocação de maior pólo industrial do país, também percebe no turismo de lazer alternativas de complementação de renda da economia local.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo pretendeu, em especial, despertar e/ou enfatizar novos olhares para a região do Grande ABC, a qual, por meio do atual cenário de sua economia, experimenta um rearranjo de suas organizações em função das transformações relacionadas à chamada globalização.

A leitura e a interpretação dos dados históricos sobre o desenvolvimento da região e sobre a concentração da atividade econômica no Grande ABC revelam que a organização dos sistemas produtivos ainda não encontrou seu rumo definitivo em termos de reestruturação e que se torna imprescindível fazer uma investigação mais profunda nos processos de reorganização da economia da região. No caso específico dos pólos e complexos produtivos, o agrupamento de empresas torna-se importante para diminuir custos, mas é necessária a redução da dependência para com a indústria, além de buscar atuar no fortalecimento de novos segmentos econômicos, como a área de serviços, a qual está em franca expansão.

A história e o desenvolvimento econômico da região, ao longo de um século e seu caminhar por um denso sentido de regionalidade, com o apoio de distintas instituições locais, trazem sucessivas iniciativas, cada vez ousadas, estimulando a formação de novos pólos de atividade econômica. Com isso, tornam a região um *locus* em processo contínuo de aprendizagem, propiciando condições para a construção de um ambiente favorável ao dinamismo e à inovação e, por conseqüência, fortalecem e revigoram, apesar das restrições ainda presentes, a competitividade regional desse relevante território para toda a economia brasileira.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVAREZ, M. D. G., MELO, M. A. C. Processos de planejamento e integração dos pólos tecnológicos e de modernização. *Recitec – Revista de Ciência e Tecnologia*, Recife, v. 1, n. 1, p. 68-102, dez. 1997.

AMATTO NETO, J., OLAVE, M. E. L. Redes de cooperação produtiva: uma estratégia de competitividade e sobrevivência para pequenas e médias empresas. *Revista Gestão e Produção*, São Carlos, v. 8, n. 3, 2001.

BENI, M. C. *Análise estrutural do turismo*. São Paulo: Atlas, 2003.

BORBA, A., SOUSA, C. J., ZAMAI, E., RODRIGUES, F. M., BRESCIANI, M. B., RODRIGUES, V. M. *Arranjos produtivos locais* – pólo de cosméticos do município de Diadema. São Caetano do Sul: Faenac, 2005.

- BORTOLETTO, Laércio. *Localização de empresas no Grande ABC: comparação dos fatores de localização e suas influências entre os períodos de 1990/96 e 2001/2002*. 100f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Metodista de São Paulo.
- CASAROTTO FILHO, N., PIRES, L. H. *Redes de pequenas e médias empresas e desenvolvimento local*. São Paulo: Atlas, 1999.
- CASSIOLATO, J. E., LASTRES, H. M. M. *Globalização e inovação*. Brasília: IBICT/MCT, 1999.
- DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S A. *RodoAnel Governador Mário Covas*. 2006. Disponível em: www.dersa.sp.gov.br. Acessado em: 12 jan. 2007.
- FIGUEIREDO, J. C., PAULILLO, L. F. Uma abordagem institucional para redes organizacionais. *Revista de Economia e Administração (IBMEC)*, São Paulo, v. 4, n. 4, out./dez. 2005.
- GIL, A. C. Por uma sociologia da cidade e da região. *Caderno de Pesquisa. CEAPOG-Imes*, São Caetano do Sul, n. 4, p. 23-34, 2001.
- KLINK, J. J. *A estruturação de um novo regionalismo*. São Paulo, 2000. 313f. Tese (Doutorado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.
- _____. *A cidade região: regionalismo e reestruturação do Grande ABC paulista*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- KOONTZ, O'DONNELL, WEIHRICH. *Administração, fundamentos da teoria e da ciência*. São Paulo: Pioneira, 1986.
- MARTINS, J. S. *Quatro séculos de história*. São Caetano do Sul: Saraiva, 1957.
- MAUÁ – Prefeitura Municipal de Mauá. *Localização do município*. 2007. Disponível em: www.maua.sp.gov.br. Acesso em: 26 mar. 2007.
- MELO, M. A. C., ALVAREZ, M. D. G. Processos de planejamento e integração dos pólos tecnológicos e de modernização. *RECITEC – Revista de Ciência e Tecnologia*, Recife, v. 1, n. 1, p. 68-102, dez. 1997.
- MORAES, J. C. *Gestão regional compartilhada no Grande ABC Paulista: o papel da agência de desenvolvimento econômico*. São Paulo, 2003. 167f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- NASCIMENTO, A. R. Documentos para subsidiar o debate local e regional. *Fórum Regional de inovação tecnológica, inclusão social e cooperações de rede*. 2005. Disponível em: <http://home.uniemp.org.br/forunsregionais>. Acesso em: 24 mar. 2007.
- PORTER, M. E. *Competição – on competition: estratégias essenciais*. Rio de Janeiro: Campus, 2003.
- SANTOS, W. *Antecedentes do ABC paulista: 1550-1892*. São Bernardo do Campo: Sece, 1992.
- SILVA, F. P. S. *Turismo em rede: uma teia de múltiplas relações*. Salvador: Faculdade de Turismo da Bahia, 2000.

Recebido em 6/6/07.

Aceito em 27/9/07.