

*El planeamiento corporativo del espacio en la región
concentrada: caso del área metropolitana
de Sao Paulo (Brasil)*

Corporate Planning of the Space in the Concentrated Region: Case of
the Metropolitan Area of Sao Paulo (Brazil)

Jeferson Hugo Pacheco de Rezende y Carlos Alberto Rizzi¹
Departamento de Geografia, Universidad de Sao Paulo

Resumen

Este artículo pretende analizar la organización del espacio por las acciones corporativas y elegir algunas de las solidaridades complementarias y fundamentales a los sistemas de ingeniería actuantes en el espacio metropolitano de la ciudad de Sao Paulo.

El estudio del espacio geográfico es realizado a través de la interpretación de los textos de Milton Santos sobre las acciones de los agentes de la globalización en la llamada *Región Concentrada*, que dice respecto a la principal región económica del país.

Se analizan las intencionalidades que impulsarán los proyectos de las *prótesis* territoriales y de las acciones que los rodean, que provienen de los actores responsables directa e indirectamente en sus transformaciones.

Palabras Clave: Región, Territorio, Identidad, Acciones Corporativas, Espacio.

Abstract

This article aims to analyse the organization of the space by corporative actions and choose some of fundamental solidarities that will complement the operating systems of engineering in the metropolitan space of the city of São Paulo.

The study about geographic space is realized through the interpre-

¹ Departamento de Geografia de la Facultad de Filosofia, Letras y Ciencias Humanas de la Universidad de Sao Paulo. Los autores agradecen la Orientación y sugerencias de la Profesora Doctora Amália Inês Geraiges Lemos – FFLCH – USP.

tation of Milton Santos' texts about actions of globalization agents in the called «Concentrated Region» that corresponds to the main economic region of the country.

The intentionality that bolstered the projects, the «territorial projects» and from the actions that surround them, come from the actors direct or indirectly responsible for its transformations.

Key words: Region, Territory, Identity, corporative actions, space

1. Logística, Espacio y Territorio

La palabra «logística», de origen francés y connotación bélica y militar, de «... a - *loger*, verbo que significa 'alojar' ...» (Ferreira & Alves, 2005:435), entiéndase como suplir, deslocalar, etc. El período de la acumulación flexible imprime en las estrategias competitivas de las empresas el papel fundamental de la logística. (Ferreira & Alves, 2005:435).

Algunos elementos son estructurantes de la logística en los patrones de la producción y consumo del capitalismo actual: el sistema de organización *just in time*, la mundialización del capital, nuevas tecnologías en los transportes, mudanzas estructurales en los sectores de la economía, etc.

Seguiremos a Braudel para destacar algunos períodos paradigmáticos en cuanto al contenido de la logística. En la Italia del siglo X, con el desarrollo del comercio intercontinental y en el sistema de ciudades, por ejemplo en Venecia, se manifiesta un primer proceso de relaciones mundiales.

En un segundo momento en las nuevas ciudades metropolitanas, se da un proceso de modernización en el transporte, las técnicas de navegación, la construcción naval y las carreteras. «Ámsterdam, París y Londres se convirtieron en nuevos nodos en el centro europeo...» del siglo XV al XVIII (Días & Endlich, 2004:139). En un tercer momento, se destacan «Londres, Liverpool, Manchester con la Revolución Industrial y sus técnicas [...] apoyados en la máquina de tejer, en el dominio del vapor y de las tecnologías del carbón, hierro y el motor a explosión (petróleo como combustible) (Días & Endlich, 2004:140), ciudades que se destacan en el sistema europeo.

Puede ejemplificarse un cuarto momento, en la llamada segunda Revolución Industrial, a través del sistema de ciudades que se encuentran en las cuencas de los ríos Reno y Rhür, caracterizado por tecnologías dominadas por el hierro y la energía eléctrica. En un quinto momento, la tercera Revolución Industrial (computación), se caracteriza principalmente por la modernización acelerada de las infraestructuras y de las tecnologías de punta (Dias & Endlich, 2004:140). Se destacan las ciudades de Nueva York y Los Ángeles.

Una intensa producción demanda una logística eficiente. Esta exige óptimos sistemas de transporte. El sistema de transporte de la región Metropolitana de Sao Paulo puede ser visto como un *acontecimiento complementario* a partir del comienzo del siglo XX: tranvías, trenes, autobuses, automóviles, subterráneos, se integran en el espacio geográfico por medio de una circulación intensa de la población. La demografía metropolitana y su *movilidad* constituyen el insumo para la estructuración de una solidaridad organizacional de la cual los actores socio-espaciales se nutren y organizan sus acciones.

El acontecer complementario es una totalidad (Santos:2002), o sea, cuando pasamos el boleto electrónico por un trinquete y el mismo libera el boleto, ¿qué ocurre tras esta acción simple?, es evidente un sistema técnico unificado e integrado que incorpora el sistema físico de los autobuses y el sistema automático de cobranza.

La demanda de la población al movilizarse trasciende aquella demanda atendida por los sistemas de transporte. Es la demanda latente respecto a los patrones de viaje de 18 millones de usuarios en la RMSP (Región Metropolitana de Sao Paulo). En esta circulación total, se considera la *inmovilidad* y la movilidad relativa de las personas. El acontecer complementario induce a la unificación técnica, y esto es consistente cuando se trata de sistema logísticos y de transporte.

Las personas necesitan trasladarse, necesidad que en esencia pertenece al ser humano. De esta necesidad se apropian hoy la *Propaganda* y el *Crédito* para la obtención de lucro. La unicidad técnica realizada por medio del acontecer complementario es inevitable e inexorable. Por otro lado son cuestionables, las formas a través de las cuales los medios suplen esta necesidad.

¿Quiénes se benefician de esta movilidad/inmovilidad relativa; la población, los actores económicos o la sociedad política?

El ingreso de mercancías a los centros de consumo en el territorio brasileño, al inicio del proceso de metropolización (siglo XX), fue realizado bajo el intenso uso de la intermodalidad. Actualmente, el transporte de recursos se realiza principalmente por las carreteras, desde áreas distantes hasta los centros reguladores.

Un sistema de transporte se constituye por la conexión de estas modalidades de medios. Técnicamente forman un Corredor de Exportación. En este sentido, por ejemplo, la Región Sur-Este define un intenso direccionamiento de los recursos materiales de larga distancia a sus puestos de distribución.

2. La Plataforma Logística Metropolitana

La ciudad crece radialmente, acompañando los antiguos cursos de ríos y los antiguos caminos de los *rocíos* (Santos, 1990: 93). La dinámica socio-espacial de la metrópolis de Sao Paulo es una relación entre el emplazamiento geomorfológico y la especulación inmobiliaria que manipula el precio de la tierra, asociados a los ejes de comunicación que conducen al centro socio-espacial regulador del país. La inducción a la configuración anular de la Plataforma Logística Metropolitana o sea en forma de anillo vial (Anexo 1).

Algunas de estas evidencias, son los nuevos patrones de movilidad, las nuevas necesidades tecnológicas y las demandas por nuevos *fixos territoriales* (Santos, 1990:94), que atienden las nuevas fuerzas productivas dando funcionalidad a los grandes *Sistemas de Ingeniería* en distintos circuitos de producción (Santos & Silveira, 2002).

En la escala regional, el anillo vial altera los patrones de movilidad, concentra los medios y los modos de circulación originados por las nuevas *horizontalidades* (Santos & Silveira, 2002) en un gran *Corredor de Exportación* (Nassi, org. 2001:17) que envuelve la RMSP en dirección al puerto de Santos, conectándolo con el resto del mundo, racionalizando la movilidad intra-metropolitana.

3. El nuevo espacio metropolitano

Este nuevo espacio metropolitano es reproducido bajo las directrices de la acumulación flexible. La nueva organización de las cadenas productivas es presentada por Gilberto Dupas (2001:99) como grandes estructuras descentralizadas, dispersas física y productivamente, pero

centralizadas desde el punto de vista gerencial; hay siempre un centro gestor de poder decisivo, propositivo y ejecutivo.

Esta búsqueda de eficiencia viene en el transcurso del nuevo pacto de la acumulación a nivel mundial. Como afirma Armando Corrêa da Silva, la información es seleccionada antes por el mercado y por el Estado. A partir de la fluidez realizada por los equipamientos de uno o de otro, la información puede ser materializada. Eso transcurre, según Silva (2002:76) a un ritmo desigual en el «[...] funcionamiento del mercado mundial, de los mercados nacionales y regionales. Eso se reflejará espacialmente en los lugares receptores de las acciones selectivas y corporativas».

De ser así, los lugares son «*asincrónicos*» por naturaleza. Los lugares no son singulares, son diversos y resultan del modo de producción materializado en ellos. Como lo plantea Sandra Lencioni, la horizontalidad de la metrópoli ocurrió después de una conjunción de la fluidez política con la concentración capitalista en la metrópolis paulista a finales de la década 1980. Lencioni niega el término descentralización y utiliza el concepto centralización «La metrópolis de Sao Paulo se desconcentra como negación de los mecanismos de concentración [...] [del capital] [...] y afirma su centralidad [...]» como gestora del capital (Lencioni, 2002:207). Esto sucede porque la desconcentración constituye el nuevo proceso utilizado por el capital para romper con los límites de la acumulación impuesta por el modelo de concentración «Fordista/Taylorista».

Para Silva (2002:76) la información precursora de los cambios espaciales ocurren con anterioridad a la imagen «[...] Sólo después el receptor recibe el producto a ser comercializado. Eso quiere decir que la circulación y la rotación del capital suceden inicialmente a nivel financiero y después como mercancía».

Existe un conjunto de municipalidades que componen la región metropolitana. En una escala inmediata de 150 km, el poder financiero es centralizado en avenidas de dichas municipalidades. Ocurre una transacción en gran escala para la instalación de las industrias integradas (Lencioni, 2002), configurando el radio de acción de las estrategias corporativas en el espacio metropolitano.

La ley tendencial de la globalización es la verticalización de los lugares (Silva, 2002:76). La *metrópoli-red* es configurada a través de la asimetría entre los actores económicos y el Estado, el aumento y el

cambio en la división territorial del trabajo y la importancia económica de los centros gestores del capital financiero (Santos, 2002: 271).

4. Una rápida descripción de los espacios globales en la ciudad de Sao Paulo

Son comunes a las Ciudades Globales algunos aspectos, como por ejemplo la cantidad de IED's (Inversiones Extranjeras Directas) que reciben anualmente, o la cantidad de oficinas de prestación de servicios altamente especializados, además de las funciones de comando que estas ciudades acaban por ejercer. Sin embargo, una ciudad que se pretenda global ofrece a sus habitantes, o aún a sus visitantes atributos que van desde el mercado financiero, la vida cotidiana y crean nuevos hábitos urbanos.

Nueva York, por ejemplo, además de todos los aspectos arriba mencionados, ofrece a sus visitantes o habitantes, buenos restaurantes, museos de renombre internacional como el MOMA (Museo de Arte Moderno) y el Guggenheim, y otros servicios las 24 horas, asociado con un sistema de transporte urbano eficaz y edificios «inteligentes» para abrigar las grandes corporaciones, entre otros atractivos.

Para mantenerse en la red de ciudades globales queda claro que más que una posición de comando, a la ciudad deben darse adecuaciones atractivas a las IED's, desarrollar todas las funciones que le son propias y renovarse tecnológicamente. Como lo observa Milton Santos, en su libro «La Metrópolis Corporativa Fragmentada», para Latinoamérica sólo partes de la ciudad se preparan para recibir tales modificaciones (ver Anexo 2).

En Buenos Aires, la Ciudad Global se materializó en el Barrio de Puerto Madero, que en los últimos años pasó de un puerto degradado a un barrio «chic», «nice» y «cool», lleno de buenos restaurantes y hoteles 5 estrellas. Ya en Ciudad de México tal materialización ocurre en el eje que inicia en la zona Rosa y va hasta Santa Fé, en cercanías del Paseo de la Reforma. Igual que en Buenos Aires el área detenta hoy los mejores hoteles y restaurantes de la ciudad.

En el caso de Sao Paulo, esta materialización de la Ciudad Global, ocurre en las áreas cerca de los paseos de servicios formados por las Avenidas Brigadero Faria Lima, Ingeniero Luis Carlos Berrini y de las Naciones Unidas, observamos que se concentran en los barrios de Pinheiros, Jardins, Itaim Bibi, Vila Olímpia y Brooklin, en la región suroeste de la ciudad.

Fueron estos barrios que impulsados por la «Operación Urbana Faria Lima» – *OUFL*– (que comprende un área que va desde el barrio de Pinheiros hasta el barrio de la Vila Olímpia) y después por la «Operación Urbana Aguas Espraiadas»– *O UAE* –, realizada en las áreas cerca de la avenida hasta entonces homónima, pero que desde 2004 pasó a llamarse Av. Periodista Roberto Marinho, – en «homenaje» al periodista creador y dueño del grupo Globo de Periódicos, Revistas, Radio y Televisión – localizada en las proximidades del barrio del Brooklin, región de la Avenida Ing. L. C. Berrini.

La ciudad desde fines del siglo XX introdujo grandes innovaciones arquitectónicas y tecnológicas como las modernísimas redes de fibra óptica.

El poder público municipal privilegió la región haciéndola más atractiva a los inversionistas y a las corporaciones pues creó durante la gestión del Alcalde Paulo Maluf, en 1993, los «CEPACs» (títulos que permitían a los propietarios de inmuebles localizados en el área de influencia de la *OUFL*, que construyan 25% además de los patrones permitidos por la ley municipal de planeamiento vigente a la época), siendo que tales títulos podrían aún ser negociados como títulos de propiedad en la «*bolsa de valores*», lo que encarecía su valor de compra, venta y cambio. Los años pasaron y la municipalidad, órgano regulador del espacio, continuó actuando a favor de la región autorizando durante la gestión de la alcaldesa Martha Suplicy (2001-2004) la adopción de los CEPACs a la «Operación Urbana Aguas Espraiadas» - *O UAE*.

Actuando de esta manera la municipalidad legitima tales acciones y abre camino para que la especulación inmobiliaria se «oriente» hacia los espacios privilegiados de la ciudad, la región de las *Avenidas Millonarias* (ver Anexo 3).

Millonarias, porque allí están los centros de decisión de grandes corporaciones y las oficinas de grandes proveedores de Internet del país, la mayor red de televisión del país - y la cuarta del mundo - 20 de las principales agencias de corredores de valores, contra 21 ubicadas en la región de la Avenida Paulista y 18 en el centro de la ciudad, en las inmediaciones de la Bolsa de Valores – *Bovespa* – y de la «Bolsa de Mercados y Futuros – *BMF* (Lemos, org. 2005; Carlos, 2000).

Coronando toda esta pujanza de la región, no podemos olvidar citar los equipamientos de ocio y gastronomía: Restaurantes como *Amauri*,

La Higuera Rubayat, y Hampton, entre otros que figuran entre los más festejados de la ciudad y están localizados en las proximidades de la OUFL. En esta área también están instaladas las principales *griffes* del planeta presentes en la ciudad: *Bang & Olufsen*, *Salvatore Ferragamo*, *Chanel*, *Hermenegildo Zegna*, *Diesel*, *Montblanc*, *Zara*, *Tiffany Co.*, *Louis Vuitton*, *Havanna*, entre tantas otras que tienen el *Shopping Center Iguatemi*, como punto ideal para que revendan sus productos a una clientela de altísimo nivel, lo que supera el comercio de lujo de la Calle Oscar Freire (Calle de las *griffes*) en el corazón del Barrio de los *Jardins*.

Caminando un poco más por el paseo de la Avenida Brig Faria Lima, pasaremos por el barrio del Itaim Bibi, otro enclave de la ciudad que viene acompañando este movimiento de modernización. En este barrio hay un sin número de prestadores de servicios altamente especializados, que varían desde oficinas de consultoría ambiental y cartográfica, a las tintorerías francesas, agencias de automóviles y servicios de costura expresa, además de la óptima localización para hipermercados 24 horas y restaurantes reconocidos como los mencionados anteriormente, como es el caso del *Barbacoa*.

Siguiendo por la avenida Ing. L. C. Berrini llegaremos al Barrio de Vila Olimpia, que tuvo hasta entonces uso residencial y que por la implementación de la OUFL, pasa a un uso mixto, en el que se permite la instalación de oficinas, comercios, casas nocturnas y discotecas. Es en este barrio que la Ciudad Global sufre su mayor metamorfosis diariamente, pues en él durante el día se observan los ejecutivos siempre apresurados, se «chocan» con las secretarias, auditores, *office-boys* y empleados responsables por la limpieza y mantenimiento de los edificios inteligentes. En la noche este ambiente se transforma en el escenario predilecto de la juventud y de los «cools» de la ciudad, (personas que poseen generalmente entre 20 y 35 años, y que muchas veces trabaja en edificios vecinos, y que, con el caer de la noche llenan las mesas de los bares y hacen fila a las puertas de las discotecas para relajarse después de un estresante día de trabajo, principalmente los viernes). De esta manera, en la noche la ciudad se transforma ofreciendo una amplia variedad de opciones para todos los gustos y todas las *tribus*, sin embargo no para todos los bolsillos.

Vivir en una ciudad global y aprovechar todo lo que ella ofrece tiene su precio e infelizmente toda esta pujanza y magnitud no está distribuida

por todo el territorio de la ciudad, pero sí confinada en una parte diminuta, en donde se negocian riquezas incalculables diariamente y valores astronómicos son pagados a los empleados altamente calificados de las grandes corporaciones, pero que no necesariamente serán pagados a aquellos que hacen el mantenimiento y limpieza de estas estructuras, y que viven en áreas periféricas del municipio, teniendo acceso a toda esta opulencia solamente cuando están en sus lugares de trabajo, sin que al menos tengan la oportunidad de hacer parte de tales hábitos urbanos renovados.

En este sentido la región de la avenida L. C. Berrini, puede ser considerada el área que más expresa esta materialidad. Además de buenos restaurantes, *shoppings centers* (Morumbi, D&D, Market Place, entre otros), la región detenta, como ya hablamos antes, importantes oficinas de bancos, corredores de bolsa y empresas de consultoría. En los últimos meses ha atraído otro segmento muy rentable a la metrópoli: los hoteles 5 estrellas, por ejemplo el Hilton que se transfirió de su tradicional ubicación en el centro de la ciudad para las inmediaciones de la Berrini, además de las filiales de grandes corporaciones nacionales y extranjeras, como por ejemplo Nestlé, IBM, COMPAQ, Banco Votorantim, entre otros.

En suma, es en esta porción de la ciudad que está localizado hoy el capital flexible que se irradia y tras nuevos horizontes al mercado interno brasileño, sin embargo se debe tener cuidado con esta situación. Si por un lado es conveniente que el capital financiero internacional sea invertido en la ciudad, por otro lado es una amenaza por su condición volátil, o sea, la ciudad que tanto se preparó para asumir una posición global, puede en un determinado momento convertirse en una ciudad fantasma, una vez que con la migración de las inversiones, migran también las empresas y las personas, principalmente aquellas que comandan localmente las grandes corporaciones, por ejemplo lo que sucedió con Puerto Madero después de la crisis argentina.

Tal situación posee más probabilidades de ocurrir en los países emergentes que en los del centro, por el hecho de que tratándose de corporaciones multinacionales, las mismas no poseen relaciones directas con el territorio, pues diversas empresas están en espacios alquilados, lo que facilita mucho una fuga sistemática en casos de crisis o desvío de las inversiones para otros mercados y plazas más atractivas que la ciudad en un momento dado.

La situación es dialéctica, como sucede con las variaciones de la Bolsa de Valores que fluctúan desde valores altos a bajas acentuadas, pero el «Mercado» nos enseña que después de toda baja acentuada, habrá un periodo de bonanza, señalizado por una nueva *alta*. Fue así con México... Fue así con Buenos Aires.

Y esperamos que no pasemos por las bajas más acentuadas, y nos mantengamos en un suave pero constante período en los niveles de confianza internacional.

5. La ciudad mundial como Centro de la Finanza Internacional

Según Saskia Sassen, «[...] el enorme desarrollo de las telecomunicaciones y la ascendencia de las industrias de la información, llevaron analistas y políticos a proclamar el fin de las ciudades [...]» pues, «el crecimiento de las industrias de la información posibilitó que muchos datos sean transmitidos instantáneamente a todo el planeta. La globalización de la actividad económica sugiere que el tipo de lugar representado por las ciudades ya no tiene más importancia»... (Sassen, 1998:13). La autora argumenta que esta afirmación es parcialmente verdadera, pues «[...] los mercados nacionales y globales así como las operaciones globales integradas requieren lugares céntricos, donde se ejerza el trabajo de globalización [...]». Con el advenimiento de la acumulación flexible, las ciudades adquieren nuevos contenidos y nuevas funciones. La flexibilización del trabajo, la diversificación y aumento de los servicios, la descentralización de las cadenas productivas son elementos que contribuyen a este nuevo papel de las ciudades, como centros gestores de la información, del capital y de los sistemas productivos.

A lo largo de su libro «Las Ciudades en la Economía Mundial», Sassen defiende que en los días actuales aparecen como «cabeza de red» Nueva York, Londres y Tokio, y actuando como «satélites», de manera «regional», como preferimos llamar a estas ciudades, «[...] son centros de decisiones incuestionables no sólo en sus países, como en el ámbito de la economía mundial, en particular por los flujos financieros, comerciales y de servicios que les confieren los rótulos de comandos 'internacionales'» (Lemos, 2005). En este sentido, Sassen apunta como componentes de esta red ciudades como Sao Paulo, Ciudad de México, Buenos Aires, Dubai, Sydney, Miami, Toronto, Singapur, Los Angeles, Bruselas, Viena, Madrid, Roma, Chicago, San José, entre otras (Sassen, 1998:173).

La propia Saskia Sassen en 2005, durante una entrevista a un periódico latino americano, afirmó que «[...] no existen ciudades globales solas [...]», o sea que es imposible existir sin ciudades globales, sin centros regionales emergentes, que realicen las conexiones entre los flujos mundiales con las realidades locales (ver Anexo 4).

Por otro lado, Lemos (2004) en su texto publicado en «Geografías de Sao Paulo» presentan una extensa y significativa lista de las ciudades con la importancia y su papel en la economía mundial, por tanto se les elige una serie de funciones que les otorgan parámetros de peso considerados por el estudio para evaluar sus posiciones en la red global, veamos:

- Características cosmopolitas y de corporaciones económicas multinacionales.
- Las ciudades mundiales y la nueva división internacional del trabajo.
- La internacionalización, concentración e intensidad en la producción de los servicios.
- Las ciudades mundiales como centros de finanzas internacionales.

Lemos, además de las cuatro condiciones mencionadas, considera la importancia de estas ciudades como centros de servicios contables, de mercadeo y propaganda, así como de servicios bancarios, resultando una lista de 79 ciudades, de las cuales 17 poseen características destacadas (ver Anexo 4).

La opulencia de São Paulo no se limita solamente al cuadro nacional, también en el cuadro regional la ciudad aparece como principal miembro de esta red en el continente Latinoamericano, frente a ciudades como Buenos Aires, Ciudad de México y Santiago de Chile.

Tales datos nos permiten concluir que las ciudades de la red, atraen cada vez más inversionistas, principalmente aquellas localizadas en países emergentes, como es el caso de Sao Paulo, manteniendo una relación de equilibrio que procede de las relaciones existentes entre ellas.

Finalmente estas operan hoy como nodos primarios o secundarios que permiten acciones globales de comando político-económico que parten principalmente de las ciudades de clase alta (Tokio, Londres y Nueva York).

Sin embargo, el hecho de estar inserta en la red de ciudades globales

no es una condición vitalicia a ninguna de las ciudades miembro, por el contrario deben prepararse aun más, siguiendo las tendencias globales para que se afirmen en la red y por consecuencia permanezcan en estas, lo que incentiva aún más la competencia entre los miembros de la red.

6. Consideraciones Finales

Entre las grandes preguntas pertinentes a la discusión y las propuestas en el ámbito del desarrollo urbano, es la (macro) accesibilidad de la población a los servicios públicos, el lema de la política pública. Los urbanistas, los políticos y los planificadores de la ciudad son las figuras relevantes en estos procedimientos.

En el contexto de la metrópoli, donde el gigantismo de los fenómenos urbanos alcanzó visibilidad nacional, las políticas públicas, cada vez más, deben ser pensadas sistemáticamente con el objetivo de tomar el cuidado de la mayoría de la población.

Las políticas públicas, como son presentadas en el plan director de Sao Paulo, tienen como objetivo obstaculizar, o por lo menos, reducir al mínimo la extensión intermitente de la metrópoli. Un segundo paso, en estas políticas, es adaptar el espacio habitado a la experiencia humana. La extensión metropolitana y las condiciones materiales de vida de esta extensión genera e impacta directamente en la infraestructura de los servicios públicos con consecuencias en su calidad, conlleva a la degradación de la infraestructura, y por la extensión conduce a un manejo permisivo de la misma.

Violencia, desempleo, desaliento estructural y pobreza urbana endémica, son los insumos en la reproducción de la degradación de la vida urbana y conducen a una inserción precaria de las poblaciones pobres en los nuevos estándares de acumulación.

Bibliografía

AZIZ, Nacib Ab' Saber. «**A rua Direita e o Rocio**». In: *Scientific American Brasil*. nº 07, Editora Ediouro/Duetto. São Paulo, SP, Dezembro de 2002 Ano 1. pp 98.

DIAS, Edson dos Santos & **ENDLICH**, Angela Maria. «**O papel da logística no processo de globalização e de integração territorial brasileira**». Acta Scientiarum. Human and Social Sciences, Maringá, PR. v. 26, nº1, p. 135-144, 2004.

DUPAS, Gilberto. **Economia Global e Exclusão Social: Pobreza, Emprego, Estao e o Futuro do Capitalismo**. 3ª edição revista e ampliada. Editora: Paz e Terra. São Paulo, SP, 2001. 257p.

FERREIRA, Karine Araújo & **ALVES**, Maria Rita Pontes Assumpção. **Logística e troca eletrônica de informação em empresas automobilísticas e Alimentícias**.» Universidade Federal de São Carlos, Revista Produção, v. 15, n. 3, p. 434-447, Set./Dez. 2005, pp 434- 447.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. Ed. Loyola, 12ª ed, São Paulo, SP, 2003, p. 257-276.

LEMONS, Amália Inês Geraiges de. **São Paulo: metrópole financeira da América do Sul**. Artigo Publicado In: **CARLOS**, Ana Fani Alessandri & **OLIVEIRA**, Ariovaldo Umbelino de (Orgs.). «**Geografias**» da **Metrópole 2: A Metrópole do século XXI**. Editora Contexto. São Paulo, SP, 2004.

_____. **Territorios Organizados Urbanos: Sus formas y contenidos en America Latina**.

LENCIONI, Sandra. **Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada**. In: **SANTOS**, Milton, **SOUZA**, Maria Adélia A. de & **SILVEIRA**, Maria Laura. **Território, Globalização e Fragmentação**. EDITORA HUCITEC- ANPUR, 5º Edição. São Paulo, SP, 2002, pp. 198-210.

_____. **Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo**. In: **Regiões e cidades, cidades nas regiões : o desafio urbano/ regional**. São Paulo : Editora UNESP:ANPUR, 2003. pp. 465-475.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Tradução de Ary França e Raul de Andrade e Silva. Segunda Edição, Editora HUCITEC/ POLIS, São Paulo, SP, 1998, 392p.

NASSI, Carlos **BRASILEIRO**, A.; **KAWAMOTO**, E.; **LINDAU**, L. A. (org.). **Transportes – Experiências em Rede**. Editora FINEP, 1ª ed. Rio de Janeiro, 2004.

PETRONE, Pasquale. **A cidade de São Paulo no Século XX – São Paulo transforma-se em metrópole industrial**. In: *Revista de História*, Ano VI, nº 21 e 22, 1955, pp. 127-170.

PRADO Jr. Caio. Evolução Política do Brasil e Outros Estudos. Col. «Grandes Estudos Brasileiros». Editora Brasiliense Ltda. São Paulo, SP, 1953. 253p.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço. Edusp. São Paulo SP. 2002, 392p.

_____. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** Coleção Milton Santos 4. Edusp. São Paulo. SP. 2004. 431p.

_____. **Metrópole Corporativa fragmentada: O caso de São Paulo.** Nobel, São Paulo, SP, 1990, 117p.

SANTOS, Milton & SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI. 4ª edição. Editora Record. Rio de Janeiro 2002 473p.

SASSEN, Saskia. As Cidades na Economia Mundial. Tradução de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. Estúdio Nobel, São Paulo, SP. 1998. 190p.

SILVA, Armando Corrêa da. O mercado mundial e a alocação de capital e trabalho. In. SANTOS, Milton & SOUZA, Maria Adélia A. de. & SCARLATO, Francisco Capuano. **Fim de século e Globalização.** 4ª edição Editora HUCITEC – ANPUR. São Paulo SP, 2002, pp. 75-80.

SILVEIRA, Maria Laura. São Paulo: Os dinamismos da Pobreza. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri & OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs). **«Geografias» da Metrópole 1: Representação e crise da Metrópole.** Editora Contexto. São Paulo, SP, 2004, pp. 59-71.

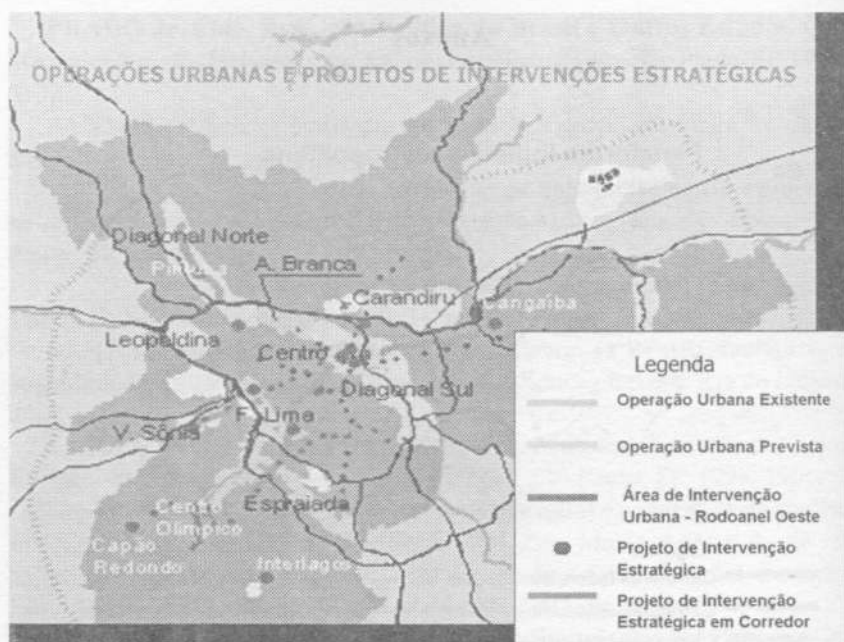
Anexos



Anexo 1: Plataforma Logística Metropolitana

Fuente: www.transporte.sp.gov.br

Adaptación: Rezende & Rizzi, 2006.

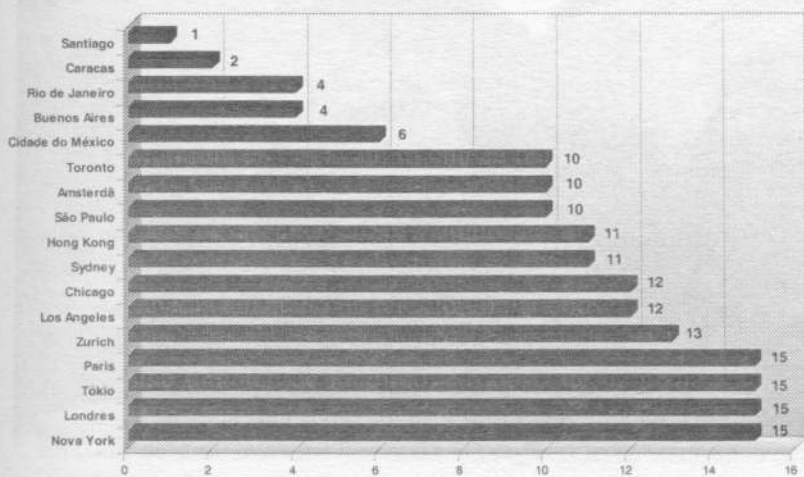


Anexo 2: Operaciones Urbanas y proyectos de intervención estratégica

Fuente: Secretaria Municipal de Planejamento - SEMPLA, 2004.

Adaptado por: Rezende & Rizzi, 2006.

Ciudades Mundiales



Fuente: THE GaWC INVENTORY OF WORLD CITIES.
Adaptación: Rezende & Rizzo

Anexo 3: Ciudades Mundiales



Anexo 4: Las ciudades globales

Fuente: SASSEN, Saskia. *As Cidades na Economia Mundial*. Tradução de Carlos Eugênio Marcondes de Moura. Estúdio Nobel, São Paulo, SP. 1998.

190p. Adaptación: Jeferson Rezende, 2005

Recibido: agosto 2007

Aprobado: noviembre 2007