

VIRACOPOS E NOVAS INFLUÊNCIAS DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS SOBRE A REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS DURANTE O SÉCULO XXI

VIRACOPOS INTERNATIONAL AIRPORT AND THE NEW INFLUENCE OF CAMPINAS CITY OVER CAMPINAS METROPOLITAN AREA (RMC) IN THE 21ST CENTURY

Josmar CAPPA¹

RESUMO

Com este artigo pretendeu-se analisar as novas influências exercidas pelo município de Campinas na região durante o século XXI. A Região Metropolitana de Campinas é analisada como parte do processo histórico da dinâmica de acumulação de capital no país que condiciona o desenvolvimento, pois as transformações regionais dependem da forma de inserção do país na economia internacional, e de condicionantes internos (relações sociais de produção, tecnologia, recursos naturais, localização geográfica, ocupação demográfica, entre outros) que podem atrasar, incentivar ou avançar o processo de mudanças na estrutura econômica existente. É feita uma discussão sobre a importância de ações suprapartidárias que viabilizem soluções integradas para os problemas comuns da Região Metropolitana de Campinas, pois a legislação que a instituiu não contempla os novos desafios para as metrópoles na gestão de questões metropolitanas diante da maior internacionalização dos mercados e da financeirização da riqueza. Tendo como referência essas questões, é analisada a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos como novo indutor de desenvolvimento para Campinas porque pode qualificar sua posição de entroncamento viário, na medida em que, na condição de maior aeroporto cargueiro da América Latina, transformará esse município em porta de conexão para o comércio internacional no país.

Palavras-chave: Aeroporto Internacional de Viracopos; Região Metropolitana de Campinas.

⁽¹⁾ Pós-doutorando pelo Instituto de Geociências e doutor em Economia, ambos pela Unicamp. Professor titular e pesquisador da Faculdade de Ciências Econômicas do Centro de Economia e Administração da PUC-Campinas. *E-mail:* josmarcappa@gmail.com

ABSTRACT

This article sought to analyze the new influence of exercised by Campinas City over the Campinas Metropolitan Area (RCM) in the 21st Century. The RCM was considered as part of a historical process of the capital accumulation dynamics in the country, which conditions the national and the regional development. Regional changes depend on the country insertion in the international economy and on internal determinants (social production relations, technology, natural resources, geographical allocation, demographic occupation, among others), which may delay or accelerate economic changes. The importance of party-independent political actions, which enable integrated solutions to the RCM common problems, was highlighted, as the law that created the RCM didn't contemplate new challenges that arise, particularly on management issues, given a greater internationalization of Brazilian economy. In this situation, Viracopos International Airport expansion project was analyzed as a new development booster for Campinas City, given the fact that it is the greatest Latin American cargo airport, and that its expansion may qualify Campinas as the principal gateway connection to international trade in the Country.

Key words: *Viracopos International Airport; Campinas Metropolitan Area; regional economics.*

1. RECUPERAÇÃO HISTÓRICA DO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS

A Região Metropolitana de Campinas (RMC) é resultante de um processo de urbanização intensificado na década de 1950, que se acelerou nos anos 70 e 80 com o aprofundamento da industrialização no país e a interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo.

O processo de industrialização no Brasil ocorreu a partir da transição da economia agrícola para outra predominantemente industrial, com base no padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial, que compreendeu dois períodos: I) de 1933 a 1955, quando foi possível avançar a industrialização, restringindo-se, porém, a alguns setores produtivos; e II) de 1956-1962, com o Plano de Metas, quando praticamente completou-se a industrialização por meio da substituição de importações de máquinas, equipamentos, matérias-primas e insumos básicos por

produção interna (Lessa, 1978; Cardoso de Mello, 1986; Oliveira, 1985).

Essa experiência de industrialização foi concentrada no tempo e acompanhada pelo crescimento urbano elevado e rápido. Entre 1940 e 1980, quando foi consolidado o padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial no país, a taxa de urbanização passou de 31% para 65%, conforme IBGE.

Devido às especificidades do processo de modernização do Brasil, as alterações nas estruturas econômica e demográfica foram acompanhadas, na maioria dos casos, pela ocupação e uso do solo urbano de forma intensa e desordenada, tornando insuficiente e inadequada a infra-estrutura disponível, bem como implicando elevada demanda social como escolas, hospitais, habitação, transportes, entre outros.

No âmbito regional, o processo de industrialização foi concentrado no Estado de São Paulo, que constituiu um complexo econômico exportador com o plantio de café, e realizou importantes transformações em sua estrutura econômica com a introdução de fer-

rovias (século XIX) e, posteriormente, com a diversificação de sua agricultura e implantação de rodovias (século XX), tendo possibilitado, nesse período, infra-estrutura urbana qualificada com a instalação de equipamentos públicos, indústrias, comércio e serviços diversificados (Cano, 1990 ; Semeghini, 1991 ; Cappa, 2004a).

Desde 1919, São Paulo liderava a produção industrial no país com 31,5% do total, passando em 1949 para 48,9%, em 1959 para 55,6%, chegando a 58,2% em 1970 durante o auge da concentração industrial no país. Nessa última década São Paulo concentrava 53% da produção nacional da indústria de bens não-duráveis e intermediários e 75% de bens de capital e bens de consumo duráveis (Cano, 1985; 1988 ; 1990).

No interior do Estado de São Paulo, com destaque para Campinas, entre a crise econômica internacional de 1929-1932 e a década de 1960, houve um processo de diversificação da agropecuária, com as culturas do algodão, de alimentos e pecuária de leite, que dividiu a utilização do espaço rural com a produção cafeeira e depois quase excluiu a presença da agricultura no município.

Paralelamente, a indústria em Campinas acompanhou o desenvolvimento da industrialização do país, atendendo a demanda por bens de consumo corrente e de insumos industriais, além de produzir partes e componentes ferroviários. A partir do final da década de 1950 essa indústria passou por um processo de diversificação promovido pela descentralização de plantas industriais produtoras de máquinas, equipamentos e de peças para os setores automotivo e elétrico.

Mas foi entre 1970 e 1985 que as repercussões do Plano de Metas tornaram-se visíveis para o interior do Estado de São Paulo, devido à desconcentração industrial da capital, especialmente para Campinas, que atraiu grandes empresas estrangeiras, formou uma rede de pequenos e médios estabelecimentos fornecedores de bens e serviços, atraiu fluxos migratórios da metrópole paulista, além das

transformações nos setores agrícola, da indústria e do comércio. Isso foi possível também devido à execução do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), entre 1974-79, que promoveu uma política de desenvolvimento regional no país por meio da descentralização de grandes investimentos produtivos, como hidroelétricas, pólos petroquímicos, rodovias, entre outros (Lessa, 1978).

Com a desconcentração da indústria, a participação de São Paulo no valor de transformação industrial do país entre 1970 e 1985 foi reduzida de 58,2% para 51,9%, enquanto a participação do interior paulista subiu de 14,7% para 22,5% em 1985, com destaque para a produção de bens intermediários que subiu de 5,2% para 10,4% do total nacional e a de bens duráveis e de capital que juntos passaram de 2,3% do total nacional para 5,9% (Cano, 1985; 1988 ; 1990).

A execução do II PND intensificou a desconcentração industrial de São Paulo e qualificou a estrutura econômica do interior do Estado de São Paulo, destacando-se as instalações da Refinaria do Planalto (Replan) em Paulínia e da Refinaria de São José dos Campos, além da ampliação da rede viária com a duplicação da Rodovia Anhangüera, a construção das Rodovias Dom Pedro, Bandeirantes e Santos Dumont - todas passando por Campinas.

Concomitantemente, implementaram-se uma política de substituição de derivados do petróleo (Pró-Álcool), e uma política de incentivos às exportações que fortaleceu a agroindústria. Ambas impulsionaram os setores da indústria, do comércio e de serviços em Campinas e região. Ademais, a agricultura de Campinas foi diversificada, com ênfase para cana-de-açúcar, laranja, avicultura, horticultura, fruticultura e rebanho leiteiro.

Não menos importante é a extensa rede de pequenas e médias empresas instalada em Campinas, que permite sinergia entre as diversas atividades econômicas e gera benefícios intangíveis decorrentes das economias

de aglomeração. Além disso, contribuiu na reorganização da produção e da gestão da força de trabalho, especialmente das grandes empresas devido à introdução de novas tecnologias no padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial.

Nos anos 80, a interiorização do desenvolvimento paulista permitiu a consolidação de uma estrutura econômica regional integrada e diversificada formada pelos setores agrícola, agroindustrial e industrial, com destaque para mecânica, metalurgia, transportes, química, farmacêutica e telecomunicações, acompanhada por uma infra-estrutura complexa e por uma rede de comércio e de serviços diversificados de dimensão macrometropolitana (Cano & Brandão, 2002 ; Cappa, 2002, 2003).

Parte expressiva dessa rede de comércio e de serviços diversificados está instalada em Campinas, que ocupa posição de destaque no atendimento às demandas regionais por meio de grandes bancos, hospitais, serviços médicos especializados, grandes *shopping centers* (Galeria, Iguatemi, D. Pedro), importantes universidades (PUC-Campinas e Unicamp) e centros nacionais e estaduais de pesquisa e desenvolvimento (IAC, ITAL, CTI, etc.). Essa rede de comércio e de serviços fornece apoio a diversas atividades produtivas, como, por exemplo, armazenamento, transportes, comercialização, exportação, importação, finanças, comunicações, propaganda, publicidade e consultorias diversas, atraindo significativo fluxo de pessoas, de mercadorias e movimentação financeira.

Quanto aos fluxos migratórios, em 1980 a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) continuava como pólo de atração populacional, mas não de retenção desse contingente: os fluxos migratórios de Minas Gerais e Paraná decresciam e o retorno de nordestinos chegou perto de 400 mil pessoas, sendo a maioria para os estados de origem (Baeninger, 1996).

Pelas razões citadas, enquanto na RMSP o ritmo de crescimento populacional diminuía, o interior do Estado de São Paulo configurava-se como espaço de retenção

desses fluxos migratórios vindos da metrópole, destacando-se Campinas como novo pólo de desenvolvimento econômico e de atração populacional.

Nas últimas duas décadas, Campinas apresentou taxas de crescimento populacional inferiores à média da RMC (1,79%) e decrescentes ao passar de 2,24% nos anos 80 para 1,59% na década de 90, quando sua população passou de 664.566 habitantes em 1980 para 847.595 em 1991 e chegou a 967.921 em 2000, conforme o IBGE (Tabela 1).

Apesar de continuar atraindo indústrias de alta tecnologia, hoje Campinas não atrai novos fluxos migratórios como nos anos anteriores, conforme revelam os dados sobre demografia do IBGE. Na década de 70 o fluxo migratório representava 65,3% do crescimento de Campinas (188.596 pessoas); na década de 80 passou para 17,4% (31.986 pessoas) e chegou nos anos 90 a 11,6% (14.102 pessoas). Por conseguinte, seu crescimento populacional atual deve-se basicamente aos nascimentos, sendo que apenas um em cada dez novos habitantes vem de outros lugares; diferenciando-se da década de 1970 quando a cada dez novos habitantes seis eram migrantes.

A tendência verificada na década de 90 foi de crescimento populacional nas cidades localizadas no entorno de Campinas (Tabela 1). Com exceção de Santa Bárbara d'Oeste, todos os demais municípios da RMC apresentaram taxas de crescimento populacional substancialmente acima de Campinas. Ênfase deve ser dada para Artur Nogueira, Hortolândia, Indaiatuba, Monte Mor, Santo Antonio de Posse e Vinhedo, que apresentaram taxas de crescimento populacional superiores a 4% entre 1996-2000.

Esses indicadores são preocupantes porque permitem antever um futuro similar ao de Campinas quanto às sérias questões urbanas, como, por exemplo, violência, desemprego elevado, déficit habitacional, precariedade no atendimento à saúde, à educação e ao transporte coletivo.

1.1. Realidade Socioeconômica Atual da RMC

A interiorização do desenvolvimento econômico contribuiu para elevar o montante de recursos financeiros, gerar emprego, renda e intensificar a urbanização. Porém, esse processo esteve vinculado à industrialização do país que foi realizada de forma concentrada no tempo e com urbanização intensa, devido ao crescimento populacional elevado e ao êxodo rural significativo, resultando numa ocupação desordenada do solo e precariedade da qualidade de vida que tornaram a gestão de problemas urbanos complexa.

Essa situação foi agravada pela inflexão do processo de interiorização do desenvolvimento econômico e pela crescente pre-

caridade do poder público no país, provocada, principalmente, pela estagnação econômica persistente entre os anos 80 e 90, com taxas médias de crescimento anual do PIB, respectivamente, de 2,9% e 1,8%.

Na década de 1980, a inflexão do desenvolvimento econômico esteve relacionada ao esgotamento do II PND e de outros programas como, por exemplo, a construção de rodovias, além da contenção da produção de álcool, no âmbito do Pró-Álcool, e da redução dos investimentos públicos e privados. Ademais, houve instabilidade econômica provocada pelo agravamento da dívida externa e constantes ameaças de crises fiscal e cambial, que dificultaram a geração de crescimento econômico sustentável (Tavares, 1993; Cano, 1993; Pacheco, 1996; Cappa, 2000).

Tabela 1. Características da Região Metropolitana de Campinas.

Município	Área (km ²)	População total 2000	Taxa anual de crescimento 1996/00(%)	Dívida em 1999 (R\$)
Americana	133,9	182.084	2,04	8 milhões
Artur Nogueira	178,2	33.089	6,19	não divulgado
Campinas	797,6	967.921	1,59	1,5 bilhões
Cosmópolis	155,1	44.367	2,70	25 milhões
Engenheiro Coelho	110,1	10.025	3,50	400 mil
Holambra	64,4	7.231	2,10	não divulgada
Hortolândia	62,4	151.669	7,00	18 milhões
Indaiatuba	311,3	146.829	4,76	30 milhões
Itatiba	323,3	80.884	3,10	não tem
Jaguariúna	142,8	29.450	3,77	2 milhões
Monte Mor	241,4	37.111	4,73	3,7 milhões
Nova Odessa	73,5	42.066	2,97	não divulgada
Paulínia	139,7	51.242	3,63	225 milhões
Pedreira	110,0	35.242	2,53	14,5 milhões
Santa Barbara D'Oeste	272,2	169.735	1,32	37 milhões
Santo Antonio de Posse	154,5	18.145	5,05	2 milhões
Sumaré	153,4	196.055	3,93	52 milhões
Valinhos	148,9	82.773	2,63	65 milhões
Vinhedo	81,9	47.104	5,09	não tem
Total	3.654,6	2.333,022	*1,79	1.782.600.000

Fonte: IBGE – Censo 2.000; Cano & Brandão, 2002.

* Taxa média anual de crescimento populacional da RMC entre 1991 e 2000. O crescimento populacional médio do Brasil foi de 1,38% entre 1996 e 2000.

Nos anos 90, a política econômica neoliberal provocou uma inserção subordinada do Brasil no comércio internacional explicitada pela vulnerabilidade de seu balanço de pagamentos, manutenção de taxas de juros elevadas e taxa cambial sobrevalorizada. Isso num período de importantes mudanças no mercado externo, tais como reestruturação econômica comandada pelas empresas transnacionais, países reunidos em blocos econômicos como Nafta, Bloco Europeu, Mercosul e Ásia, além das implicações do mercado mundial de capitais que tornaram vulnerável o balanço de pagamentos, especialmente, dos países periféricos (Tavares, 1993; Cano, 1993; Pacheco, 1996; Cappa, 2000).

Na RMC os efeitos principais da precariedade do poder público foram: I) debilidades fiscais e dívidas elevadas (Tabela 1); II) fragilidades na execução de políticas públicas e dificuldades para manutenção da infra-estrutura urbana e de equipamentos públicos; III) dissimulação da guerra fiscal, que permitiu evasão de recursos públicos sem, entretanto, diminuir o desemprego; e IV) privatizações do sistema ferroviário, dos serviços de manutenção das rodovias, resultando na multiplicação de praças de pedágios; e do serviço de distribuição de energia, que passa por dificuldades devido à redução de investimentos públicos para ampliar a geração.

Para Campinas, a principal cidade da RMC, os efeitos da estagnação econômica no país entre os anos 80 e 90 não foram diferentes e expressam um paradoxo. Campinas é conhecida como "Vale do Silício", uma referência à região do Estado da Califórnia, EUA, por seu nível de renda, por concentrar indústrias de alta tecnologia (informática, telecomunicações, química fina e biologia molecular) e pelos seus centros de ensino e pesquisa, que, ao lado de sua localização estratégica, asseguram elevado potencial de desenvolvimento econômico.

O dinamismo atual de Campinas fica evidenciado pela sua capacidade de atrair investimentos produtivos diversificados, especialmente os de maior complexidade tecnológica, como equipamentos para telecomunicações, informática e eletrônica para autopeças. Entre as razões principais manifestadas pelas empresas de alta tecnologia que se instalam em Campinas estão a existência de infra-estrutura importante, com destaque para a posição de entroncamento rodoviário e a presença do Aeroporto Internacional de Viracopos², além de instituições de ciência e tecnologia e mão-de-obra qualificada disponível (Cappa, 2002; 2003).

Entre 1995 e 2000, Campinas foi o município no Estado de São Paulo que mais atraiu investimentos (US\$7,567 milhões ou 31,4% do total de US\$24,125 milhões), segundo a Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo. A Grande São Paulo ficou com 22,4% do total, São José dos Campos com 21,5%, Sorocaba com 8,3%, Santos com 3,4% e o restante com 13,1%.

Ademais, a região de Campinas tornou-se o segundo pólo industrial do país, ao elevar sua participação relativa no total da produção industrial de 4,8% para 6,2% entre 1996 e 2000, e está entre as dez principais regiões do Brasil, perdendo apenas para São Paulo, que manteve a liderança apesar de ter recuado sua participação de 19,5% para 13,9%, conforme Pesquisa Industrial Anual do IBGE.

Esse potencial, no entanto, foi acompanhado por uma situação urbana fragmentada e espacialmente segregada, caracterizada pela maior dimensão dos problemas sociais e pelo baixo padrão de vida na periferia, ao que se denominou "caos urbano". O Parque Oziel, considerado a maior ocupação na América Latina, pode ser apontado como o melhor exemplo.

²) Daqui para frente foi utilizado somente Viracopos.

Alguns dados relevantes expressam o paradoxo de Campinas: I) o número de assassinatos mais que dobrou ao passar de 203 em 1990 para 517 em 2000, segundo dados da Guarda Municipal da Prefeitura de Campinas; II) os desempregados são cerca de 90 mil (19% de sua PEA), a maioria com idade ativa de 22 a 40 anos; III) o número de favelas em Campinas, segundo o IBGE, passou de 74 para 117, entre 1991 e 2000, onde moram cerca de 160 mil pessoas (16,5% de sua população), fazendo com que a cidade passasse da oitava para a sexta colocação em número de favelas no país; IV) em 1999 a Secretaria Municipal de Habitação identificou a existência de 121 invasões, com cerca de 22 mil famílias, aproximadamente 88 mil pessoas vivendo em áreas ocupadas ilegalmente; e V) o total entre favelas e ocupações, portanto, chegou a 238 e envolveu cerca de 248 mil pessoas (25,62% de sua população). A essa situação somam-se os graves problemas com transportes, saúde, educação e infraestrutura, notadamente lixo, água e esgoto.

2. CARACTERÍSTICAS JURÍDICAS E POLÍTICAS DA RMC

Do ponto de vista jurídico, a constituição da RMC, fundamentada na Lei Complementar Estadual nº 870 de 19 de junho de 2000, é composta por 19 municípios: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.

Esses municípios constituem uma estrutura econômica e social importante no país na medida em que compõem um território de aproximadamente 3.700 km² onde vivem mais

de 2,3 milhões de habitantes ou 1,4% do país e 6,3% do Estado de São Paulo, resultando numa densidade demográfica de 630 habitantes por quilômetro quadrado. Constituiu um PIB estimado em US\$ 33,3 bilhões em 2002, o que representa 7,6% do PIB do Estado de São Paulo e 2,5% do PIB nacional.

A maior parte da população da RMC (cerca de 42%) encontra-se em Campinas, que possui pouco mais de um milhão de habitantes. Predomina, portanto, a existência de municípios de tamanho médio, com destaque para Sumaré, Americana, Santa Bárbara D'Oeste e Hortolândia. Entre as cidades com 50 e 500 mil habitantes, somente sete municípios somam 975 mil habitantes e apresentam uma taxa de urbanização de 98,43%, próxima à de Campinas, que é de 98,34%. Apenas Santo Antonio de Posse, Engenheiro Coelho e Holambra, ou 15,7% do total, possuem menos de 20 mil habitantes.

A Lei Complementar nº 870 estabelece também a estrutura de gestão pública da RMC, fundamentada: I) no Conselho de Desenvolvimento Econômico; II) no Conselho Consultivo; III) na criação de uma agência de desenvolvimento; e IV) na constituição do Fundo de Desenvolvimento da RMC.

O Conselho de Desenvolvimento Econômico tem caráter normativo e deliberativo. É composto por 19 prefeitos das cidades que integram a RMC e por 12 membros indicados pelo Poder Executivo do Estado; todos nomeados pelo governador do Estado de São Paulo por meio do Decreto sem número de 29 de junho de 2001³.

A Lei Complementar nº 870 assegura paridade de 50% entre os votos dos prefeitos e dos membros do Estado no Conselho de Desenvolvimento Econômico da RMC. Por isso, nas votações de qualquer matéria poderemos ter as seguintes situações mais

⁽³⁾ Esse conselho é dirigido por um presidente e um vice-presidente eleitos pelos seus pares para mandato de um ano, além de contar com uma secretaria executiva (São Paulo, 2000).

prováveis: I) os membros do Poder Executivo Estadual, que sempre votam em conjunto, fazem prevalecer a sua decisão se tiverem o apoio de apenas um prefeito de qualquer partido político; ou II) teremos empate, no caso dos prefeitos votarem juntos.

A legislação que institui a RMC reforça, portanto, a centralização política e administrativa no âmbito do Estado de São Paulo em detrimento das prefeituras. Assim, reafirma as tradicionais divisões administrativas e governamentais e dificulta uma descentralização regional que desse maior autonomia aos municípios por meio da instituição de regiões metropolitanas, possibilitando maior capacidade para obter financiamentos internos e externos e para reivindicar junto a entidades públicas e governamentais melhorias econômicas e sociais por meio de projetos ou ações específicas.

Além de ser a sede e o principal município da RMC, Campinas é também a sede da Região Administrativa de Campinas (RAC), que reúne sete Regiões de Governo - Bragança Paulista, Jundiaí, Limeira, Piracicaba, São João da Boa Vista, Rio Claro e a própria Região de Governo de Campinas (RGC) -, totalizando 90 municípios com pouco mais de 5,4 milhões de habitantes (Tabela 2).

A RGC abrange 22 municípios e cerca de 2,5 milhões de habitantes divididos entre

os municípios da RMC (menos Itatiba) e mais Itapira, Mogi-Guaçu, Mogi-Mirim e Estiva Gerbi, permitindo supor algumas semelhanças no comportamento agregado dos conjuntos territoriais da RMC e da RGC.

O Conselho Consultivo da RMC é composto por representantes dos Poderes Legislativos Estadual e Municipal, escolhidos entre seus pares e representantes da sociedade civil organizada. Pode elaborar propostas para serem deliberadas pelo Conselho de Desenvolvimento, bem como propor a instituição de câmaras temáticas⁴ para discutir assuntos de interesse público e sugerir projetos para solucionar problemas comuns à própria região.

A agência de desenvolvimento tem a função de integrar a organização, o planejamento e a execução das citadas funções públicas de interesse comum da RMC, sendo responsável ainda pela gestão do Fundo de Desenvolvimento da RMC, que será supervisionado por um Conselho de Orientação composto por seis membros: quatro do Conselho de Desenvolvimento e dois diretores da autarquia.

A institucionalização da autarquia e do Fundo de Desenvolvimento da RMC é uma atribuição que depende do Poder Executivo Estadual. Quanto à autarquia, em 2003 o governador do Estado de São Paulo encaminhou um projeto de lei à Assembléia Legislativa,

Tabela 2. Classificação política e administrativa dos municípios do Estado de São Paulo.

Região	Total	Homens	Mulheres	Urbana	Rural	Municípios
Estado de São Paulo	36.966.527	18.104.696	18.861.831	34.529.142	2.437.385	645
RA Campinas	5.385.489	2.675.428	2.710.061	4.999.201	386.288	90
RG Campinas	2.530.194	1.252.437	1.277.757	2.454.211	75.983	22
RM Campinas	2.333.022	1.153.269	1.179.753	2.264.665	68.357	19
Campinas	967.921	471.424	496.497	951.824	16.097	1

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2000

⁽⁴⁾ As câmaras temáticas foram criadas com base nas funções públicas de interesse comum da RMC, conforme segue: I) planejamento e uso do solo; II) transporte e sistema viário regional; III) habitação; IV) saneamento básico; V) meio ambiente; VI) desenvolvimento econômico; VII) saúde, e VIII) educação. Duas câmaras temáticas foram criadas em caráter especial: a de Segurança Pública no início de 2003, e a da Ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos no final de 2004.

que originou a Lei Complementar Estadual nº 946 de 23-9-2003, denominando-a Agência Metropolitana de Campinas (Agemcamp) (São Paulo, 2003).

Quanto ao Fundo de Desenvolvimento da RMC, a Lei nº 870 não especifica a forma de compensação financeira entre municípios e estado. Todavia, entre 2001 e 2004 não houve nenhum debate efetivo sobre essa questão, que é imprescindível para viabilizar a execução de planejamento e financiamento para solucionar problemas comuns entre as cidades da região.

Portanto, o funcionamento da Agemcamp e a constituição do Fundo de Desenvolvimento da RMC permanecem indefinidos. Trata-se de questões que comprometem a gestão efetiva dos problemas comuns da RMC na medida em que: I) dificultam a execução de ações integradas que desenvolvam a região a partir das citadas funções de interesse comum; e II) impedem a contração de financiamento junto às instituições bancárias nacionais ou internacionais como, por exemplo, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Brasil (BB), Caixa Econômica Federal (CEF) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e dificultam, por exemplo, a formação de parcerias e consórcios intermunicipais, bilaterais ou multilaterais.

3. AÇÕES INTEGRADAS PARA DESENVOLVER A RMC

Considera-se que a RMC está por ser consolidada do ponto de vista político e socioeconômico. Trata-se de um processo complexo que exige articulação política suprapartidária e ações integradas que viabilizem as melhores alternativas técnicas, socioeconômicas e ambientais aos problemas comuns da metrópole, considerando-se as qualidades e as assimetrias de cada município. Essas soluções devem ser compartilhadas entre

municípios e o Estado de São Paulo, admitindo-se que embora cada cidade tenha seus principais problemas, alguns são comuns aos vários municípios e, por meio de uma política de gestão urbana, podem permitir ações integradas no âmbito da metrópole (Larochelle, 2002 ; Inda, 2002).

As ações integradas representam a síntese da cooperação entre prefeitos e o governo do Estado de São Paulo para promover o desenvolvimento da RMC que, principalmente, aprimore sua infra-estrutura com intuito de corrigir ou atenuar distorções do processo desordenado de ocupação e uso do solo, como, por exemplo, o saneamento ambiental (tratamento de água, esgoto e lixo), o déficit habitacional, além de questões sobre saúde, educação e os meios de transporte rodoviário, ferroviário e aéreo (Cappa, 2002).

Para isso é necessário analisar o conjunto do território da RMC, tendo em vista: I) intensificar tendências, gerais e específicas, do desenvolvimento econômico e urbano local e regional; II) integrar políticas públicas para dar eficácia aos resultados das alterações na estrutura física das cidades e nos paradigmas de gestão pública; III) buscar as melhores soluções compartilhadas que gerem resultados consistentes para problemas comuns ou de características metropolitanas; e IV) a partir de esforços coletivos buscar recursos, nacionais e internacionais, para financiar a execução de projetos e resolver problemas análogos entre os municípios conurbados na região.

Primeiro porque a Lei Complementar nº 870 não contempla os novos papéis das grandes cidades em regiões conurbadas e interdependentes, diante da introdução de novas tecnologias no padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial, acompanhadas pela maior divisão do comércio internacional com os países reunidos em blocos econômicos e pelo mercado mundial de capitais. Por isso, a produção industrial tornou-se mais fragmentada e permitiu novas formas de organização da produção e da comercialização

de mercadorias que ultrapassam os limites dos países e das metrópoles, possibilitando o crescimento dos setores de serviço e de comércio na geração de emprego, renda e tributos.

As mudanças acima modificaram os papéis das grandes cidades e as formas de gestão de problemas urbanos em regiões metropolitanas. Alteraram também os critérios de localização industrial na medida em que decisões empresariais podem ser tomadas em bolsas de valores de países do centro ou da periferia do capitalismo, bem como ganharam maior importância exigências por infraestrutura integrada, estruturas econômicas diversificadas em regiões metropolitanas e mão-de-obra qualificada disponível.

Segundo porque a disputa política em regiões metropolitanas acarreta adversidades individuais ou de grupos políticos e, assim, dificulta a busca de soluções consistentes e inovadoras para os problemas da RMC. Ou seja, sem articulação política suprapartidária fica comprometida a cooperação entre prefeitos e o governo do Estado de São Paulo na busca das melhores soluções compartilhadas para os graves problemas comuns da RMC, como desemprego elevado, violência urbana, saneamento ambiental, déficit habitacional, transporte intermunicipal, saúde pública, educação, entre outros.

Historicamente, a organização das metrópoles com base na concepção metropolitana tradicional, que tem nas grandes cidades o centro polarizador e irradiador do desenvolvimento econômico, também não foi suficiente para resolver problemas semelhantes aos vividos hoje em nossa região.

Ademais, a realidade socioeconômica atual, citada no item 1.1, exige uma cultura metropolitana associada a novos paradigmas de gestão urbana, que considerem novas funções na prestação de serviços, novas demandas por infra-estrutura urbana e rural, além de novas competências relacionadas ao desenvolvimento econômico, social, cultural e às novas formas de inserção das cidades tanto no âmbito regional quanto internacional.

No caso particular da RMC a ampliação de Viracopos representa um novo elemento no debate sobre o desenvolvimento de Campinas, envolvendo pouco mais de cinco milhões de pessoas na macrorregião. Podem existir duas possibilidades: I) Viracopos pode servir-se de Campinas e região; situação em que “estaria de costas para Campinas e região” porque prevaleceria a busca pela maior rentabilidade econômica com as atividades aeroportuárias e não aeroportuárias; e II) Viracopos pode servir a Campinas e região; situação em que “estaria de frente para Campinas e região” porque com ações integradas se procuraria ampliar as potencialidades de desenvolvimento dos municípios devido às externalidades positivas oferecidas pelos aeroportos, como, por exemplo, benefícios socioeconômicos gerados em termos de emprego, renda e tributos com a atração e expansão de distintas atividades econômicas, o que depende, em grande parte, de estímulos ao crescimento da demanda por transporte de passageiros e não apenas de cargas, conforme item 3.1 (Cappa,2004b).

Ambas as situações dependem especialmente de como Viracopos estará inserido no meio urbano de Campinas e região; e isso depende das interfaces com outros meios de transporte como rodoviário e ferroviário, do planejamento urbano no entorno desse aeroporto, das atividades econômicas que poderão ser desenvolvidas a partir de sua ampliação e da retomada do transporte aéreo de passageiros (Serra,1979).

3.1. A Importância de Viracopos para o Desenvolvimento Regional

Até 2015 Viracopos deverá tornar-se o maior centro cargueiro da América Latina com 17 km² de extensão e capacidade para receber anualmente de 470 a 510 mil aeronaves, 720 mil toneladas de carga, atender a uma demanda prevista de 45 a 50 milhões

de passageiros e empregar cerca de 7 mil trabalhadores diretos, formando um complexo aeroportuário paulista por meio de conexões com os Aeroportos de Cumbica e Congonhas, conforme a Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária (Infraero, 1998) (Quadro 1).

A constituição do complexo aeroportuário paulista, tendo Viracopos como centro cargueiro, projetará Campinas como porta de conexão para o comércio internacional no Brasil, porque reafirmará sua localização geográfica privilegiada na América do Sul e intensificará suas vantagens competitivas nas relações comerciais com outros estados e municípios.

A localização geográfica privilegiada de Campinas é uma característica que marcou toda a história de seu desenvolvimento, bem como sua influência sobre os demais municípios da região. Pelo Caminho das Minas dos Goyases transportava-se parte do açúcar do sudeste para a metrópole portuguesa no final do século XVIII. Por meio das ferrovias, Campinas conquistou posição de entroncamento no século XIX por onde passava todo o café do interior do Estado de São Paulo para o porto de Santos. Essa posição foi reafirmada com a abertura de rodovias paulistas no século XX, que ampliou a conexão com o interior e grandes capitais do país (Costa Santos, 2002).

Os novos papéis exercidos pelos aeroportos como cidades aeroportuárias, centro de negócios e serviços e aeroporto industrial, além de suas relações com as cidades onde estão inseridos, tendem a requalificar a loca-

lização geográfica de Campinas no século XXI, projetando-a como porta de conexão para o comércio internacional no país (Jarach, 2001; Marques, 2002; Cappa, 2004c).

A noção de cidade aeroportuária está relacionada à necessidade de expansão dos aeroportos para atender ao intenso fluxo de pessoas que demandam seus serviços e ao elevado volume de mercadorias transportadas. Isso implica aeroportos integrados ao meio urbano onde estão localizados porque precisam fazer interfaces com outros meios de transporte (rodoviário, ferroviário e fluvial), além da necessidade de arquitetura de grande dimensão física e de infra-estrutura, por vezes, superior a de muitas cidades brasileiras quanto ao consumo de água potável e de energia elétrica, além do tratamento de lixo e esgoto (Silva & Cocco, 1999; Palhares, 2001).

O centro de negócios e serviços se desenvolve no interior da cidade aeroportuária, expressando maior crescimento das Receitas Não-Aeroportuárias (RNA) frente às Receitas Aeroportuárias (RA). Constitui atividades comerciais diversificadas: de cafeterias a espaço para banho de sol, como no aeroporto de Miami, além de salas para teleconferências, lojas (de flores, artigos esportivos, artesanato local, disco, antiguidades, jóias e pedras preciosas), restaurantes, lanchonetes, *free shops*, espaços publicitários, bancos, casas de câmbio, locadoras de automóveis, barbearias, cabeleireiros, livrarias, bancas de jornais, bem como serviços diversificados (aluguel de armários, malas e bolsas, agentes de via-

Quadro 1. Complexo Aeroportuário Paulista.

Aeroportos	Garulhos	Congonhas	Viracopos
Movimentos anuais de aeronaves	270 mil	220 mil	510 mil
Passageiros anuais (embarque + desembarque)	49 milhões	15,7 milhões	45 a 50 milhões
Toneladas anuais de cargas transportadas	390 mil	34 mil	720 mil

Fonte: (Reinher, 2002).

gens, correio, telefônicas, reservas de hotéis, transportes, engraxate), hotéis, farmácias, cinemas, salas para conferências, reuniões, salas vip, piscinas e quadras de tênis.

O público-alvo é constituído pelos trabalhadores do aeroporto – empregados em empresas aéreas, agentes de cargas e aviação em geral (táxi aéreo e aeronaves privadas) –, trabalhadores da administração aeroportuária, das lojas, dos restaurantes ou demais prestadoras de serviços, passageiros e seus acompanhantes, visitantes, além de residentes, comerciantes e industriários estabelecidos no entorno do aeroporto.

O aeroporto industrial envolve um arranjo econômico entre Infraero, Receita Federal e Câmara de Comércio Exterior (Camex) porque representa um entreposto aduaneiro na zona primária dos terminais aeroportuários. Com isso, uma área é destinada para a instalação de empresas, especialmente as que operam no sistema *just in time*, permitindo agregar valor às mercadorias, já que peças, partes e componentes importados passam por um processo de montagem para transformarem-se em mercadorias disponíveis para a venda interna ou externa.

Os conceitos de cidade-aeroportuária, centro de negócios e serviços e aeroporto industrial ajudam a entender que Viracopos poderá se tornar importante indutor de expansão urbana em sua direção (região sul), devido ao intenso fluxo de passageiros que poderá atrair, ao elevado volume de mercadorias transportadas do aeroporto para outros municípios da região e bairros de Campinas, além dos serviços não aeroportuários que poderá oferecer.

Viracopos poderá, portanto, constituir um novo centro para o desenvolvimento de

Campinas e região, cujo impacto socioeconômico pode ser estimado, por exemplo, pelo significado das universidades e dos centros de pesquisa na região de Barão Geraldo, ao norte da cidade. Desse modo, poderá contribuir para integrar as regiões periféricas sul e sudoeste ao conjunto das demais áreas de Campinas, respectivamente onde esse aeroporto está instalado e a região do Ouro Verde, onde vivem mais de um quinto da população (Campinas, 1995; Cappa, 2004d).

Mas isso implica a necessidade de a Infraero, além de classificar Viracopos como aeroporto cargueiro e industrial, empreender esforços junto ao Governo do Estado de São Paulo e aos prefeitos da RMC para integrá-lo a outros meios de transportes, como rodoviário e ferroviário, para permitir condições de acessibilidade com eficiência. Desse modo, é possível estimular a retomada de vôos de passageiros, cuja demanda potencial na macrorregião de Campinas é de pouco mais de cinco milhões de pessoas (Cappa, 2004).

A integração de Viracopos ao modal rodoviário está contemplada pelas Rodovias Anhangüera-Bandeirantes e pela Santos Dumont. A integração de Viracopos ao modal ferroviário é possível porque os leitos férreos, os edifícios das antigas ferrovias e suas áreas de entorno foram declarados bens de utilidade pública destinados para implantação de sistema viário, com prioridade para o transporte público, e para execução de plano de urbanização e de projetos sociais, culturais e educacionais por meio do Decreto nº 13.659 de 11 de julho de 2001 (Campinas, 2001)⁵.

A reativação dos leitos férreos permite conexão entre as regiões periféricas sul e sudoeste de Campinas ao conjunto de seus

⁵ Outros decretos foram promulgados pelo Poder Público Municipal para proteger os leitos férreos disponíveis: Decreto nº 6.536 de 17 de julho de 1981, cuja eficácia cessou em 1983; reeditado pelo Decreto nº 9.641 de 4 de outubro de 1988, que perdeu sua validade em 1993 (Campinas, 1981, 1988). Atualmente, Campinas possui 44 km dos leitos férreos oriundos das antigas companhias “Mogiana” e “Sorocabana” que se encontram subutilizados ou desativados para transporte de passageiros (Campinas, 2000).

bairros porque integra o município nos sentidos norte-sul e leste-oeste, possibilitando integração entre o centro e as demais áreas urbanas, tendo presente os impactos socioeconômicos gerados pela ampliação de Viracopos, seja no seu entorno, seja inserido no meio urbano da cidade (Campinas, 2000). Permite ainda conexão entre municípios da macrorregião de Campinas, começando por Americana, passando por Campinas e Jundiaí para seguir até São Paulo.

Os leitos férreos disponíveis, que, no passado, impulsionaram o desenvolvimento de Campinas, representam, por conseguinte, no século XXI e no contexto da ampliação de Viracopos, condições para que se combata o problema da fragmentação urbana e da organização espacial descontínua caracterizada pela existência de duas cidades: uma rica, ao norte, e outra pobre, ao sul do município.

A partir da ampliação de Viracopos é possível, portanto, abordar o debate sobre o que fazer com os leitos férreos disponíveis em Campinas por meio de uma nova perspectiva de análise, que é ampla e integrada porque passa a ser tratada como problema de planejamento estratégico do desenvolvimento da cidade.

Viracopos representa, ainda, caso esteja “de frente para Campinas e região”, a possibilidade histórica no século XXI de ampliar a inserção das cidades da região no comércio internacional, na medida em que cada município pode intensificar suas potencialidades específicas, aproveitando-se da proximidade geográfica com esse aeroporto, considerando-se que será o maior centro cargueiro da América Latina, e que fará interfaces com os aeroportos de Cubica e Congonhas para constituir um grande complexo aeroportuário paulista.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo histórico do desenvolvimento da RMC foi recuperado para destacar, de um lado, a influência que Campinas exerce

na região a partir de sua localização estratégica. De outro, para apontar o paradoxo entre riqueza e pobreza existente em Campinas e região, especialmente diante da estagnação econômica no país desde os anos 80. Em seguida, a Lei nº 870 que instituiu a RMC foi analisada para sublinhar que essa região ainda está por ser consolidada do ponto de vista econômico e político, e que a referida lei não contempla os novos desafios para as metrópoles na gestão de problemas urbanos entre cidades conurbadas e interdependentes.

Finalmente, foi destacada a importância de ações integradas para desenvolver Campinas e região, aproveitando-se, inclusive, das externalidades positivas que serão geradas pela ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos e pelos novos papéis exercidos pelos aeroportos no mundo como cidade aeroportuária, centro de negócios e serviços e aeroporto industrial, tendo em vista elevar as especificidades locais de desenvolvimento de cada município.

BIBLIOGRAFIA

BAENINGER, Rosana. *Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do pólo industrial paulista*. Campinas: Unicamp, 1996, (Coleção Campiniana, n. 5).

CAMPINAS. *Plano diretor*. Campinas – SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 1995.

_____. Decreto 6.536 de 17 de julho de 1981. *Declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de áreas destinadas à implantação de sistema viário para transporte rápido de massa e a execução de plano de urbanização*. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 1981.

_____. Decreto 9.641 de 04 de outubro de 1988. *Declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de área destinada à implantação de sistema viário para transporte rápido e a execução de plano de urbanização*. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 1988.

- _____. Leitos Férreos. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas-Secretaria Municipal de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2000.
- _____. Decreto 13.659 de 11 de julho de 2001. *Declara de utilidade pública e autoriza a desapropriação de área destinada à execução de plano de urbanização e de projetos sociais, culturais e educacionais*. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 2001.
- CANO, Wilson *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1990.
- _____. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Global, 1985.
- _____. *A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo, 1920-1980*. São Paulo: SEADE, 1988 (Coleção Economia Paulista, 3 volumes).
- _____. *Reflexões sobre o Brasil e a nova (des)ordem internacional*. Campinas: Editora da Unicamp, 1993.
- _____; BRANDÃO, Carlos A. (Coord.) *ARMC: urbanização, economia, finanças e meio ambiente*. Campinas-SP: Editora da Unicamp, 2002.
- CAPPA, Josmar. *A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos como estratégia de desenvolvimento local para Campinas*. In: I SEMINÁRIO INTERNACIONAL "O DESENVOLVIMENTO LOCAL NA INTEGRAÇÃO: ESTRATÉGIAS, INSTITUIÇÕES E POLÍTICAS". Rio Claro – SP, UNESP, 19 a 21 de maio de 2004a. CD – ROM.
- _____. *Viracopos e o futuro da cidade*. Campinas: Jornal Correio Popular, 10-12-2004b, p.3.
- _____. *Ampliação de Viracopos: desenvolvimento para Campinas*. Campinas: Jornal Correio Popular, 13-2-2004c, p.3.
- _____. *Ampliação de Viracopos e desenvolvimento econômico*. Campinas: Jornal Correio Popular, 21-05-2004d, p.3.
- _____. *Diferenciais de competitividade e política de atração de investimentos para Campinas*. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas - Congresso da Cidade, jul., 2003.
- _____. *Campinas e região: características e tendências de desenvolvimento econômico*. In: SIMPÓSIO BINACIONAL DE INTERCÂMBIO COMERCIAL E TECNOLÓGICO CAMPINAS-TORINO. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas - Câmara Ítalo-Brasileira de Comércio e Indústria de São Paulo. Nov., 2002. CD – ROM.
- _____. *Passado e presente do sistema de relações de trabalho no Brasil*. São Paulo: LTr Editora, 2000.
- CARDOSO de MELLO, João M. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- COSTA SANTOS, Antonio *Campinas, das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2002.
- EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA (Infraero) *Aeroporto Internacional de Viracopos: revisão do plano diretor*. Campinas-SP: Aeroporto Internacional de Viracopos, julho, 1998.
- INDA, Nelson. *Montevideu e os desafios para o século XXI*. In: URBIS, 2002 – FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE CIDADES – PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 5 a 8 de junho, 2002.
- JARACH, David. *The evolution of airport management practices: towards a multi-point, multi-service, marketing-driven firm*. Journal of air transport management, 7, 2001.
- LAROCHELLE, Charles. *A reorganização municipal na região metropolitana de Montreal*. In: URBIS, 2002 – FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE CIDADES – PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO, 5 a 8 de junho, 2002.

LESSA, Carlos A. *A estratégia do desenvolvimento (1974 - 1976): sonho e fracasso*. Rio de Janeiro: FEA - UFRJ, 1978, (Tese, Professor Titular).

MARQUES, Walter. O negócio aeroportuário e o serviço público. In: *Anuário da Economia Portuguesa*, 2002.

OLIVEIRA, Carlos A. B. *O processo de industrialização: do capitalismo originário ao atrasado*. Campinas: IE- Unicamp, 1985, (Doutorado, Economia).

PACHECO, Carlos A. *A questão regional brasileira pós-1980: desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional*. Campinas: Unicamp, 1996 (Doutorado, Economia).

PALHARES, Guilherme L. *Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico*. São Paulo: Aleph, 2001.

REINHER, Nilo S. *Ampliação do Aeroporto de Viracopos*. In: SEMINÁRIO: A EXPANSÃO DO AEROPORTO DE VIRACOPOS E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA A REGIÃO DE CAMPINAS – ANAIS. Americana: SP, Unisal, 2002

SÃO PAULO (Estado). Lei Complementar 870 de 19 de junho de 2000: *Cria a Região Metropolitana de Campinas*. São Paulo-SP: Assembléia Legislativa,⁴ 2000.

_____ Lei Complementar 946 de 23 de setembro de 2003: *Cria a Agência Metropolitana de Campinas*. São Paulo – SP: Assembléia Legislativa, 2003.

SEMEGHINI, Ulysses C. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas: Editora da Unicamp, 1991.

SERRA, Geraldo G. *A cidade e o aeroporto*. São Paulo: USP – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1979, (Dissertação, Mestrado).

SILVA, Gerardo ; COCCO, Giuseppe (Org.) *Cidades e portos: os espaços da globalização*. Rio de Janeiro: DP & A, 1999.

TAVARES, Maria da C.; FIORI, José L. *(Des)ajuste global e modernização conservadora*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.