

# A metrópole paulistana: passado, presente e desafios futuros para o seu desenvolvimento econômico

FERNANDO T. H. F. MACHADO<sup>1</sup>

JOSÉ GUIMAR COCCO JUNIOR<sup>2</sup>

## Resumo

O presente artigo apresenta a evolução da história econômica do município de São Paulo a partir do século XIX. Em decorrência da cultura cafeeira e da industrialização, São Paulo alcançou um papel de protagonista econômico no País. Neste processo, são abordados os mais relevantes mecanismos utilizados para assegurar à metrópole tal destaque. Além disso, o artigo também trata dos distintos papéis que o Estado exerceu ao longo do tempo a fim de criar condições para tal.

Finalmente, por meio da descrição das mudanças estruturais da economia local, ocorridas nas últimas décadas, destacamos os resultados positivos apresentados pelas agências de desenvolvimento locais. Concluímos o estudo discutindo as ameaças e possibilidades que a cidade de São Paulo enfrenta para o futuro.

**Palavras-chave:** Desenvolvimento econômico. Política governamental. Agências de desenvolvimento.

## 1 Introdução

A vigorosa atividade econômica do município de São Paulo, diante de seu expressivo crescimento e diversificação, desde a época final do Império, até os dias de hoje, pode ser considerada a sua essência mais visível. Um dos objetivos deste estudo é revelar aspectos do pioneirismo econômico, sobretudo industrial, que o município de São Paulo apresentou desde o final do Império. Todavia, também visa alertar que tal hegemonia pode estar em risco, diante de iniciativas realizadas por outras cidades brasileiras, como Rio de Janeiro e Curitiba que, inspiradas por práticas análogas de cidades como Londres e Bogotá, criaram agências municipais de desenvolvimento, visando atrair negócios permanentes, bem como gerar empregos locais.

---

1 Mestre em administração pública pela FGV-SP, Consultor Técnico Legislativo da CMSP

2 Graduado em Administração de Empresas pela FEA-USP, Consultor Legislativo da CMSP



Roper

De acordo com Felipe Góes (2011), diante da “visibilidade e o interesse de empresas do mundo inteiro em participar dos Jogos Olímpicos, Londres decidiu atrair negócios e gerar empregos permanentes na cidade. A agência de desenvolvimento de Londres, a *Think London*, criou uma equipe dedicada de profissionais que recepciona empresas interessadas nos Jogos objetivando retê-las em Londres”.

Essa atitude de gerar novas oportunidades de negócios é bastante importante para uma metrópole, uma vez que o mecanismo de crescimento econômico e geração de empregos por meio de indústrias, que foi a base para seu crescimento durante boa parte do século XX, encontra-se em esgotamento como veremos a seguir.

## 2 São Paulo rumo à liderança econômica do país

A cidade de São Paulo, que teve origem num povoado fundado por missionários jesuítas em 1554, desenvolveu-se a partir da cafeicultura, no século XIX, e da industrialização, no século XX. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), São Paulo comporta a maior população em um único município brasileiro (11.253.503 habitantes em 2010) e também o maior volume de riqueza gerada em um único município (Produto Interno Bruto de R\$ 357.116.681.000 em 2008, último dado disponível). Em segundo lugar vem a cidade do Rio de Janeiro, com 6.320.446 habitantes em 2010 e Produto Interno Bruto de R\$ 154.777.301.000 em 2008.

Markovitch (2007) no livro “Pioneirismo Empresarial no Brasil”, procura encontrar pontos em comum nas trajetórias das famílias Prado, Matarazzo, Simonsen, Jafet, entre outras. Diante das diversas conclusões manifestadas, podemos destacar como requisitos importantes para o sucesso do empreendedorismo, “sentir as tendências do mercado, mais do que o otimismo puro e simples, competência visionária, sensibilidade estratégica, clareza de pensamento, boa capacidade de comunicação e multiplicidade de engajamentos”. Ele também relata a importância do momento da época, que foi a necessidade de enfrentar as adversidades dos negócios em um ambiente multicultural, proporcionado pela colonização europeia, algo que, na visão de Marcovitch, desenvolvia uma sensibilidade capaz de gerar respeito e permitia, apesar das diferenças, despertar o discernimento imprescindível ao êxito no mundo dos negócios.

A economia britânica, que teve papel de parceiro-protagonista nas questões da abertura dos portos e da independência do Brasil, forneceu grande suporte capitalista às atividades econômicas locais. Ela foi responsável direta pela expansão do comércio de café, principal produto de exportação do Brasil durante boa parte do século XIX até 1930. Segundo Martins (2010), o apoio materializou-se por meio da construção de ferrovias, por exemplo, a São Paulo Railway, monopólio que ligava Jundiaí ao porto de Santos. Na cidade portuária também se estabeleceram várias Casas Comissárias de capital britânico, que viabilizavam os processos de venda, seguro de frete, estocagem e transporte do produto para exportação.

Segundo Paul Singer (1968), o café também explica uma das hipóteses para a grande presença dos estabelecimentos bancários na cidade de São Paulo, comparando o crescimento de quatro estabelecimentos em 1873 para sete estabelecimentos em

1889, sendo duas sucursais de bancos ingleses, na sua visão, “surgidos para fazer face às necessidades do desenvolvimento da lavoura de café, estabelecidos em São Paulo porque esta era a capital da província, e cujo negócio também dependia, em alto grau, da política econômica do governo”.

Segundo Saes (1986) e Martins (2010), a formação do grande capital em São Paulo supõe uma importante articulação entre os grandes fazendeiros do café, capitais britânicos e as empresas ferroviárias, que viabilizaram a existência de diversos serviços urbanos que já se encontravam na capital da Província na década de 1880.

A agricultura de fato teve grande influência no desenvolvimento, mas as oportunidades geradas pela abundância de capital possibilitaram o surgimento de uma indústria urbana, na visão de Monbeig (1953), correlacionada fortemente à economia urbana, em suas origens e tendências, o que proporcionou à cidade novo dinamismo.

Diante de uma grande dependência do café como cultura comercial e das oportunidades oferecidas pelo algodão originário dos estados do Nordeste, o governo central buscou incentivar a industrialização do setor têxtil no país. As suas colheitas já eram exportadas desde 1815 para a Inglaterra, a fim de serem beneficiadas. Martins (2010) também aponta a indústria têxtil como pioneira no Brasil, induzida por fatores que se combinaram, por exemplo, a crise algodoeira norte-americana por volta de 1860, que desencadeou, pela diretoria da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a primeira remessa de uma tonelada de sementes e uma máquina descaroçadora de algodão para São Paulo, bem como o seu cultivo e beneficiamento nas localidades de Itu e Sorocaba. Naquele período eram produzidas basicamente baetas (pano de lã, algodão felpudo) para os escravos e sacarias de juta para embalar as sacas de café para exportação. Também devem ser ressaltadas as expressivas oscilações das tarifas aduaneiras de tecidos, pois a maioria destes era importada.

Diante da organização econômica, São Paulo começou a apresentar uma classe média muito mais numerosa do que as cidades do Nordeste e que passou a consumir produtos nacionais, diferente dos hábitos da aristocracia da época, que preferia produtos importados, por exemplo, tecidos ingleses e vestidos franceses.

O ano de 1900, data da inauguração dos bondes elétricos, pode ser considerado o marco da fase contemporânea da evolução urbana de São Paulo, que deixava de ter características provincianas. Seu índice de crescimento populacional atingiu o ápice nos anos 50 e 60, apresentando neste período taxas anuais superiores a 5%. Ao final do século XX, apesar das taxas anuais terem se estabilizado próximo a 1%, o município de São Paulo se apresenta como uma das maiores cidades do mundo, em termos populacionais.

Além da expansão da ocupação do território e do explosivo aumento populacional, o século XX marcou o surgimento de várias indústrias de segmentos diversificados.

A literatura destaca da mesma forma a importância da colônia europeia neste processo de desenvolvimento. Este grupo passou a se instalar na cidade de São Paulo de modo mais expressivo a partir de 1870, sendo composto por artífices, comerciantes e engenheiros que contribuíram bastante na composição da mão de obra disponível.

Foi um alemão que construiu o primeiro matadouro na Vila Mariana, então em plena área rural e que lançou a idéia de ligar a cidade a Santo Amaro por um bonde a vapor. Coube a um francês, Jules Martin, promover a realização do projeto de um viaduto sobre o Vale do Anhangabaú. Encontramos esses recém-chegados nas primeiras vendas de terrenos na forma de loteamentos, como os dos alemães Glete e Nothmann. (Monbeig, 1953)

Sobre as origens da industrialização em São Paulo, artigo de Bresser Pereira (2002) cita estudo de Warren Dean publicado em 1971, que debate sobre a importância do café nesse processo, informando, igualmente, que os primeiros industriais eram originalmente imigrantes que se dedicavam à importação. O mesmo artigo cita pesquisa realizada em 1962, com amostra de 204 entrevistados, sobre as origens étnicas e sociais dos empresários paulistas.

Os resultados foram surpreendentes, pois se revelou que os empresários industriais do Estado de São Paulo tiveram origem nas famílias imigrantes principalmente de classe média. Da amostra total de entrevistados, quanto à origem étnica, 15,7% eram brasileiros e 84,3% eram estrangeiros. Quanto à origem por país, os italianos eram 34,8 %, os brasileiros eram 15,7 % e os alemães ou austríacos eram 12,8%. Finalmente, quanto às origens sociais dos empresários, a pesquisa revelou que apenas 3,9% eram de famílias aristocráticas ligadas ao café e 50% aproximadamente eram originários da classe média.

Nas primeiras décadas do século XX, a atividade econômica expandiu-se e diversificou-se no Brasil, em geral, e em São Paulo particularmente. Desenvolveram-se fortemente os setores de geração de energia, por meio da empresa canadense Light & Power, que também atuava no setor de transportes urbanos, e o setor têxtil, por meio de empresas fundadas por imigrantes italianos, a exemplo das famílias Crespi e Matarazzo.

Ainda nas décadas iniciais do século XX, houve no Brasil um expressivo surto de crescimento econômico, representado pela entrada de indústrias estrangeiras. Délia Espina (2002) foi autora de artigo que menciona a atuação do governo, não como promotor direto, mas sim como indutor do desenvolvimento econômico, exemplificando o caso da vinda da IBM para o Brasil.

Ela relata que o governo central planejava a realização de um censo demográfico e agrícola. Diante da situação, Valentim F. Bouças, economista de origem brasileira, caracterizado como hábil negociador, convenceu o fundador da empresa, Thomas J. Watson, a abrir uma representação da Computing Tabulating Recording Company - CTR (atualmente IBM) no Brasil, cuja assinatura de contrato com a Diretoria de Estatística Comercial Brasileira, para a realização do censo de 1920, ocorreu em 1917.

Na tabela abaixo, é possível verificar a diversificação de indústrias e países de origem, nas atividades apresentadas, principalmente na produção de artigos de consumo.

**Tabela 1 - Empresas que se instalaram nas décadas de 10 e 20 do século XX; setores industriais e seus países de origem.**

Ano	Setor	Nome da Empresa	País de Origem da Empresa	Estratégia de Entrada
1913	Carnes	Vestey (Anglo)	Grã-Bretanha	Aquisição
1917	Informações Estatísticas	CTR (IBM)	Estados Unidos	Instalação para projeto governamental
1919	Automóveis	Ford	Estados Unidos	Instalação
1919	Química e Farmácia	Rhodia	França	Instalação
1924	Automóveis	General Motors	Estados Unidos	Representação
1925	Construção	Cimento Portland Perus	Canadá	Instalação

FONTE: SZMRECSÁNYI, T.& MARANHÃO, R. HISTÓRIAS DE EMPRESAS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (ORGANIZADORES). SÃO PAULO: HUCITEC, 2002.

### 3 O governo como indutor e protagonista do desenvolvimento

Com a Grande Depressão, originada pela crise de 1929, a economia brasileira, grandemente dependente das receitas de exportação de café, sofreu um duro golpe. As consequências não foram apenas econômicas, mas também houve grande instabilidade política, que culminou com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder. A partir desse momento, a ideia de industrializar o País toma novo fôlego e o Estado participa, não apenas como indutor, mas também como protagonista do desenvolvimento econômico, a exemplo da instalação da Usina de Volta Redonda, em 1946, e do incentivo à criação de grandes empresas estatais nos setores de energia e mineração, na década seguinte.

Segundo Latini (2007), um dos entusiastas da industrialização no Brasil foi o capitão-de-mar e guerra Lúcio Meira, assessor econômico de Getúlio Vargas na sua segunda presidência. Ele havia passado, na década de 1930, parte de sua formação oficial nos Estados Unidos. Essa experiência permitiu-lhe enxergar que a indústria automobilística americana era uma atividade industrial de grande potencial, capaz de promover o desenvolvimento de numerosas outras atividades econômicas.

Latini (2007) relata que Lúcio Meira questionava por que o Brasil não aspirava a uma revolução automobilística idêntica à americana, onde o automóvel, que não fora inventado, mas sim aperfeiçoado por eles, era um artigo de consumo de massa. Ele também tinha consciência de que o Brasil possuía vocação siderúrgica, pois possuía grandes reservas de minério de ferro, e seus estudos apontaram que a atividade siderúrgica brasileira, no início do século XIX, havia precedido a dos Estados Unidos. De volta ao Brasil, ele observava a expressiva quantidade de veículos importados nas paisagens

urbanas, que consumia as reservas em moeda forte do País, sobretudo após a crise de 1929, com a queda das exportações do café, base da economia brasileira no período.

Seu raciocínio também observava que o pioneirismo não era por si só uma explicação para o desenvolvimento da indústria automobilística, citando experiências com veículos rodoviários movidos a vapor, na Grã-Bretanha, que datavam do início do século XIX; motor de combustão interna originário da Alemanha, em 1886, e a expressiva produção em escala comercial existente na França uma década antes de os carros americanos aparecerem no mercado.

Segundo Latini (2007), logo nos primeiros dias no Palácio do Catete, Getúlio Vargas incumbiu Lúcio Meira de uma missão: “Lúcio, você que é um apaixonado pela industrialização, faça um estudo sobre a Fábrica Nacional de Motores (FNM) e apresente um relatório com sugestões para iniciarmos algumas coisas grandiosas”.

O seu relatório, que foi aprovado, criou a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), subordinada ao Ministério da Fazenda, com várias subcomissões, entre elas a de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis.

O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, iniciado em 1956, apresentava mecanismos para desenvolver a indústria nacional, utilizando estudos realizados no segundo governo de Vargas, destacando a elaboração de políticas para os setores de energia e transportes. O Ministério da Fazenda, por meio do Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), elaborou estudos de grande relevância, como o Relatório da Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, que forneceu bases para a criação de um grupo de estudos voltado ao setor, que elaborou os Planos Nacionais Automobilísticos aprovados por decretos do presidente da República, que, da mesma forma, criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística - GEIA, com o objetivo de implantar a indústria automobilística no Brasil.

De acordo com Latini (2007), “nenhum outro setor industrial foi implantado no Brasil segundo um planejamento nos moldes do elaborado pelo GEIA para a indústria automobilística [...] Já no final do ano de 1964, em menos de oito anos de trabalho, as linhas de montagem nas fábricas de veículos lançaram nas estradas brasileiras, nas ruas de nossas cidades e nos campos, um milhão de unidades, acrescidas às 800 mil existentes em 1957 e importadas de diversos países. Dos veículos que circulavam no Brasil, 53,6% foram produzidos por trabalhadores brasileiros com matérias primas, peças e componentes nacionais, em sua quase totalidade.”

O Estado de São Paulo, em geral, e a cidade de São Paulo, em particular, foram extremamente beneficiados com a instalação da indústria automobilística em seu território, o que permitiu uma expansão inédita dos mercados de trabalho e de consumo, com conseqüente expansão da classe média urbana.

## **4 Anos 60 a 90 – Consolidação da industrialização e crise fiscal**

Todavia, o crescimento econômico no Brasil, particularmente em São Paulo, gerado pela expansão das indústrias a partir da década de 50, também foi acompanhado de verdadeira explosão populacional no município: de acordo com o IBGE, em

menos de 50 anos a população foi multiplicada por dez, passando de 579.033 habitantes, em 1920, a 5.924.615, em 1970. Esse expressivo crescimento acarretou uma enorme necessidade de investimentos públicos em habitação, transportes, educação, saúde e segurança, impactando sobremaneira os orçamentos públicos.

A partir dos anos 60, ocorreu a instalação do Regime Militar, que durou de 1964 a 1985, acarretando expressivas alterações nos arranjos vigentes, inclusive com fortes mudanças nos papéis dos Estados e dos Municípios. Neste período também ocorreu o mecanismo de indicação de escolha dos prefeitos por meio de indicação dos Governadores.

Também intensificou-se a intervenção do Estado na economia, por meio da criação de mais empresas públicas, muitas delas de capital misto, com o intuito de sinalizar os rumos da política de investimentos estatais.

Em São Paulo, já estavam em atividade a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC, criada em 1946 e que prestava serviços de transporte público, e a Companhia de Habitação de São Paulo – COHAB-SP, criada em 1965 e que tinha a finalidade de favorecer o acesso à moradia para a população de menor renda.

Durante boa parte da década de 1970, este modelo de intervenção direta na economia, materializada na criação de empresas estatais, foi a maneira encontrada para desenvolver setores específicos de serviços públicos no Município de São Paulo. É deste período a criação da Anhembi Eventos e Turismo, atual São Paulo Turismo S.A., responsável pela administração do centro de eventos e exposições que tem o mesmo nome e do Autódromo de Interlagos; da Empresa de Tecnologia da Informação e Comunicação do Município de São Paulo – PRODAM, criada para fornecer apoio técnico de informática à Administração Municipal; e da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET.

No entanto, o cenário econômico nacional deteriorou-se fortemente diante das Crises do Petróleo, em 1973 e 1979, e da Dívida Externa, em 1982. Com a crise fiscal, o País como um todo perdeu a sua capacidade de investir, e o modelo até então vigente, de promoção direta do investimento pelo Estado e industrialização pela substituição de importações, mostrou-se insuficiente para dar conta da geração de riquezas e empregos.

Dessa forma, o processo de urbanização intenso, que representou para o Brasil uma verdadeira revolução econômica e social, foi acompanhado por um acúmulo de desequilíbrios fiscais, sociais e monetários, culminando nos anos 1980 com a implosão do modelo de desenvolvimento. Entre 1980 e 2005, o país praticamente estagnou economicamente. (BID, 2010)

A cidade de São Paulo não ficou imune a essas e a outras transformações. Uma das consequências foi o início de um processo de desindustrialização, que perdura até hoje. Barjas Negri (1996, p. 230) aponta, como tendência, a diminuição da importância da metrópole no montante da atividade industrial. Ele aponta que:

Existe certo consenso de que as atuais mudanças tecnológicas e organizacionais apontam para o bloqueio parcial do processo de desconcentração industrial, onde São Paulo, que reúne grande parte dos novos requisitos locacionais da acumulação flexível, seria importante receptor dos novos investimentos e produtos. Com isso, há a possibilidade de estabilizar o grau de concentração industrial

paulista ou, o que é mais provável, continuar um processo de lenta desconcentração, acompanhado igualmente de um lento aumento da participação da indústria interiorizada no total da indústria paulista.

Sendo a industrialização o mecanismo que gerou riqueza e empregos para a cidade de São Paulo, coloca-se, portanto, a questão de como a metrópole irá reagir diante dessa transformação.

## 5 O plano real e a estabilidade econômica

A economia brasileira, após apresentar estagnação e instabilidade macroeconômica, decorrente da hiperinflação dos anos 80 e início dos anos 90, de acordo com Silva (2003), sofreu expressivas mudanças após a implementação do Plano Real, em 1994, quando reformas estruturais e medidas governamentais buscaram inserir o Brasil no mercado internacional:

Fatores como a abertura comercial e a privatização das empresas públicas, associados à estabilidade de preços após a implantação do Plano Real, promoveram uma reestruturação industrial no Brasil englobando tanto investidores nacionais quanto estrangeiros.

Atualmente, o cenário é bastante favorável à atração de investimentos estrangeiros. Segundo Rego (2010), a confiança e o otimismo, principalmente no noticiário internacional sobre as perspectivas econômicas referentes ao Brasil são fenômenos dinâmicos, diretamente ligados ao alto nível de investimentos estrangeiros:

Nestas reportagens, fatores antes considerados ameaças à atividade econômica, tais como corrupção, passaram a ser vistos não mais como risco (como ainda ocorre em relação a outros países da América Latina), mas como um problema a ser administrado pela democracia. Curiosamente, o nível de investimentos no Brasil alcançou níveis inéditos, cujo volume tão expressivo motivou a adoção pelo governo de políticas extrafiscais na tentativa de conter a entrada de capitais.

## 6 Mudanças à vista

Atualmente, o setor de serviços é o principal gerador de riqueza nesta cidade que apresenta inegável destaque econômico no cenário nacional. Diferentemente da agricultura tradicional e da indústria, que exigiam mão de obra abundante e relativamente pouco qualificada, além de largas extensões de terra e investimentos em infraestrutura como estradas e portos para o escoamento da produção, o setor de serviços tem característica mais fluida, dependendo de outros fatores para prosperar, a exemplo da necessidade da existência de capital humano qualificado, comunicações e investimento em ciência e tecnologia.

Com a globalização e a revolução nas comunicações propiciada pelo advento da Internet, a competição agora é realizada em termos globais. O conteúdo intelectual assumiu proporções inéditas: projetos arquitetônicos, peças de publicidade ou *softwares*, por exemplo, podem ser produzidos a partir dos Estados Unidos, Brasil, China ou Índia, para serem negociados e utilizados em qualquer lugar do mundo. Na chamada “Era do Conhecimento”, prevista pelo renomado administrador americano Peter Drucker, o capital intelectual atinge importância fundamental para a geração de riqueza.

Há muito maior circulação de capitais e de conhecimento do que antes, e as grandes cidades industriais de outrora enfrentam grandes desafios para gerar e manter empregos em seu território, concomitantemente ao processo de desindustrialização, que está modificando radicalmente a sua estrutura territorial e econômica, com reflexos evidentes na qualidade de vida dos seus cidadãos.

Como o Estado não tem mais condições de promover diretamente o desenvolvimento econômico através da instalação e gerenciamento de empresas estatais, como fazia no passado, a sua função atual é primordialmente a de facilitar o desenvolvimento, procurando atrair e manter capital, conhecimento e empregos no âmbito do território do município.

Cidades como Nova Iorque, Londres, Pequim, Tóquio, São Paulo ou Johannesburgo competem por grandes eventos que possam trazer, além de visitantes de diversos países, a necessária visibilidade que possibilitará um destaque em termos globais, com resultante possibilidade de atração de investimentos produtivos e geração de riqueza em seus territórios.

O Brasil estará em uma posição de extrema visibilidade nos próximos anos, tendo em vista a realização da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, e a cidade de São Paulo, que também passa por um processo de desindustrialização, poderá ser grandemente beneficiada por essa visibilidade. Entretanto, para que isso aconteça, é necessário colocar-se em condições para competir com outras cidades para atrair empresas para o seu território.

## 7 Novos concorrentes?

O município de São Paulo ainda apresenta uma liderança econômica indiscutível quando comparado às demais cidades do País. Entretanto, é desaconselhável permanecermos em uma situação de acomodação, tendo em vista que outras localidades estão aprimorando seus mecanismos de atratividade de recursos financeiros e empresariais, o que pode ameaçar nossa situação de liderança econômica num futuro não muito distante.

Um motivo para nos preocuparmos: em recente artigo, a mundialmente conceituada revista inglesa *The Economist*, especializada em Economia e Finanças, destacou que a cidade do Rio de Janeiro superou São Paulo com folga na atração de investimento estrangeiro direto em 2010 (US\$ 7,27 bilhões versus US\$ 2,73 bilhões para São Paulo), e que existem sinais concretos de que o fiel da balança está começando a pender para a capital fluminense. Como explicar esse destaque econômico do Rio de Janeiro?

É bem possível que a resposta esteja na postura inovadora daquela cidade, ao criar e viabilizar uma ousada agência de desenvolvimento empresarial chamada “Rio Negócios”, a qual tem por finalidade fazer a “ponte” entre potenciais investidores e as oportunidades de negócios naquele município, aconselhando-os sobre como minorar a burocracia e sobre possíveis vantagens fiscais.

A “Rio Negócios”, que teve origem em 2010, numa parceria entre a Prefeitura e a Associação Comercial do Rio de Janeiro, foi inspirada em agências internacionais como a *Think London*, da Inglaterra (a qual foi criada em 1994 com o nome *London First Centre*), e a *Invest Bogotá*, da Colômbia, e já conseguiu atrair, em menos de um ano de funcionamento, R\$ 750.000.000,00 (setecentos e cinquenta milhões de reais) em investimentos para a cidade do Rio de Janeiro, contribuindo para a geração de empregos, renda e impostos. Está apresentando uma adaptação a um novo padrão de atuação do Estado como facilitador do desenvolvimento, que está sendo adotado por um número cada vez maior de cidades ao redor do globo.

## 8 As agências de desenvolvimento local

Na Europa e nos Estados Unidos surgiram, a partir da década de 50 do século XX, diversas agências de desenvolvimento local. De acordo com a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), atualmente existem mais de 15.000 agências de desenvolvimento no mundo.

No Brasil, a adoção desse modelo de agência é mais recente: a Agência de Desenvolvimento do Estado do Rio Grande do Sul foi criada em 1995, a Agência de Desenvolvimento do Paraná foi criada em 1997, a “Investe São Paulo” (Agência Paulista de Promoção de Investimentos e Competitividade), em 2008.

Segundo Macedo (1999), as principais funções de uma agência de desenvolvimento são: informação, capacitação, inovação tecnológica, serviços de *design* e *marketing*, internacionalização dos negócios, desenvolvimento de novas atividades produtivas e serviços de gestão empresarial e financeira.

O relatório de desempenho da agência *Think London*, relativo aos anos de 2009/10, informou que já foram completados 239 investimentos estrangeiros naquela cidade (5 deles provenientes do Brasil), com geração de 6.157 empregos.

De acordo com o relatório anual da agência de desenvolvimento de Bogotá, em 2009 foram realizados 13 novos investimentos estrangeiros naquela cidade, com geração de 4.898 empregos.

## 9 Estaremos ficando para trás?

A análise da estratégia seguida pelas duas capitais mais próximas do município de São Paulo, Rio de Janeiro e Curitiba, é reveladora: o relatório 2010/2011 da “Rio Negócios” é apresentado no site da agência em inglês e português, contendo informações detalhadas sobre as áreas de oportunidades e os resultados das viagens de apresentação (“Roadshows”) na Ásia e EUA.

A cidade de Curitiba (PR) também possui uma Agência de Desenvolvimento, criada em 2007, a qual desenvolveu um extenso relatório denominado “Guia do Investidor 2010”, disponível na Internet, o qual contém informações e estatísticas extremamente detalhadas sobre a economia daquele município, inclusive com menção bastante criteriosa sobre os programas de atração de investimentos e oportunidades fiscais.

Diante dessas conquistas alcançadas por essas cidades, podemos estar diante de um novo modelo de atuação para a geração de emprego e renda nas capitais mais próximas que competem com São Paulo: agências de desenvolvimento, mais ágeis e menos burocráticas quando comparadas à estrutura governamental, apresentando de forma clara as oportunidades de negócios e alardeando os resultados alcançados para atrair, num círculo virtuoso, novas oportunidades, novos empreendimentos e novos resultados. E o município de São Paulo, como está inserido nesse contexto?

É interessante ressaltar que existiu entre 1998 e 2005, na cidade de São Paulo, a Agência de Desenvolvimento da cidade de São Paulo (ADESAMPA), no âmbito da Secretaria Municipal do Planejamento (SEMPPLA). A ADESAMPA foi criada pelo Decreto nº 37.517, de 13/07/98, e extinta pelo Decreto nº 46.467/05.

O decreto que criou a agência capta exatamente essa preocupação da inserção de São Paulo num mundo globalizado, destacando-se “a importância do fornecimento de informações sobre o Município a potenciais investidores, com a finalidade de atrair investimentos, visando manter e desenvolver as atividades atuais”, bem como “a estruturação de um organismo catalisador de diferentes esforços e iniciativas desenvolvimentistas, buscando a estreita colaboração entre os setores públicos e privados”.

Em 5 de julho de 2001, enquanto ainda existia a ADESAMPA, foi criada, através da Lei nº 13.165, a Secretaria Municipal de Relações Internacionais (SMRI). Um dos objetivos da SMRI é o de “estabelecer e manter relações e parcerias com organismos internacionais multilaterais, cidades-irmãs do Município de São Paulo, entidades voltadas à organização de cidades, organizações não governamentais internacionais, representantes diplomáticos de Governos, representantes de trabalhadores e de empresários internacionais, empresas internacionais estabelecidas ou não neste Município, e outras entidades afins”.

Após a extinção da ADESAMPA, através do Decreto nº 51.795, de 17 de setembro de 2010, a atuação da SMRI foi ampliada com a criação de uma Assessoria de Receptivo Internacional, de forma a auxiliar “a condução da diplomacia institucional do Município de São Paulo, compreendendo a recepção de delegações estrangeiras, representantes diplomáticos, autoridades e investidores”.

Desde 2001, a SMRI tem buscado realçar o papel da cidade no cenário mundial, atraindo eventos internacionais como a “XI UNCTAD” (agência da ONU para comércio e desenvolvimento), o “Primeiro Bureau Executivo de Cidades e Governos Locais Unidos (CGLU)” e as edições de 2001 a 2004 da “Feira e Congresso Internacional de Cidades (URBIS)”. Atualmente São Paulo pleiteia receber o jogo de abertura da Copa do Mundo de 2014 e sediar a Expo 2020.

É importante ressaltar que São Paulo conta com uma estrutura governamental bem preparada para a promoção de eventos internacionais, recepção de autoridades e possíveis investidores estrangeiros. Entretanto, é preocupante notar que outros municípios estão indo além, apresentando uma forma diferenciada de concorrência, muito

mais agressiva, realçando de forma extremamente transparente as suas potencialidades e utilizando largamente, como no caso do Rio de Janeiro, a língua internacional dos negócios, o inglês, para essa divulgação, o que lhes garante melhor visibilidade mundial em relação a São Paulo.

Na fase atual da economia mundial, em que a atração de capitais e empreendimentos diversificados, oriundos de múltiplas partes do globo, representa uma necessidade crucial para cidades como São Paulo, não podemos nos dar ao luxo de ignorar o que está sendo feito em outras localidades, sob pena de perder a oportunidade de completar, de forma plenamente satisfatória, o processo de transformação de São Paulo em uma cidade global de relevância econômica, tecnológica, cultural e social, com alta qualidade de vida para a sua população.

Ainda não se sabe se a ação governamental para atingir esse objetivo irá implicar na recriação de uma agência de desenvolvimento, nos moldes da concorrência que outras cidades do Brasil e do mundo estão apresentando, ou se será realizada através do aperfeiçoamento da estrutura existente, mas uma coisa é certa: ignorar a marcha das transformações da História só prejudicará a posição econômica de destaque que São Paulo tão arduamente alcançou.

## 10 Conclusão

Em mais de 450 anos de existência, a cidade de São Paulo passou por mudanças dramáticas que a levaram a um papel de destaque na economia nacional. Essa trajetória não foi suave, ocorreram muitos percalços nesse caminho até a liderança, mas esta foi finalmente alcançada.

Atualmente a posição de destaque da metrópole paulistana está consolidada, mas as mudanças que estão ocorrendo no cenário mundial, aliadas a ações proativas de diversos governos municipais no Brasil e no mundo, com vistas à atração do necessário investimento externo, representam ameaças potenciais a esse papel de destaque.

Para acompanhar essas mudanças é fundamental que sejam consideradas pelos governantes do município as alternativas que se apresentam, para que se possa garantir a manutenção do seu papel de protagonista no processo de aglutinação de conhecimento e investimentos no futuro. Ignorar essas mudanças poderá representar, num futuro não muito distante, a perda dessa posição tão duramente conquistada, com múltiplos impactos negativos.

**The city of São Paulo: Past, present and future challenges for it's economic development**

## Abstract

This paper presents the São Paulo's economics history evolution since the 19th century. Because of coffee production and the industrialization process, São Paulo city has reached an outstanding economic role in the country. The study displays the most relevant tools to ensure

this economic supremacy as from that time. It also reveals the different State functions in order to provide these favorable terms.

Then, by describing the structural changes in local economic environment, the paper highlights the positive results supplied by local developing agencies. Finally the paper closes by considering the threats and possibilities that São Paulo city faces towards the future.

**Keywords: Economic Development. Policy govern. Development agencies.**

## Referências bibliográficas

AGÊNCIA DE PROMOÇÃO DE NEGÓCIOS DO RIO DE JANEIRO. RIO NEGÓCIOS – Relatório 2010/2011. Disponível em: <<http://rio-negocios.com/en/uploads/2011/04/Relatorio-Rio-Negocios.pdf>>. Acesso em: 18 set. 2011.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. Regiões metropolitanas no Brasil: um paradoxo de desafios e oportunidades. Washington, 2010. Disponível em: <<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=36045064>>. Acesso em: 15 set. 2011.

GÓES, F. Os grandes eventos de 2011 a 2016 e seus legados para a cidade. In Rio: a hora da virada. URANI, A.; GIAMBIAGI, F. (Org.). Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

INSITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE – Censo Demográfico 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 19 set. 2011.

INVEST IN BOGOTÁ – Informe Anual 2009. Disponível em: <<http://www.investinbogota.org/>>. Acesso em: 15 set. 2011.

LATINI, S. A. A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativa à globalização passiva. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

MACEDO, M. M. Agências de Desenvolvimento e Policy Networks: noções conceituais e exemplos das experiências internacional e nacional. Revista Paraná Desenvolvimento. Curitiba, 1999. Disponível em: <[http://www.ipardes.gov.br/pdf/revista\\_PR/96/mariano.pdf](http://www.ipardes.gov.br/pdf/revista_PR/96/mariano.pdf)>. Acesso em: 17 set. 2011.

MARCOVITCH, J. Pioneiros e Empreendedores. A Saga do Desenvolvimento no Brasil. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Editora Saraiva, 2009.

MARTINS, A. L. Para Além dos trilhos: negócios britânicos nos trópicos. In MOURA, C. A. M. Brasil: Grã-Bretanha: uma relação de cinco séculos. São Paulo: Editora do Autor, 2010.

MONBEIG, P. O crescimento da cidade de São Paulo. Grenoble, 1953. In SZMRECSÁNYI, T. (Org.) *História Econômica da cidade de São Paulo*. São Paulo: Editora Globo, 2004.

NEGRI, B. *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1890-1990)*. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO – OCDE / MOUNTFORD D., “Organising for local development: the role of local development agencies. Summary Report”. Novembro 2009. CFE/LEED, OECD. Disponível em: <[www.oecd.org/dataoecd/54/41/44682618.pdf?contentId=446](http://www.oecd.org/dataoecd/54/41/44682618.pdf?contentId=446)>. Acesso em: 18 set. 2011.

PEREIRA, L. C. B. *Empresários, suas origens e as interpretações do Brasil*. In SZMRECSÁNYI, T. & MARANHÃO, R. (Org.) *Histórias de Empresas e Desenvolvimento Econômico*. São Paulo: HUCITEC, 2002.

POSSAS, M.L. *Competitividade: fatores sistêmicos e política industrial. Implicações para o Brasil.*, In: CASTRO, A. B.; POSSAS, M. L. & PROENÇA, A. (Org.). *Estratégias empresariais na indústria brasileira*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1996.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. PLANO DIRETOR DA REFORMA DO APARELHO DO ESTADO. Brasília, 1995. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/publi\\_04/COLECAO/PLANDI.HTM](http://www.planalto.gov.br/publi_04/COLECAO/PLANDI.HTM)>. Acesso em: 15 set. 2011.

REGO, A. L. C. *Aspectos Jurídicos da Confiança do Investidor Estrangeiro no Brasil*. Tese (Doutorado)-Faculdade de Direito. Universidade de São Paulo: São Paulo, 2010. Disponível em: <[http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-20122010-142820/publico/Tese\\_Doutorado\\_Versao\\_Parcial\\_Anna\\_Lygia\\_Costa\\_Rego.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-20122010-142820/publico/Tese_Doutorado_Versao_Parcial_Anna_Lygia_Costa_Rego.pdf)>. Acesso em: 16 set. 2011.

SAES, F. A. M. *A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira 1850-1930*. Editora Hucitec: São Paulo, 1986.

SILVA, M. L. *A inserção internacional das grandes empresas nacionais*. In LAPLANE, M.; COUTINHO, L.; HIRATUKA, C. (Org.). *Internacionalização e desenvolvimento da indústria no Brasil*. Editora UNESP; Campinas, SP: Instituto de Economia da UNICAMP, 2003.

SINGER, P. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana – análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife*. São Paulo: Editora Nacional, 1968. In SZMRECSÁNYI, T. (Org.) *História Econômica da cidade de São Paulo*. São Paulo: Editora Globo, 2004.

SPINA, D. B. *O papel das empresas multinacionais na industrialização periférica: Um estudo da trajetória da IBM (International Business Machines) no Brasil*.

In SZMRECSÁNYI, T. & MARANHÃO, R. (Org.) *Histórias de Empresas e Desenvolvimento Econômico*. São Paulo: HUCITEC, 2002.

THE ECONOMIST. *Doing business in Brazil*. Rio or São Paulo? Edição 849, Volume 400. 03 set. 2011.

THINK LONDON. ONE IN SEVEN. THE ECONOMIC IMPACT OF INWARD INVESTMENT ON THE LONDON ECONOMY. A YEAR IN REVIEW – 2009/2010. Disponível em <[http://vlstatic.com/l-and-p/assets/media/d4\\_london\\_focus\\_oneinseven.pdf?>](http://vlstatic.com/l-and-p/assets/media/d4_london_focus_oneinseven.pdf?>). Acesso em: 17 set. 2011.