

ADILSON APARECIDO BORDO

**“AS INFLUÊNCIAS DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO DA
RODOVIA WASHINGTON LUIZ NA ESTRUTURAÇÃO
ECONÔMICA DO MUNICÍPIO DE ITÁPOLIS/SP”**

**Presidente Prudente
2006**



Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.



ADILSON APARECIDO BORDO

**“AS INFLUÊNCIAS DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO DA
RODOVIA WASHINGTON LUIZ NA ESTRUTURAÇÃO
ECONÔMICA DO MUNICÍPIO DE ITÁPOLIS/SP”**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação. Área de Concentração: Produção do Espaço Geográfico, para a obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Orientador: Eliseu Savério Sposito.

Presidente Prudente

2006

TERMO DE APROVAÇÃO

ADILSON APARECIDO BORDO

**“AS INFLUÊNCIAS DO EIXO DE DESENVOLVIMENTO DA RODOVIA
WASHINGTON LUIZ NA ESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA DO
MUNICÍPIO DE ITÁPOLIS/SP”**

Dissertação apresentada junto à Faculdade de Ciências e Tecnologia da
Universidade Estadual Paulista para obtenção do Título de Mestre em Geografia.
Área de Concentração: Produção do Espaço Geográfico.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito
(Orientador)

Prof. Dr. Marcos Kazuo Matushima
(UEMS/Glória de Dourados)

Prof. Dr. Paulo Fernando Cirino Mourão
(UNESP/Ourinhos)

Adilson Aparecido Bordo

Resultado: Aprovado

Presidente Prudente, 11 de dezembro de 2006.

AGRADECIMENTOS

Ao se chegar ao final de uma grande jornada, os agradecimentos se fazem necessários, pois muitas pessoas contribuíram, direta ou indiretamente, para a sua concretização. Para tanto, agradeço:

A Deus, em primeiro lugar, por ter me dado a saúde e a determinação necessárias para a realização do meu objetivo maior.

Aos meus pais, Alcides e Valdiva, pelo apoio tão amoroso e sempre presente em todas as minhas realizações e a minha avó, Júlia, que partiu já no final desta pesquisa e que sempre foi muito importante para a minha vida.

Ao Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito pela orientação tão calma, serena e divertida desde o primeiro ano de graduação e pelos colóquios, eventos e seminários proporcionados pelo GASPERR.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo auxílio financeiro por intermédio de bolsa desde a iniciação científica até o nível de mestrado, além da reserva técnica.

Aos professores Arthur Magon Whitacker e Marcos Aurélio Saquet pelos subsídios valiosos proporcionados no exame de qualificação.

A todos os professores da graduação e do Programa de Pós-Graduação pelas discussões teóricas e trabalhos desenvolvidos durante o curso.

Aos funcionários do Programa de Pós-Graduação em Geografia pelo atendimento sempre atencioso e adequado oferecido aos discentes.

Aos funcionários da Associação do Comércio e Indústria e da Secretaria de Indústria e Comércio de Itápolis pelo oferecimento de algumas informações durante o Trabalho de Campo.

A todos os representantes das indústrias que responderam ao questionário de grande importância para a realização desta pesquisa.

Aos amigos da graduação que continuaram compartilhando da minha amizade na pós-graduação: Eduardo Ferreira, Eduardo Girardi, Érika Moreira, Fabiana Caldeira, Franciane da Silva, José Carlos Ugeda, Luís Fernando Rosalino, Regiane Menegati, Reginaldo de Oliveira, Túlio Barbosa e Valéria Lima, pelas poucas horas de discussão e muitas horas de diversão.

Aos amigos da pós-graduação: Altamira Pereira, Anderson da Silva, Antonia Delfino, Cleide Prudêncio, Elaine Branco, Emanuel Reis, Fabrício Lucas, Marcelo Nunes, Silvia Cantoia, Wagner Miralha e Wilson Flávio Roseghini pelo fato de compartilharmos das mesmas emoções e anseios durante o curso.

Aos amigos do GAsPERR por toda a troca de informações, dúvidas e alegrias compartilhada durante o uso dos equipamentos do grupo de pesquisa: Adriano de Souza, Alessandra Souza, Aline Miraya, Caio Santos, Clayton dal Pozzo, Elaine Cícero, Fabrício Menegildo, Fernanda Correia, Márcio Catelan, Nelson Felipe, Nelson Pedon, Oséias Martinuci, Ricardo Giamloureço, Thiago Trindade e Vitor Miyazaki.

E, finalmente, aos amigos Leandro Bruno dos Santos pelo apoio cartográfico, Cristiane Galacini pela ajuda no inglês e Maria Elvira Sá por compartilhar vários momentos da minha caminhada.

*De tudo ficam três coisas:
A certeza de que estamos sempre começando.
A certeza de que precisamos continuar.
A certeza de que seremos interrompidos antes de terminar.
Portanto, devemos:
Fazer da interrupção um caminho novo.
Da queda, um passo de dança.
Do medo, uma escada.
Do sonho, uma ponte.
Da procura, um encontro.*

FERNANDO PESSOA.

SUMÁRIO

ÍNDICE.....	VIII
LISTA DE TABELAS.....	IX
LISTA DE QUADROS.....	X
LISTA DE MAPAS.....	XI
LISTA DE FOTOGRAFIAS.....	XII
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	XIII
RESUMO.....	XVI
ABSTRACT.....	XVII
INTRODUÇÃO.....	01
CAP. 01 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NA PERSPECTIVA DA GEOGRAFIA.....	05
CAP. 02 O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRO E A SUA CONCENTRAÇÃO EM SÃO PAULO.....	28
CAP. 03 A DESCONCENTRAÇÃO URBANO-INDUSTRIAL EM SÃO PAULO E OS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO.....	54
CAP. 04 CONFIGURAÇÃO DE UM EIXO DE DESENVOLVIMENTO NAS RODOVIAS ANHANGÜERA (SP 330) E WASHINGTON LUIZ (SP 310).....	87
CAP. 05 ESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA DO MUNICÍPIO DE ITÁPOLIS: UM ESFORÇO PARA A INDUSTRIALIZAÇÃO NA REGIÃO CENTRAL DO ESTADO DE SÃO PAULO.....	117
CAP. 06 AS CARACTERÍSTICAS DAS INDÚSTRIAS DE ITÁPOLIS E OS FATORES DE LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL.....	150
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	182
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	187
ANEXO.....	198

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	01
CAP. 01 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NA PERSPECTIVA DA GEOGRAFIA.....	05
1.1 As concepções e a abrangência do conceito de desenvolvimento.....	05
1.2 Propostas de quantificação do desenvolvimento econômico.....	22
CAP. 02 O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRO E A SUA CONCENTRAÇÃO EM SÃO PAULO.....	28
CAP. 03 A DESCONCENTRAÇÃO URBANO-INDUSTRIAL EM SÃO PAULO E OS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO.....	54
CAP. 04 CONFIGURAÇÃO DE UM EIXO DE DESENVOLVIMENTO NAS RODOVIAS ANHANGÜERA (SP 330) E WASHINGTON LUIZ (SP 310).....	87
CAP. 05 ESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA DO MUNICÍPIO DE ITÁPOLIS: UM ESFORÇO PARA A INDUSTRIALIZAÇÃO NA REGIÃO CENTRAL DO ESTADO DE SÃO PAULO.....	117
5.1 Caracterização econômica da Região Central (12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo).....	121
5.2 Breve histórico da fundação e da economia do município de Itápolis.....	131
5.3 Estruturação econômica e transformação dos empregos no município por setor de atividade econômica.....	139
5.4 Industrialização estimulada pelo Poder Municipal e os Distritos Industriais.....	144
CAP. 06 AS CARACTERÍSTICAS DAS INDÚSTRIAS DE ITÁPOLIS E OS FATORES DE LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL.....	150
6.1 Agroindústria, alimentos e bebidas.....	150
6.2 Confeções e calçado.....	162
6.3 Embalagens e plástico.....	168
6.4 Materiais de construção.....	170
6.5 Outros ramos diversos.....	173
6.6 Fatores de localização industrial.....	178
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	182
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	187
ANEXO.....	198

LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Estado de São Paulo: Concentração espacial do valor da produção industrial (1956-1970).....	48
Tabela 02	Distribuição espacial da indústria de transformação do Brasil, segundo regiões e estados selecionados (1970-1990).....	69
Tabela 03	Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330): População e empregos por setor de atividade (2003).....	89
Tabela 04	Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310): População e empregos por setor de atividade (2003).....	90
Tabela 05	Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320): População e empregos por setor de atividade (2003).....	91
Tabela 06	Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330): Valor Adicionado (2003).....	94
Tabela 07	Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310): Valor Adicionado (2003).....	95
Tabela 08	Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320): Valor Adicionado (2003).....	95
Tabela 09	Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330): Produto Interno Bruto Municipal e PIB <i>per capita</i> (2003).....	97
Tabela 10	Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310): Produto Interno Bruto Municipal e PIB <i>per capita</i> (2003).....	98
Tabela 11	Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320): Produto Interno Bruto Municipal e PIB <i>per capita</i> (2003).....	98
Tabela 12	Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330): População e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) (1980 – 1991 – 2000).....	100
Tabela 13	Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310): População e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) (1980 – 1991 – 2000).....	100
Tabela 14	Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320): População e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) (1980 – 1991 – 2000).....	101
Tabela 15	Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330): População e condições de vida - Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS) (2002).....	103
Tabela 16	Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310): População e condições de vida - Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS) (2002).....	104

Tabela 17	Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320): População e condições de vida - Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS) (2002).....	104
Tabela 18	12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (RA Central): Valor Adicionado (1999-2003).....	123
Tabela 19	Municípios da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (RA Central): Valor Adicionado (2003).....	125
Tabela 20	Municípios da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (RA Central): População e condições de vida - Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS) (2002).....	127
Tabela 21	Municípios da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (RA Central): População e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) (1980 – 1991 – 2000).....	129
Tabela 22	Município de Itápolis: Número de empregos ocupados por grande setor de atividade econômica (IBGE) (1985 – 2003).....	141
Tabela 23	Município de Itápolis: Empregos ocupados por grande setor de atividade econômica segundo o IBGE (1985 – 2003).....	142
Tabela 24	Município de Itápolis: Rendimento médio dos empregos formais por setor de atividade econômica (2003).....	144
Tabela 25	Município de Itápolis: Fatores de localização industrial (2006).....	178

LISTA DE QUADROS

Quadro 01	Classificação das empresas segundo o número de empregados.....	151
Quadro 02	Município de Itápolis: Empresas com o maior faturamento (2004).....	160
Quadro 03	Município de Itápolis: Número de empregados das indústrias pesquisadas (2006).....	175

LISTA DE MAPAS

Mapa 01	Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo.....	72
Mapa 02	Eixos de Desenvolvimento no Estado de São Paulo.....	78
Mapa 03	Manchas de Desenvolvimento no Estado de São Paulo.....	86
Mapa 04	Eixos da Anhangüera (SP 330), Washington Luiz (SP 310) e Euclides da Cunha (SP 320).....	88
Mapa 05	Valor Adicionado dos Municípios das Rodovias Anhangüera (SP 330), Washington Luiz (SP 310) e Euclides da Cunha (SP 320).....	93
Mapa 06	Localização de Itápolis no Estado de São Paulo e a sua Ligação com a Capital Paulista.....	108
Mapa 07	Fluxo de Veículos no Estado de São Paulo.....	112
Mapa 08	Regiões Administrativas do Estado de São Paulo.....	122
Mapa 09	Municípios da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo.....	124
Mapa 10	Valor Adicionado dos Municípios da Região Central.....	126
Mapa 11	Índice Paulista de Responsabilidade Social dos Municípios da Região Central.....	128
Mapa 12	Municípios da Região Central com Elevado Índice de Desenvolvimento Humano.....	130
Mapa 13	Localização das Indústrias no Município de Itápolis-SP.....	153
Mapa 14	Localização das Indústrias na Malha Urbana de Itápolis-SP.....	154

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Foto 01	Triângulo Alimentos Ltda., uma agroindústria de óleos e gorduras vegetais.....	152
Foto 02	Setor produtivo da Indústria e Comércio Xavante Ltda, uma agroindústria de molho de tomate e goiabada.....	157
Foto 03	W M Confecções Indústria e Comércio Ltda.....	164
Foto 04	Polysack e Citropack: indústrias de embalagens.....	168
Foto 05	Alsud Indústria Ltda, uma metalurgia do alumínio e sua ligas.....	171
Foto 06	Transformadores Itaipu Ltda.....	174

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

- Abecitrus:** Associação Brasileira dos Exportadores de Cítricos.
- APL:** Arranjo Produtivo Local.
- APPCC:** Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle.
- BNDE:** Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.
- BR:** Brasil (rodovias federais).
- CBA:** Companhia Brasileira de Alumínio.
- CEAT:** Centro Empresarial de Alta Tecnologia.
- CEC:** Centro de Educação Complementar.
- CEETEPS:** Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza.
- CEPAL:** Comissão Econômica para a América Latina.
- Cetesb:** Companhia Estadual de Tecnologia de Saneamento Básico.
- CHESF:** Companhia Hidrelétrica de São Francisco.
- Cia:** Companhia.
- CLT:** Consolidação das Leis do Trabalho.
- CMMAD:** Comissão Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento.
- Codetec:** Companhia de Desenvolvimento Tecnológico.
- Cosipa:** Companhia Siderúrgica Paulista.
- CSN:** Companhia Siderúrgica Nacional.
- CTA:** Centro Tecnológico de Aeronáutica.
- CTI:** Centro Tecnológico para a Informática.
- DER:** Departamento de Estradas de Rodagem.
- Embraer:** Empresa Brasileira de Aeronáutica.
- Emplasa:** Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S. A.
- ESALQ:** Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz.
- ETE:** Escola Técnica Estadual.
- FAITA:** Feira Agropecuária e Industrial de Itápolis.
- FATEC:** Faculdade de Tecnologia.
- FCT/UNESP:** Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista.
- Fepasa:** Ferrovia Paulista S. A.
- Ferroban:** Ferrovias Bandeirantes S. A.
- FNM:** Fábrica Nacional de Motores.
- Fundecitrus:** Fundo de Defesa da Citricultura.
- GAsPERR:** Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais.

GAT: Grupo de Análise Territorial.
GDI: Grupo de Descentralização Industrial.
IAA: Instituto do Açúcar e do Alcool.
IAC: Instituto Agrônomo de Campinas.
IBC: Instituto Brasileiro do Café.
IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
ICMS: Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços.
IDH: Índice de Desenvolvimento Humano.
IDH-M: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal.
IDS: Índice de Desenvolvimento Social.
INAE: Instituto Nacional de Altos Estudos.
INPE: Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais.
IPRS: Índice Paulista de Responsabilidade Social.
IPTU: Imposto Predial e Territorial Urbano.
ITA: Instituto Tecnológico da Aeronáutica.
Kg: quilograma.
Km: quilômetros.
LNLS: Laboratório Nacional de Luz Síncroton.
Ltda: Limitada.
ME: Microempresa.
MI: mililitros.
NEPP: Núcleo de Estudos de Políticas Públicas.
ONU: Organização das Nações Unidas.
PAE: Posto de Atendimento ao Empreendedor.
PIB: Produto Interno Bruto.
PNAD: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios.
PND: Plano Nacional de Desenvolvimento.
PNUD: Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.
PNUMA: Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente.
Pró-álcool: Programa Nacional do Alcool.
Prodein: Projeto para Desenvolvimento Industrial.
Proinde: Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento.
P & D: Pesquisa e Desenvolvimento.
Replan: Refinaria do Planalto Paulista.
RFFSA: Rede Ferroviária Federal S. A.
S. A: Sociedade Anônima.
Seade: Sistema Estadual de Análise de Dados.

Sebrae: Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas.

Senac: Serviço Nacional do Comércio.

Senai: Serviço Nacional da Indústria.

SP: São Paulo (rodovias estaduais).

UFSCar: Universidade Federal de São Carlos.

Unicamp: Universidade Estadual de Campinas.

USP: Universidade de São Paulo.

VA: Valor Adicionado.

RESUMO

BORDO, A. A. **As Influências dos eixos de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz na estruturação econômica do município de Itápolis/SP.** 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista – Campus de Presidente Prudente.

Os eixos de desenvolvimento referem-se às grandes vias de circulação de pessoas, mercadorias, bens, serviços e informações, balizados por uma rede de centros urbanos, e que estimulam a localização das atividades industriais. No Estado de São Paulo, os eixos de desenvolvimento podem ser visualizados ao longo de importantes rodovias que fazem a ligação da metrópole paulista com o interior e que funcionaram como canais para a desconcentração urbano-industrial que se iniciou na década de 1970 e se intensificou na década de 1980. O eixo da rodovia Washington Luiz (trecho Araraquara – São José do Rio Preto), duplicado no início da década de 1990, somente nos últimos anos passa a atuar como um dos fatores de localização industrial para o município de Itápolis na atração de algumas indústrias desconcentradas de outras regiões. No entanto, a maioria das indústrias de Itápolis é de capital local (70,37% das indústrias pesquisadas). Os principais ramos industriais observados na pesquisa foram as agroindústrias e as confecções. São indústrias classificadas como tradicionais ou de trabalho intensivo e estão ligadas aos antigos fatores de localização industrial, como a proximidade das matérias-primas e a disponibilidade de mão-de-obra. A economia de Itápolis é baseada fundamentalmente na agropecuária. O município possui o maior PIB agrícola do Brasil e foi responsável por 0,6% de toda a produção agrícola brasileira em 2002. Em 2003, a participação de Itápolis no valor adicionado da agricultura estadual foi de 1,8%. A citricultura é responsável pela geração de 80% do ICMS. O dinamismo da agricultura constitui-se em um importante atrativo para a atividade industrial, seja no tocante ao fornecimento de matérias-primas para as indústrias ou na constituição de um importante mercado consumidor para os produtos industriais.

Palavras-chave: Eixos de desenvolvimento. Localização industrial. Dinâmica econômica. Rodovia Washington Luiz. Itápolis.

ABSTRACT

BORDO, A. A. **The influences of development axles on Washington Luiz freeway in the economic structure of Itápolis district/SP.** 2006. Dissertation (Master's degree in Geography) – Science and Technology University – Universidade Estadual Paulista – Presidente Prudente Campus.

Development axles refer to big circulation routes of people, goods, services and information marked out by a network of urban centers, which foster industrial activities location. In the State of São Paulo, these development axles can be seen along important freeways that connect the capital with the country and they worked as channels for urban-industrial concentration changes, which began in the 70's and became stronger in the 80's. The axle of Washington Luiz freeway (between the cities of Araraquara and São José do Rio Preto), which was doubled at the beginning of the 90's, has only contributed to attract some industries from other areas to the district of Itápolis in the last few years. However, most of the industries in the town were born with local investment (70.37% of the ones researched). The main industrial branches observed were agriculture-industry and clothes. They can be considered traditional or intensive work and are linked to old factors of industrial location, such as being close to raw materials and work force availability. Itápolis economy is essentially based in agriculture. The district has the highest agricultural GDP of Brazil, being responsible for 0.6% of the Brazilian agricultural production in 2002. In 2003, its participation in the state agriculture was 1.8%. The citrus culture is responsible for producing 80% of ICMS (Brazilian tax over goods and services movement). A dynamic agriculture fully attracts industrial activity in the supplying of raw material for the industries as well in creating an important consumer market for industrial products.

Key-words: Development axles. Industrial location. Economic dynamic. Washington Luiz freeway. Itápolis.

INTRODUÇÃO.

A preocupação central desta pesquisa é observar as influências do eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz para a economia do município de Itápolis, procurando-se mostrar se a duplicação da rodovia SP 310 e a incorporação de novas bases territoriais de infra-estrutura logística de localização industrial e de transportes propiciaram modificações relevantes na economia do município, principalmente no tocante à geração de novos postos de trabalho, à localização de novas indústrias e ao desenvolvimento tecnológico dos estabelecimentos industriais.

A discussão sobre a teoria dos eixos de desenvolvimento é recente e pouco estudada pela Geografia. Um dos principais pesquisadores do assunto é o autor espanhol José Luis Sánchez Hernández que, em 1998, estudou a dinâmica econômica de um eixo rodo-ferroviário de cerca de 900 quilômetros de extensão entre as cidades de Aveiro, no norte de Portugal e Irún, no País Basco (Espanha), estabelecendo uma correlação entre os centros urbanos, atividades industriais e vias de transporte.

No Brasil, a teoria dos eixos de desenvolvimento vem sendo divulgada e conquistando espaço no meio acadêmico, principalmente por intermédio de Sposito (2002) e Matushima (2001, 2002). Fazendo-se uso desta teoria, esta pesquisa também objetiva contribuir para uma maior divulgação da temática, procurando analisar as influências da teoria para uma cidade de porte pequeno que se localiza próxima do eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz (SP 310).

No plano teórico, pretende-se mostrar que a consolidação da territorialização das novas dinâmicas econômicas se faz pelo paradigma dos eixos de desenvolvimento, sobrepondo-se ao modelo anterior do paradigma das áreas ou manchas de disseminação de novas tecnologias e de unidades de produção, pois o estudo das áreas, sem a necessária inter-relação com as trocas, os fluxos, o movimento, já não explica mais a dinâmica econômica.

Para a realização da pesquisa, os procedimentos metodológicos foram, sobretudo, levantamento bibliográfico, trabalho de campo e consultas a *sites* da *internet*. Foram visitadas, pessoalmente, várias instituições públicas e privadas de Itápolis, como: Prefeitura Municipal, Secretaria de Indústria e Comércio, Associação do Comércio e Indústria, Biblioteca Municipal, Museu Histórico e Pedagógico Alexandre de Gusmão, Escolas Estaduais e indústrias instaladas no município. Os

principais *sites* consultados foram: Fundação Seade (Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados), IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), Portal da Prefeitura de Itápolis e Portal do Governo do Estado de São Paulo.

Com base nas informações preliminares fornecidas pela Prefeitura Municipal e Associação do Comércio e Indústria de Itápolis, foram visitadas 27 indústrias de variados ramos de atividade para a realização de entrevistas e aplicação de um questionário, das quais 23 empresas colaboraram com a realização das atividades. Para uma melhor análise dos dados na pesquisa e levando-se em conta semelhanças nos ramos de atividade, as empresas foram agrupadas da seguinte maneira:

a) Agroindústria, alimentos e bebidas:

Café Iguatemy Indústria e Comércio Ltda.

Destilaria Irmãos Malosso Ltda.

Indústria e Comércio de Refrigerantes Carelli Ltda.

Indústria e Comércio de Refrigerantes Martinelli.

Indústria e Comércio Xavante Ltda.

Stella d'Oro Alimentos Ltda.

Sucocítrico Cutrale S. A.

Triângulo Alimentos Ltda.

b) Confecções e calçado:

Bordados Dal Rovere.

Bruna Baby Enxovais.

M. M. Porto Calçados Indústria e Comércio Ltda.

Nininha Bordados.

Simony Lingerie.

W M Confecções Indústria e Comércio Ltda.

c) Embalagens e plástico:

Citropack Indústria e Comércio de Embalagens Ltda.

Coberfibras Indústria e Comércio de Plásticos Ltda.

Plastitápolis Indústria e Comércio de Embalagens.

Polysack Indústria e Comércio de Embalagens Ltda.

World Plastic Ltda.

d) Materiais de construção:

Alsud Indústria Ltda.

Estruturas Metálicas Massa Ltda. ME.

Mazzo Estruturas e Equipamentos Ltda.

Mazzofer Indústria e Comércio de Ferro e Aço.

Telhafort Itápolis Indústria e Comércio de Telhas Ltda.

e) Outros ramos diversos:

Indústria e Comércio de Carrocerias Itápolis Ltda.

Implementos Agrícolas Brunelli Ltda.

Transformadores Itaipu Ltda.

O questionário seguiu um modelo utilizado por outros membros do GASPERR (Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais), formado por professores e alunos da FCT/UNESP, câmpus de Presidente Prudente.

Foram visitadas praticamente todas as principais empresas industriais do município, tanto as da área industrial I, II e III (periferia urbana), como as localizadas no interior da malha urbana, bem como as que se encontram mais afastadas do perímetro urbano.

A metodologia de aplicação do questionário foi a seguinte: inicialmente, foi feita uma visita preliminar às indústrias, explicando-se os objetivos da pesquisa e fazendo-se uma entrevista com os representantes das empresas. Neste momento, alguns empresários já responderam ao questionário, mas foi uma minoria. A grande maioria pediu para analisá-lo e respondê-lo com mais tempo. Assim, foi marcada uma data para o recolhimento dos mesmos. Algumas empresas cumpriram o prazo e responderam às questões, inclusive tirando dúvidas sobre algumas perguntas no momento da entrega do questionário. Outras, infelizmente, não deram mais nenhuma atenção, apesar dos inúmeros telefonemas realizados, e não mais responderam às questões, prejudicando, em partes, a realização da pesquisa. Este trabalho de campo foi realizado, principalmente, nos meses de junho, julho, novembro e dezembro de 2005 e de maneira constante em vários meses de 2006.

Os objetivos específicos da presente pesquisa foram os seguintes:

- Verificar como a formação do eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz influenciou no número de estabelecimentos industriais, de forma quantitativa e qualitativa, no município de Itápolis.
- Observar qual o papel do setor industrial no tocante à geração de postos de trabalho e, conseqüentemente, as suas implicações na dinâmica populacional no caso específico de Itápolis.

A verificação dos objetivos foi desenvolvida nos capítulos que compõem este texto, estruturado em seis capítulos.

No primeiro, é desenvolvida uma discussão teórica inicial sobre o conceito de desenvolvimento econômico na perspectiva da Geografia, mostrando-se os aspectos mais abrangentes do termo e distanciando-se da tão difundida idéia da sinonímia entre desenvolvimento e crescimento econômico.

No segundo capítulo, é feito um histórico sobre a industrialização brasileira impulsionada pelo Estado de São Paulo, desde os primórdios do desenvolvimento da cafeicultura e da imigração, concentrando-se na capital paulista, até as décadas de 1970/1980, quando passa a se intensificar o fenômeno da desconcentração urbano-industrial para o interior do Estado.

O capítulo três procura retratar, mais especificamente, as principais razões da desconcentração urbano-industrial que se faz seguindo os eixos viários do Estado de São Paulo, em direção às regiões mais dinâmicas e próximas da capital paulista. Aqui, a teoria dos eixos de desenvolvimento será tratada mais diretamente, bem como a sua verificação no território paulista.

A configuração de um eixo de desenvolvimento nas rodovias Anhangüera (SP 330) e Washington Luiz (SP 310), partindo da capital paulista em direção ao Estado do Mato Grosso do Sul, mas alcançando, até o momento, as cidades de São José do Rio Preto e Mirassol, é observada no capítulo quatro, juntamente com os principais indicadores econômicos e sociais dos municípios mais dinâmicos, localizados nas proximidades dos eixos.

O capítulo cinco dedica-se à dinâmica econômica do município de Itápolis e da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (Região Central), principalmente no tocante aos indicadores econômicos, empregatícios e sociais.

Finalmente, o capítulo seis mostra as características das principais indústrias de Itápolis, os fatores de localização industrial verificados no município e a relativa importância dos estabelecimentos industriais para a economia local.

CAPÍTULO 1

CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NA PERSPECTIVA DA GEOGRAFIA.

1.1. As concepções e a abrangência do conceito de desenvolvimento.

A discussão sobre o conceito de desenvolvimento na perspectiva da Geografia deve girar não apenas em torno de uma dimensão econômica, mas abranger também os aspectos sociais e ambientais. Numa análise mais ampla do conceito de desenvolvimento, o aumento da produtividade deve estar conjugado com uma mais eficiente distribuição da riqueza e do trabalho, melhores condições de vida e ser equilibrado em termos de conservação do meio ambiente.

O desenvolvimento econômico não pode ser entendido apenas como o aumento da produtividade, redução dos custos de produção, ganhos de escala e acumulação de capital, que acabam dinamizando algumas áreas. O incremento da atividade produtiva e o aumento da acumulação, por si só, não produzem desenvolvimento econômico, pois as rendas são apropriadas pelos detentores dos meios de produção, gerando, apenas, um crescimento econômico. Só haverá desenvolvimento econômico quando os benefícios auferidos com o aumento da produtividade forem revertidos para a satisfação das condições de vida da maioria da população, com uma melhor distribuição da renda e das riquezas geradas. (MATUSHIMA, 2001).

O desenvolvimento era visto e estudado como uma forma de progresso material até por volta da década de 1970. O crescimento econômico continuado levaria, naturalmente, a uma melhoria dos padrões sociais. Foi com base nesta máxima que surgiu a ideologia que afirmava a necessidade de primeiro fazer o bolo crescer para depois dividi-lo, muito usada no Brasil durante o Regime Militar pós-1964.

Durante a década de 1980, a maioria dos autores ainda considerava o desenvolvimento como sinônimo de crescimento econômico.

O panorama começou a mudar por volta de 1990, quando surgiu o primeiro Relatório de Desenvolvimento Humano publicado pelo PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento). O crescimento econômico passou a ser visto por

muitos estudiosos como integrante de um processo muito maior, já que os seus resultados não se traduzem, automaticamente, em benefícios para toda a comunidade como se pensava anteriormente. O debate internacional foi sendo direcionado no sentido de mostrar que as políticas de desenvolvimento deveriam ser estruturadas por valores que não seriam apenas os da dinâmica econômica. (VEIGA, 2005).

Para Bresser-Pereira (2003), só haverá desenvolvimento quando ocorrer a conjugação de transformações econômicas, sociais e políticas proporcionando melhorias nas condições de vida da população de forma continuada e auto-sustentada. Nas palavras do autor:

O desenvolvimento é um processo de transformação econômica, política e social, através do qual o crescimento do padrão de vida da população tende a tornar-se automático e autônomo. Trata-se de um processo social global, em que as estruturas econômicas, políticas e sociais de um país sofrem contínuas e profundas transformações. Não tem sentido falar-se em desenvolvimento apenas econômico, ou apenas político, ou apenas social. Não existe desenvolvimento dessa natureza, parcelado, setorizado, a não ser para fins de exposição didática. Se o desenvolvimento econômico não trazer consigo modificações de caráter social e político; se o desenvolvimento social e político não for a um tempo o resultado e a causa de transformações econômicas, será porque de fato não tivemos desenvolvimento. As modificações verificadas em um desses setores terão sido tão superficiais, tão epidérmicas, que não deixarão traços. (BRESSER-PEREIRA, 2003, p. 31).

Celso Furtado, um economista à frente do seu tempo no tocante às questões sociais, já definia, na década de 1960, o desenvolvimento econômico como:

Um processo de mudança social pelo qual um número crescente de necessidades humanas – preexistentes ou criadas pela própria mudança – são satisfeitas através de uma diferenciação no sistema produtivo decorrente da introdução de inovações tecnológicas. (FURTADO, 1964, p.29).

Para o autor, o desenvolvimento vai muito além do crescimento, pois o crescimento econômico não trará desenvolvimento a menos que gere empregos e contribua para a diminuição da pobreza e das desigualdades sociais, com a realização das potencialidades humanas. Desenvolvimento é muito mais complexo do que o crescimento econômico:

Sintetizando, o desenvolvimento tem lugar mediante aumento de produtividade do conjunto econômico complexo. Esse aumento de produtividade (e de renda *per capita*) é determinado por fenômenos de crescimento que têm lugar em subconjuntos, ou setores, particulares. As modificações de estrutura são transformações nas relações e proporções internas do sistema econômico, as quais têm como causa básica modificações nas formas de produção, mas que não se poderiam concretizar sem modificações na distribuição e utilização da renda. (FURTADO, 2000a, p. 103-104).

Ele reafirma a sua idéia:

Como o desenvolvimento traduz a realização das potencialidades humanas, é natural que se empreste à idéia um sentido positivo. As sociedades são consideradas desenvolvidas à medida que nelas o homem logra satisfazer suas necessidades e renovar suas aspirações. O estudo do desenvolvimento tem, portanto, como tema central a criatividade cultural e a morfogênese social, temática que permanece praticamente intocada. (FURTADO, 2000b, p. 07).

Na visão de Furtado (1964; 2000a; 2000b), nota-se, claramente, a necessidade da existência do requisito da satisfação social plena como decorrência das inovações tecnológicas.

Schumpeter (1989), na sua obra *A teoria do desenvolvimento econômico*, de 1911, foi um dos primeiros autores a reconhecer a importância das inovações nos processos de desenvolvimento e elas se fazem necessárias em razão da concorrência das empresas na conquista de novos mercados. Já considerava como inovação a introdução de um novo bem e de um novo método de produção, a abertura de um novo mercado, a utilização de uma nova fonte de abastecimento e a criação de uma nova organização na indústria. Também fez uma distinção entre os termos invenção, inovação e imitação. As invenções seriam as descobertas científicas ainda em estado puro e, portanto, externas ao processo produtivo. Quando os descobrimentos são formalizados e aplicados na realidade produtiva, tem-se a inovação. Já a imitação, por sua vez, seria uma atividade apenas difusora de uma tecnologia baseada em um modelo de uma concorrente.

Em conformidade com Vázquez Barquero (2001), uma limitação à teoria de Schumpeter reside no fato deste não vislumbrar o processo inovador em toda sua plenitude, pois apenas considera, em seu pensamento, as inovações radicais, isto é, aquelas que rompem com um paradigma anterior para dar início a um novo, provocando grandes discontinuidades no sistema produtivo e industrial ou

promovendo o aparecimento e evolução de novas atividades industriais. As inovações incrementais, isto é, aquelas que acrescentam novos pontos a um processo anterior, graças ao trabalho de engenheiros, técnicos e outros profissionais especializados, podendo diferenciar, melhorar ou complementar um paradigma já existente e dar uma nova viabilidade técnica e econômica ao sistema produtivo, não são contempladas por Schumpeter em sua obra.

Segundo Rosegger (1996), a tecnologia pode ser definida como:

O conhecimento humano aplicado à produção. Isto é, trata-se da utilização de conhecimentos tradicionais e/ou científicos para produzir, de forma sistemática, bens e serviços. As tecnologias tradicionais estariam relacionadas com todos aqueles conhecimentos que são produtos da experiência, que foram sistematizados como fruto de reflexões baseadas na percepção e na experimentação através da produção e que foram sendo transmitidos de geração em geração. Por sua vez, as tecnologias avançadas seriam formadas pelo conjunto de técnicas para produzir, transportar e distribuir bens e serviços, que estão baseadas no conhecimento mais formalizado, ou seja, naquilo que se costuma chamar de “conhecimento científico”. (ROSEGGER *apud* VÁZQUEZ BARQUERO, 2001, p. 123).

Apesar de a tecnologia estar associada, usualmente, a materiais, técnicas, ferramentas e processos, ela deve ser entendida, também, como o conhecimento humano utilizado para se aumentar a produção e a competitividade empresarial e é por intermédio dos investimentos que as empresas transferem o conhecimento científico à realidade produtiva.

O desenvolvimento econômico e a dinâmica produtiva dependem da introdução e difusão das inovações e do conhecimento, que impulsionam a transformação e a renovação do sistema produtivo, tendo em vista que, via de regra, a acumulação do capital traduz-se, em muitos momentos, pela acumulação de tecnologias e do conhecimento científico. O fator tecnológico é imprescindível para a vitalidade da economia e a inovação tecnológica é responsável pelo rompimento e/ou aperfeiçoamento das técnicas e processos de produção que resultam em ganhos de competitividade.

A inovação é um processo contínuo integrado às várias etapas do conhecimento que permitem transformar uma idéia em um produto e as empresas inovadoras levam vantagem sobre suas concorrentes quando são capazes de

satisfazer as necessidades e demandas que clientes e consumidores expressam no mercado. Assim, a busca constante pela inovação é uma condição cada vez mais necessária para as empresas continuarem crescendo e permanecerem competitivas.

Apesar das influências externas nas economias nacionais com a liberalização dos mercados, principalmente na década de 1990, da livre concorrência e da volatilidade dos capitais decorrentes dos investimentos estrangeiros, a mudança tecnológica é, na maioria das vezes, endógena à empresa e a evolução e difusão das novas tecnologias podem ser explicadas por uma necessidade que a mesma tem em dar respostas estratégicas capazes de manter a sua rentabilidade e aumentar os lucros dos empreendedores. (VÁZQUEZ BARQUERO, 2001).

A criação e difusão de novas tecnologias avançadas em setores de ponta da economia como, por exemplo, a informática, materiais eletrônicos, telecomunicações, transportes, químico-farmacêutico, aeronáutica e outros mais dinâmicos, só se fazem presentes em países que investem no conhecimento científico, na pesquisa e no desenvolvimento, oferecendo um sistema educacional de qualidade para a maioria da população em todos os níveis de ensino, do básico ao universitário, fomentando a criatividade cultural e o desenvolvimento intelectual dos seus habitantes. Assim, para uma adequada e eficiente aplicação do conhecimento à produção, uma região ou uma nação deve possuir mão-de-obra capacitada e qualificada e propiciar um ambiente favorável às inovações tecnológicas.

Deste modo, o par desenvolvimento humano – inovações tecnológicas é fundamental para a caracterização do conceito de desenvolvimento econômico. Sem tecnologia, socialmente apropriada, não há desenvolvimento, pois este apoia-se, primordialmente, no conhecimento e na pesquisa para inovar e melhorar a produção com uma agregação da renda gerada.

É inegável que a introdução de inovações tecnológicas em uma sociedade gera conflitos, como o desemprego estrutural¹, por exemplo, mas estes são minimizados nos países em que o grau de desenvolvimento humano é elevado, com

¹ Situação de desemprego que resulta do aprimoramento do processo produtivo através de novas formas de organização do trabalho e da aplicação de inovações tecnológicas. Típico do final do século XX, o desemprego estrutural é consequência de avanços principalmente na área eletrônica (como a robotização e a informatização). Essas mudanças permitem aumento de produtividade com grande redução de mão-de-obra, principalmente dos trabalhadores menos qualificados.

a população sendo preparada profissionalmente para enfrentar as mudanças decorrentes das novas tecnologias inseridas no sistema produtivo.

Smith (1988) deixa claro em sua obra a desigualdade e a contradição do desenvolvimento existente no modo capitalista de produção. Desigualdade entre os detentores dos meios de produção e os assalariados. Contradição decorrente da mobilidade do capital (que o autor chama de “vaivém do capital”), pois, ao mesmo tempo em que o capital desenvolve territórios com condições favoráveis para o aumento das taxas de lucro, gera o subdesenvolvimento daquelas áreas onde se verifica o contrário. No entanto, o próprio desenvolvimento contínuo, por sua vez, leva à diminuição das taxas de lucro, em razão de vários fatores como o aumento salarial dos trabalhadores, fortalecimento dos sindicatos, diminuição do exército industrial de reserva, aumento das conquistas trabalhistas, entre outros. Com isso, o capital, que não mais se encontra preso às barreiras geográficas em razão do desenvolvimento dos transportes, da informação e das telecomunicações, migra para áreas ou regiões até então atrasadas economicamente, mas que despontam como atrativas para o aumento da lucratividade capitalista em razão do baixo custo da mão-de-obra (desempregada ou subempregada) e dos reduzidos níveis de organização dos trabalhadores. Assim:

O capital busca não um equilíbrio construído na paisagem, mas um equilíbrio que seja viável precisamente em sua capacidade de se deslocar nas paisagens de maneira sistemática. Este é o movimento em ‘vaivém do capital’, que está subjacente ao processo mais amplo de desenvolvimento desigual. (SMITH, 1988, p. 213).

Esse desenvolvimento desigual é comum em várias escalas: internacional (países desenvolvidos *versus* países “subdesenvolvidos”); nacional ou regional (Sudeste do Brasil *versus* Região Nordeste; Região Central *versus* Região de Registro, ambas no Estado de São Paulo); e urbana (centro da cidade *versus* periferia popular).

Veiga (2005), parafraseando o estudioso peruano Oswaldo de Rivero, considera que a inviabilidade econômica tão difundida na maior parte dos países tidos como “em desenvolvimento” reside, basicamente, em dois fatores que ele chama de “virose dupla”. O primeiro deles seria a “miséria técnico-científica” e, o segundo, “a explosão demográfica urbana”.

Enquanto a demanda mundial por produtos de alta tecnologia cresce a cada ano, o preço das matérias-primas e produtos agrícolas, base econômica dos países mais pobres, que já era baixo no século XX, continua declinando no início do século XXI. Mesmo os produtos semi-elaborados, com uma tecnologia de nível médio empregada na sua produção, como “têxteis, roupas, manufaturas de madeira, químicos, maquinário e equipamentos de transporte – caíram 1% ao ano desde 1970, mostrando uma tendência perversa semelhante à apresentada pelas matérias-primas”. (VEIGA, 2005, p. 24).

Com uma balança comercial desfavorável no cenário internacional, as receitas dos países pobres tendem a diminuir cada vez mais, problema que se agrava quando associado às altas taxas de natalidade e de crescimento populacional desses países. Assim, os já escassos recursos tornam-se insuficientes para a satisfação das necessidades básicas da maioria de uma população crescente, como saúde, educação, alimentação, assistência social, geração de empregos, cultura e lazer.

Uma saída para os países mais pobres no sentido de oferecer um ambiente econômico-social razoável e estável para os seus habitantes seria, então, a diminuição das taxas de natalidade conjugada com uma dinamização do sistema produtivo mais intensa em tecnologia, o que só seria possível, nos dois casos, a longo prazo, e com altos investimentos em educação. (VEIGA, 2005).

O indiano Amartya Sen (2000, p. 25), um dos maiores estudiosos da temática na atualidade, considera o desenvolvimento estritamente relacionado com as várias formas de liberdade, que são: “(1) liberdades políticas, (2) facilidades econômicas, (3) oportunidades sociais, (4) garantias de transparência e (5) segurança protetora”, em oposição às diversas modalidades de privação do crescimento humano pleno, como a miséria, a fome, a subnutrição, a deficiência cultural, a violação das liberdades políticas e dos direitos humanos, a tirania, a violência, a carência de oportunidades econômico-sociais, o abandono da educação, o trabalho infantil, o desemprego, as violações à dignidade da mulher e a negligência dos serviços públicos.

As liberdades instrumentais estão interligadas e são interdependentes, funcionando como uma corrente que contribui para o crescimento da liberdade humana como um todo.

O combate às privações exige que a liberdade individual seja considerada um comprometimento social, isto é, que as pessoas tenham o direito e a liberdade de vestir uma roupa, de estudar, de trabalhar, de crescer profissionalmente, de medicar-se adequadamente, de morar, enfim, de ter sonhos e ambições, vivendo em harmonia com a coletividade. (SEN, 2000).

Nas palavras do autor:

Às vezes, a ausência de liberdades substantivas relaciona-se diretamente com a pobreza econômica, que rouba das pessoas a liberdade de saciar a fome, de obter uma nutrição satisfatória ou remédios para as doenças tratáveis, a oportunidade de vestir-se ou morar de modo apropriado, de ter acesso à água tratada ou saneamento básico. Em outros casos, a privação de liberdade vincula-se estreitamente à carência de serviços públicos e assistência social, como, por exemplo, a ausência de programas epidemiológicos, de um sistema bem planejado de assistência médica e educação ou de instituições eficazes para a manutenção da paz e da ordem locais. Em outros casos, a violação da liberdade resulta diretamente de uma negação de liberdades políticas e civis por regimes autoritários e de restrições impostas à liberdade de participar da vida social, política e econômica da comunidade. (SEN, 2000, p. 18).

Para se amenizar as profundas privações de liberdades existentes, principalmente (mas não unicamente), nos países mais pobres, Sen (2000) defende dois caminhos que devem se encontrar e se complementar: os processos “mediados pelo crescimento” e os “conduzidos pelo custeio público”.

O primeiro processo refere-se ao crescimento econômico rápido e contínuo, que deve ser construído, paulatinamente, nas suas bases, com uma política de crescimento do número de empregos e investimentos em educação, saúde e assistência social.

Sachs (2004) também defende um crescimento não inflacionário e induzido pelo emprego que poderia ser buscado de várias formas, como: estímulo ao planejamento apropriado das capacidades locais de recursos ociosos e disponíveis; reabilitação do sistema financeiro nacional com políticas de apoio às micro e pequenas empresas, à construção de obras públicas, à intensificação dos serviços sociais, de reciclagem de materiais e de outros métodos intensivos em trabalho; reforma fiscal com uma diminuição da tributação dos bens essenciais e aumento das alíquotas dos produtos supérfluos e de luxo; modernização das atividades rurais com

políticas de incentivo à agricultura familiar e à pluriatividade²; políticas de incentivo ao trabalho por conta própria, às microempresas e uma busca da diminuição da informalidade do trabalho; fortalecimento das empresas de grande porte e incentivos ao estabelecimento de uma cooperação mutuamente benéfica entre as grandes, médias e pequenas empresas, dentre outras medidas possíveis e necessárias na incansável busca do pleno emprego e de uma vida mais digna para os trabalhadores menos favorecidos economicamente.

Já o segundo processo defendido por Sen (2000), conduzido pelo custeio público, diz respeito a um programa social de manutenção dos serviços de saúde, educação e assistência social mesmo em situações de baixo crescimento econômico. Apesar de parecer impossível, não o é, e o autor cita o exemplo de dois países – China Imperial e Sri Lanka –, e o Estado indiano de Kerela, regiões que, apesar de possuírem índices muito baixos de renda, conseguiram, por intermédio do custeio público, um nível de expectativa de vida superior ao alcançado por populações mais ricas, como no caso do Brasil e da África do Sul.

O processo de custeio público torna-se viável nos países com baixo ou nulo crescimento econômico em razão do fato dos serviços sociais mais importantes, como saúde e educação, terem baixos custos nos países mais pobres, onde os salários são muito baixos, já que são serviços baseados, primordialmente, no capital humano. (VEIGA, 2005).

Neste mesmo sentido, Arbix e Zilbovicius (2001), em conformidade com Sen, também são enfáticos em considerar que os programas sociais como educação, bem-estar infantil, dispositivos de combate à pobreza e saúde são primordiais em qualquer plano ou projeto de desenvolvimento.

Constituem sua fonte de sentido. Diretamente, possibilitam a ampliação da habitação, capacitação e do bem-estar das pessoas; indiretamente, impulsionam o aumento da produtividade do trabalho e da renda. Exatamente por isso, os programas sociais devem ser avaliados como *meio* e *fim* de toda e qualquer estratégia de desenvolvimento. (ARBIX; ZILBOVICIUS, 2001, p. 65).

² Também conhecida como agricultura em tempo parcial, o termo pluriatividade apresenta dois sentidos fundamentais: 1) utilizado para designar os agricultores que dedicam parte do seu tempo ao desempenho de trabalhos fora da propriedade rural em atividades tipicamente urbanas, como na indústria, comércio e serviços. 2) também usado para caracterizar as propriedades que desempenham atividades não apenas agrícolas, mas que combinam múltiplas fontes de rendimentos, como produção de doces, artesanato, turismo, dentre outras. Assim, o termo pluriatividade tem sido utilizado para descrever o processo de diversificação que ocorre dentro e fora da propriedade, bem como a emergência de um conjunto de novas atividades que vão se intensificando no meio rural.

Vázquez Barquero (2001, p. 26) defende uma estratégia de desenvolvimento endógeno fundamentada nas iniciativas das comunidades locais, isto é, buscando-se as formas mais eficazes de atuação dos atores econômicos e sociais (autoridades públicas, empregadores, trabalhadores, intelectuais e a sociedade civil organizada) com ações tendentes ao “aumento da produtividade e da competitividade do sistema produtivo, de melhoria da distribuição de renda e de conservações dos recursos naturais e do patrimônio histórico e cultural”.

Como determinantes do desenvolvimento endógeno, o mesmo autor considera quatro fatores: a) a difusão das inovações e do conhecimento; b) a organização flexível da produção; c) o desenvolvimento urbano do território e d) a flexibilidade e complexidade institucional. (VÁZQUEZ BARQUERO, 2001).

A introdução e a difusão das inovações tecnológicas são vitais para a modernização do sistema produtivo das empresas, contribuindo para uma maior competitividade e rentabilidade. São representadas por melhorias nas ferramentas, na qualidade das máquinas e equipamentos e na organização das empresas que aumentam a produtividade da mão-de-obra e dinamizam os produtos para uma melhor aceitação no mercado, assegurando os lucros que estimulam a ação empresarial, a produção e novos investimentos em tecnologias, que se torna um processo contínuo.

A organização flexível da produção se faz presente principalmente nos sistemas produtivos locais, com empresas inter-relacionadas que permitem manter “rendimentos crescentes quando as relações e a interação entre as empresas propiciam a utilização das economias de escala ocultas nos sistemas produtivos e nos centros urbanos”. (VÁZQUEZ BARQUERO, 2001, p. 21). Relaciona-se com a formação de redes de empresas que possibilitam a ampliação dos mercados e uma maior cooperação empresarial no sentido de uma troca de experiências, serviços, produtos e conhecimentos, possibilitando uma maior eficiência e competitividade das empresas dinamizando o território e os seus entornos.

Vázquez Barquero (2001) considera as cidades como o espaço preferencial para o desenvolvimento, pois é o local de onde são tomadas as principais decisões de investimentos e de localização das empresas, devido às potencialidades de desenvolvimento e à capacidade de gerar externalidades existentes no território, entendido como um espaço de relações econômicas, sociais, políticas, culturais e

legais. É na atmosfera das cidades que o conhecimento científico se faz presente, pois é no meio urbano que se localizam os principais centros de pesquisa e desenvolvimento (P & D), responsáveis pela criação e o desenvolvimento das tecnologias que serão utilizadas pelas indústrias. É no meio urbano que os atores econômicos, sociais e políticos se relacionam e trocam suas experiências, bens, serviços e conhecimentos.

Finalmente, Vázquez Barquero (2001) aponta a flexibilidade e complexidade institucional como determinantes do desenvolvimento endógeno, pois os territórios compostos por um sistema institucional evoluído apresentam potencialidades e acessibilidades para o desenvolvimento econômico. O sistema institucional refere-se a uma complexa rede de relações que envolvem empresas, empregados, empregadores, sindicatos, sociedade civil, intelectuais, instituições de pesquisa – públicas e privadas – e os governos locais, que condicionam processos de acumulação de capital e o desenvolvimento econômico das cidades e seus entornos.

Cabe aos governos – na esfera nacional, estadual e municipal – e às comunidades locais organizadas criar um ambiente institucional capaz de propiciar uma adequada capacitação técnica, inovação e difusão das tecnologias, qualificação da mão-de-obra, bem como a melhoria das condições sociais e ambientais.

Um planejamento territorial relacionado com a distribuição espacial dos recursos, das atividades produtivas e das populações nos níveis municipais e regionais, envolvendo várias atividades e atores marcados por uma identidade cultural e por interesses comuns, agrupados em feiras e em distritos relacionando-se e trocando experiências, expectativas e conhecimentos na forma de um foro de desenvolvimento local também se faz importante nas estratégias de desenvolvimento endógeno. (SACHS, 2004).

Em razão da grande importância do território para as teorias do desenvolvimento, é necessário tecer breves considerações sobre as diversas concepções do conceito de território em uma perspectiva geográfica, por se tratar, juntamente com o espaço, a paisagem³, o lugar⁴ e a região⁵, de um dos conceitos-chave da Geografia.

³ A paisagem pode ser entendida como a parte visível do espaço geográfico, isto é, refere-se à aparência da realidade captada pela percepção humana. Trata-se de um espaço em três dimensões: natural, social e histórica, pois engloba os elementos naturais (relevo, clima, vegetação) e os elementos humanos ou culturais (resultado da ação da sociedade). A paisagem não é estática e sim, dinâmica, sofrendo transformações no decorrer dos

Para Raffestin (1993) na sua obra *Por uma geografia do poder*, publicada originalmente em 1980, as idéias de relação de poder, de mecanismos de controle e de dominação são fundamentais para a caracterização do território. Dentro da concepção enfatizada pelo autor, o território é tratado, principalmente, com uma ênfase político-administrativa, isto é, como o território nacional, espaço físico onde se localiza uma nação; um espaço onde se delimita uma ordem jurídica e política; um espaço medido e marcado pela projeção do trabalho humano com suas linhas, limites e fronteiras. Já o espaço geográfico é entendido como substrato, um palco pré-existente ao território que, ao ser apropriado pelos atores sociais e políticos, passa a ser territorializado.

É essencial compreender bem que o espaço é anterior ao território. O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível. Ao se apropriar de um espaço, concreta ou abstratamente [...] o ator “territorializa” o espaço. (RAFFESTIN, 1993, p. 143).

Andrade (1995) retrata o conceito de território com uma abordagem profundamente política e econômica de ocupação do espaço. A exemplo de Raffestin, a idéia de poder é uma constante na análise do território feita pelo autor:

O conceito de território não deve ser confundido com o de espaço ou de lugar, estando muito ligado à idéia de domínio ou de gestão de uma determinada área. Deste modo, o território está associado à idéia de poder, de controle, quer se faça referência ao poder público, estatal, quer ao poder das grandes empresas que estendem os seus tentáculos por grandes áreas territoriais, ignorando as fronteiras políticas. (ANDRADE, 1995, p. 19).

Nota-se uma diferenciação entre território e espaço. O território associa-se mais à idéia de integração nacional, de uma área efetivamente ocupada pela população, pela economia, a produção, o comércio, os transportes, a fiscalização

tempos, pois está impregnada de relações econômicas, sociais, políticas e culturais. Nas paisagens também existem outros aspectos percebidos pelos sentidos humanos, como os sons, os cheiros e os movimentos, como a circulação de pessoas e de veículos, por exemplo. Enfim, a paisagem pode ser bonita, como um bosque florido e um lago transparente, ou feia como um lixão a céu aberto ou um rio totalmente poluído.

⁴ Na perspectiva da Geografia Humanista, o lugar é o local em que o indivíduo se encontra ambientado, integrado e mantém suas relações inter-pessoais. É o ambiente que faz parte do seu modo de vida, dos seus sentimentos, hábitos, costumes, relações culturais e afeições. É o centro de significância ou o foco de ação emocional do homem. O lugar marca as raízes históricas das pessoas com as diversas visões de mundo.

⁵ Este conceito será discutido mais precisamente no capítulo cinco.

etc. Pode ser entendido como o controle administrativo, fiscal, jurídico, político, econômico, efetivo, do espaço ou de uma região. Já o espaço é mais amplo que o território, englobando também as áreas vazias que ainda não se territorializaram, isto é, que ainda não sofreram uma ocupação humana efetiva. Assim, o espaço é mais amplo que o território, englobando-o. É uma área delimitada geograficamente e administrativamente pelas suas fronteiras.

Haesbaert (2004, p. 40) analisa o território com diferentes enfoques, elaborando uma classificação em que são verificadas três vertentes básicas: a) *política ou jurídico-política*, em que “o território é visto como um espaço delimitado e controlado sobre o qual se exerce um determinado poder, especialmente o de caráter estatal”; b) *cultural ou simbólico-cultural*, que “prioriza a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido”; e c) *econômica*, “que enfatiza a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho”.

Assim, além do caráter do poder estatal, o autor salientou o aspecto humano da identidade social e das relações culturais, bem como os aspectos econômicos da relação capital-trabalho, todos presentes na constituição do território.

Além das três vertentes supramencionadas, Haesbaert (2004) também acrescentou ao território, posteriormente, a vertente natural ou naturalista, representando a relação homem-meio, isto é, o inter-relacionamento da sociedade com a natureza, e as quatro visões supramencionadas devem ser analisadas de forma conjunta em uma perspectiva integradora do território que envolve todas as esferas e o contexto histórico em que está inserido.

Neste mesmo sentido, Saquet (2004) faz um resgate das diferentes interpretações do conceito de território levando em consideração as três vertentes mencionadas por Haesbaert (jurídico-política, econômica e cultural), como sendo essenciais para se fazer as interligações necessárias.

[...] O processo de apropriação do espaço geográfico é econômico, político e cultural. É resultado desta articulação. O mesmo acontece com o território, como fruto do processo de apropriação e domínio de um espaço, inscrevendo-se num campo de forças, de relações de poder econômico, político e cultural [...] (SAQUET, 2004, p. 123).

Souza (2001) salienta que o território é um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder engendradas por um determinado grupo social, e que o poder não se restringe ao Estado e não se confunde com violência e dominação. O território deve ser apreendido em múltiplas vertentes com diversas funções e aponta a existência de múltiplos territórios, principalmente nas grandes cidades, como o território da prostituição, do narcotráfico, dos homossexuais, das gangues e outros que podem ser temporários ou permanentes. Nas palavras do autor, “todo espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder é um território, do quarteirão aterrorizado por uma gangue de jovens até o bloco constituído pelos países membros da OTAN”. (SOUZA, 2001, p.11).

Também em Santos (2002), a formação do território perpassa pelo espaço e a forma do espaço é encaminhada segundo as técnicas vigentes e utilizadas no próprio território. O território pode ser distinguido pela intensidade das técnicas trabalhadas, bem como pela diferenciação tecnológica das técnicas, uma vez que os espaços são heterogêneos. O autor conceitua conjunto territorial como um conjunto natural que o homem se apropriou, utilizando-o de muitas maneiras diferentes de acordo com os períodos e técnicas. Neste caso, o território forma-se na base histórica através da utilização do conjunto natural e suas configurações sócio-espaciais.

Deste modo, entendemos que, nos processos de desenvolvimento, os territórios (em todas as suas diferentes manifestações supramencionadas) devem assumir uma “atitude ativa”, não apenas por serem um suporte espacial de várias formas de investimento, mas, principalmente, em razão da participação efetiva das populações locais na implementação de diversas políticas de desenvolvimento, mobilizando todos os seus recursos e capacidades no sentido de atender a todas as suas necessidades básicas, pois o território deve ser visto, basicamente, como uma rede de atores em desenvolvimento.

Os relatórios anuais elaborados pelo PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento) publicados desde 1990, também são uma importante fonte para o debate sobre o desenvolvimento:

O desenvolvimento tem a ver, primeiro e acima de tudo, com a possibilidade de as pessoas viverem o tipo de vida que escolheram, e com a provisão dos instrumentos e das oportunidades para fazerem as suas escolhas. E, ultimamente, o Relatório de

Desenvolvimento Humano tem insistido que essa é uma idéia tão política quanto econômica. Vai desde a proteção dos direitos humanos até o aprofundamento da democracia. (VEIGA, 2005, p. 81).

Os relatórios supramencionados, seguindo a concepção do indiano Amartya Sen e do paquistanês Mahbud ul Haq, que afirmam que só há desenvolvimento quando os benefícios do crescimento são utilizados para a ampliação das capacidades humanas, também retratam as quatro capacidades defendidas pelos pensadores: vida longa e saudável, ampliação do conhecimento, acesso aos recursos necessários para um padrão de vida digno e a participação na vida da comunidade.

O relatório de 2004 chega a afirmar, com toda a propriedade, que a verdadeira riqueza das nações são as pessoas e não apenas os bens produzidos. Também enfatiza que o desenvolvimento depende do modo como os recursos oriundos do crescimento econômico são canalizados, isto é, se para aumentar o potencial bélico ou para investir na agricultura alimentar; se para construir palácios suntuosos ou para melhorar o saneamento básico. Além disso, melhorias no potencial humano, como a participação democrática na vida política ou igualdade de direitos entre os gêneros independem dos rendimentos auferidos com o crescimento. (PNUD, 2004).

Assim, o desenvolvimento deve possibilitar, a cada ser humano, a manifestação de suas potencialidades, talentos, imaginação e criatividade na busca da felicidade e da sua realização enquanto pessoa e enquanto profissional, para isso dispondo de um trabalho digno e de tempo para a realização das atividades não produtivas, como o lazer e a cultura.

Para Ignacy Sachs, o desenvolvimento deve ser conceituado com base na apropriação efetiva das três gerações dos direitos humanos:

- Direitos políticos, civis e cívicos;
- Direitos econômicos, sociais e culturais, entre eles o direito ao trabalho digno, criticamente importante, por motivos intrínsecos e instrumentais;
- Direitos coletivos ao meio ambiente e ao desenvolvimento. (SEN, 1999; SENGUPTA, 2001 e 2002 *apud* SACHS, 2004, p. 14).

O conceito de desenvolvimento ainda deve abranger os princípios da igualdade, equidade e solidariedade. A igualdade e a equidade se fazem sentir na medida em que é cumprida a máxima de “tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais na medida de suas desigualdades”. Assim, em uma sociedade, os mais fracos devem receber um tratamento diferenciado em relação aos mais fortes para que sejam efetivamente incluídos com medidas e ações de apoio e inclusão social. (SACHS, 2004).

Esse autor defende o desenvolvimento “includente, sustentável e sustentado”:

a) Includente no sentido de possibilitar ao ser humano: o exercício de todas as gerações dos direitos da pessoa humana e das liberdades individuais; o acesso aos programas de assistência social que se fizerem necessários e aos serviços públicos essenciais para o desenvolvimento humano como a educação, proteção à saúde e o acesso à moradia decente com água potável, saneamento básico e boas condições de segurança e higiene; e o acesso ao emprego mediante a criação de oportunidades de trabalho decente para todos. Uma política de créditos subsidiados voltada para os pequenos produtores e trabalhadores rurais e urbanos e para a autoconstrução de moradias populares também se faz necessária para a promoção do desenvolvimento includente.

b) Sustentável no sentido de ser viável economicamente, conservando-se o equilíbrio ambiental e possibilitando a manutenção da boa qualidade de vida da população como um todo e a ratificação de um compromisso solidário entre as gerações presentes e futuras. Refere-se, primordialmente, à condicionalidade ambiental.

c) Sustentado no sentido de um processo de desenvolvimento contínuo, com uma permanência duradoura no espaço e no tempo, “dentro de um esquema de economias mistas devidamente regulamentadas por Estados desenvolvimentistas enxutos, limpos, democráticos”. (SACHS, 2004, p. 70). Sustentado por uma parceria formada por todos os atores locais (Estado, agentes públicos, instituições públicas e privadas, empresas, empregados, intelectuais e a sociedade civil) organizando e mobilizando todos os recursos internos, físicos e humanos em prol do desenvolvimento social e desvinculando-se da acentuada dependência das instituições internacionais.

A terceira vertente do conceito de desenvolvimento, que abrange a concepção ambiental, começa a ser construída desde o final da década de 1960,

quando aumentaram as preocupações internacionais relacionadas com os efeitos negativos do crescimento econômico sobre o meio ambiente (como os acidentes nucleares, o desmatamento, as mudanças climáticas e a poluição em geral) e com a grande expansão demográfica do período, principalmente nos países menos desenvolvidos.

Foi no Encontro Preparatório de Founex (Suíça, 1971) que se principiou uma importante discussão a respeito das complicações ambientais decorrentes de um modelo desenvolvimentista baseado exclusivamente em um crescimento econômico contínuo e exploratório. O economista Ignacy Sachs foi o principal expoente dos debates que geraram o termo “ecodesenvolvimento”, usado pela primeira vez em 1973 na primeira reunião do PNUMA (Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente) em Genebra (Suíça), significando, genericamente, uma relação harmoniosa da sociedade com o ambiente natural. Mas foi somente em 1975, com o relatório *Que Faire* que surgiu a expressão “desenvolvimento sustentável”. (RIBEIRO, 2001).

O termo “desenvolvimento sustentável” foi se consolidando na comunidade internacional nos anos seguintes e, a partir de 1983, a Comissão Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), presidida pela ex-ministra norueguesa Gro Harlem Brundtland, reuniu-se para uma série de estudos e conferências sobre a temática ambiental no período de 1985 a 1987. O documento mais importante que resultou dos debates foi o relatório “Nosso Futuro Comum” que apresentou a definição mais corrente de desenvolvimento sustentável como sendo “aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades”. (CMMAD, 1988, p. 46).

Para Bertha Becker, o desenvolvimento sustentável é:

Algo mais do que um compromisso entre o ambiente físico e o crescimento econômico – ele significa uma definição de desenvolvimento que reconhece, nos limites da sustentabilidade, origens não só naturais como estruturais. Cabe assim, reconhecer na relação homem-natureza os processos históricos através do qual o ambiente é transformado, e a sustentabilidade será uma decorrência de uma conexão entre movimentos sociais, mudança social e, conseqüentemente, possibilidade de políticas mais efetivas. (BECKER, 1993, p. 133).

O desenvolvimento sustentável fundamenta-se na idéia de geração de riquezas e bem-estar em equilíbrio com a conservação da natureza, buscando-se manter uma coesão social presente e futura. Em outras palavras, procura utilizar os recursos naturais sem comprometer sua produção, fazer proveito da natureza sem devastá-la e buscar a melhoria da qualidade de vida das populações. Acima de tudo, é um processo de mudança social e elevação das oportunidades da sociedade, conciliando-se o crescimento com a eficiência econômica, qualidade de vida, justiça social e o compromisso com as gerações vindouras, tudo dentro dos limites estabelecidos pela natureza.

Para se atingir o desenvolvimento sustentável, faz-se mister uma profunda e contínua inter-relação entre as metas econômicas, sociais e ambientais por intermédio de um planejamento estratégico, discutido na forma de uma parceria entre todos os atores interessados, buscando-se um equilíbrio entre diferentes sustentabilidades (econômica, social, política, ambiental, cultural e territorial).

No entanto, questão das mais difíceis é saber qual é o limiar da sustentabilidade, ou seja, até que ponto os recursos naturais podem ser utilizados pela sociedade sem que se comprometa a biosfera.

Os estudos de impactos ambientais ainda são recentes em diversas partes do mundo e muitos deles são incompletos, ineficazes e maculados pelos grandes interesses capitalistas na sua busca ilimitada pelo lucro em uma sociedade de consumo. O conhecimento científico ainda não permite dizer qual é o ponto a partir do qual o ecossistema poderá estar, de fato, comprometido pelas interferências humanas de cunho econômico-exploratório e a justiça (quando é feita), muitas vezes, ocorre com tamanha burocracia e com um grande atraso que poderá ser fatal para a biodiversidade. A valoração dos elementos do meio ambiente também não é uma tarefa das mais fáceis, pois um rio com grande potencial hidrelétrico, por exemplo, tem um valor diferenciado para o Estado, para os agricultores, os índios, os pescadores e os empresários, de acordo com os seus respectivos interesses.

1.2. Propostas de quantificação do desenvolvimento econômico.

Mais difícil do que definir o desenvolvimento é medi-lo por meio de uma fórmula ou índice. Seria possível quantificar o desenvolvimento econômico?

De acordo com Veiga (2005), o idealizador da necessidade de se criar um indicador sintético capaz de fornecer aos interessados uma espécie de parâmetro para o desenvolvimento foi o paquistanês Mahbud ul Haq. Ele queria fornecer uma alternativa aos indicadores do PIB (Produto Interno Bruto) e da renda *per capita* para se mensurar o desenvolvimento, nos seus aspectos sociais, que fosse menos “fria” que esses indicadores econômicos tão usados internacionalmente e que pudesse completá-los.

Segundo Amartya Sen, em uma contribuição especial enviada para o Relatório de Desenvolvimento Humano de 1999, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), tem funcionado como uma alternativa para se medir o desenvolvimento, suplementando o Produto Interno Bruto (PIB). Por basear-se em três componentes diferentes (longevidade, educação e renda per capita), não se refere exclusivamente à opulência econômica, como no caso do PIB. Apesar de ser um índice muito limitado apenas aos três componentes supramencionados, o IDH tem contribuído para ampliar significativamente a atenção empírica dedicada à avaliação dos processos de desenvolvimento.

Assim, apesar de importante, por ilustrar claramente a diferença entre rendimento e bem-estar, o IDH também não é um indicador completo para se “medir” o desenvolvimento, pois apenas considera as três dimensões básicas do desenvolvimento, devendo ser completado com a análise dos dados de indicadores com outras dimensões, por exemplo, como o índice de pobreza humana e os índices ligados ao gênero (índice de desenvolvimento ajustado ao gênero e medida de participação segundo o gênero). Deve funcionar apenas como um ponto de partida para o desenvolvimento. (VEIGA, 2005).

Esse autor é bem claro ao retratar a principal falha do IDH:

O principal defeito do IDH é que ele resulta da média aritmética dos três índices mais específicos que captam renda, escolaridade e longevidade. Mesmo que se considere inevitável a ausência de outras dimensões do desenvolvimento para as quais ainda não há disponibilidade de indicadores tão cômodos – como a ambiental, a cívica ou a cultural –, é duvidoso que seja essa média aritmética a que melhor revele o grau de desenvolvimento atingido por uma determinada coletividade. (VEIGA, 2005, p. 88).

Assim, determinado país pode ter um índice de renda muito alto que elevará, por conseqüência, o índice final de IDH, por se tratar de uma fórmula matemática

simples, mesmo tendo baixos índices nas outras dimensões, como escolaridade ou longevidade. Isso é muito comum entre os países árabes exportadores de petróleo, os quais conseguem altos rendimentos com o produto, elevando o IDH, mesmo que as dimensões de escolaridade e longevidade não sejam tão altas quanto a apropriação de renda.

Outro exemplo ocorre com o Estado de São Paulo que, apesar de ser o mais rico do Brasil não é o mais “desenvolvido”, pois, com base no IDH municipal, os municípios catarinenses e gaúchos conseguem uma superioridade tão grande nas dimensões longevidade e escolaridade que, mesmo sendo superados na dimensão rendimento (potencial econômico), ainda possuem IDH superior ao de São Paulo.

Apesar da renda *per capita* dos municípios paulistas ser, em média, 7% superior a dos catarinenses e 10% superior a dos gaúchos, o IDH municipal em Santa Catarina, Rio Grande do Sul e São Paulo é de 0,791, 0,783 e 0,779 respectivamente, em razão dos baixos indicadores sociais em alguns municípios paulistas, principalmente os localizados no Vale do Ribeira e no Pontal do Paranapanema. (VEIGA, 2005).

Em razão da comum disparidade entre os três indicadores constantes do Índice de Desenvolvimento Humano, revelando a sua insuficiência, a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade) elaborou, para o Estado de São Paulo, uma ferramenta de pesquisa mais sofisticada e completa que o IDH, conhecida como IPRS (Índice Paulista de Responsabilidade Social).

Apesar das dimensões do IPRS serem as mesmas que as do IDH (rendimento, longevidade e escolaridade), a diferença é que, no primeiro, não ocorre uma média final que resulte em índice composto como no segundo. Outra vantagem é que, no IPRS, os municípios são classificados em cinco grupos qualitativamente distintos, diferentemente do IDH, onde os municípios são ranqueados com base em uma média matemática.

Assim, de acordo com a metodologia do IPRS, os municípios considerados mais desenvolvidos (grupo 1) são aqueles que auferem um bom desempenho nas três dimensões (riqueza, longevidade e escolaridade), amenizando o problema comum no IDH, onde um município conseguia uma boa média em razão do seu grande rendimento, apesar dos baixos indicadores sociais. No IPRS, os municípios com altos rendimentos, mas com baixos indicadores sociais formam, justamente, o grupo 2, conhecidos como os injustos. Do 3º grupo, fazem parte os municípios

conhecidos como os saudáveis que, apesar de terem boa qualidade de vida, não têm altos indicadores de riqueza. No grupo 4, estão os municípios que apresentam baixos níveis de riqueza e nível intermediário de longevidade e/ou escolaridade. Por fim, no grupo 5, estão os municípios menos desenvolvidos, isto é, os que apresentam baixos níveis de riqueza, longevidade e escolaridade.

Apesar de mais completo e preciso que o IDH-M (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal), o IPRS também não consegue medir o desenvolvimento em sua plenitude, pois deixou de mensurar outras dimensões constantes do conceito de desenvolvimento, como a ambiental, a cívica e a cultural, mas já é uma importante subida de degrau na escada para se tentar mensurar o complexo conceito de desenvolvimento.

Para se tentar sanar as lacunas deixadas pelo IDH e o IPRS, surgem outros indicadores mais recentes e ainda pouco conhecidos e utilizados, como o “DNA-Brasil”, proposto pelo NEPP (Núcleo de Estudos de Políticas Públicas) da Unicamp e o IDS (Índice de Desenvolvimento Social), lançado pelo INAE (Instituto Nacional de Altos Estudos).

O DNA-Brasil faz uma comparação entre os diversos indicadores econômico-sociais do Brasil com os vivenciados pela Espanha, mostrando a distância do país sul-americano para com o europeu, usando, para tanto, vinte e quatro indicadores que se relacionam com sete dimensões, como: bem-estar econômico, competitividade econômica, condições sócio-ambientais, educação, saúde, proteção básica e coesão social. Com o DNA, o desenvolvimento passa a ser medido não como um índice sintético, mas sim, comparado com uma dada configuração projetada, mediante cada um dos indicadores analisados em conjunto. A Espanha foi escolhida como modelo de comparação por dois motivos: a) disponibilidade das informações sobre aquele país, e b) grande crescimento econômico-social conquistado pela nação ibérica nos últimos anos. (VEIGA, 2005).

Para se chegar ao IDS, são analisados cinco componentes vistos com pesos iguais: a) saúde, incluindo os indicadores de expectativa de vida ao nascer e a taxa de sobrevivência infantil; b) educação, que abrange a taxa de alfabetização, bem como os indicadores da escolaridade média, medida por anos de estudo; c) trabalho, com taxas de atividade e de ocupação, retratando os índices de desemprego; d) rendimento, com PIB *per capita* e coeficiente de igualdade (coeficiente de Gini); e)

habitação, retratando a disponibilidade domiciliar de água, de energia elétrica e os eletrodomésticos como geladeira e televisão. (VEIGA, 2005).

Deste modo, o IDS torna-se um indicador mais abrangente que o IDH e o IPRS, por incluir em suas análises outras dimensões, como a desigualdade de renda, o desemprego e o acesso a bens.

Enfim, a classificação dos países de acordo com o seu desenvolvimento é uma árdua tarefa, pois alguns fatores de desenvolvimento como a cultura, a realização plena e até mesmo a educação são de difícil mensuração, como bem observa Ki-Zerbo:

É um problema, porque os aspectos mais íntimos do desenvolvimento são quase impossíveis de definir e tocar, tal como felicidade, saúde e alegria. A ciência exige, é claro, quantificação, mas coisas raras e refinadas são produzidas em muitos países pobres do mundo. Considerem-se a culinária, a vestimenta, o artesanato, as artes ou a sensibilidade e o refinamento de algumas línguas. (KI-ZERBO *apud* SACHS, 2004, p. 72-73).

Feita a explanação da temática do desenvolvimento econômico no âmbito geográfico, algumas considerações devem ser apontadas:

A primeira delas é que o conceito de desenvolvimento econômico é muito mais amplo que a vaga idéia de progresso e mais complexo do que o crescimento econômico, pois o desenvolvimento somente se verifica com a conjugação das dimensões econômicas, sociais e ambientais, isto é, na concretização de uma sociedade viável economicamente, com justiça social e ambientalmente sustentável, e respeitando-se todas as liberdades do elemento humano e da sua inserção na sociedade de forma digna e participativa.

Um caminho a seguir na incansável busca do desenvolvimento é a necessidade de um investimento mais acentuado, planejado, eficiente e contínuo no fator humano, isto é, na formação moral, social, cultural e profissional do cidadão. A dimensão social do desenvolvimento não pode mais ser vista como complementar da dimensão econômica, pois é somente com profissionais bem formados e educados que uma nação conseguirá meios para se destacar no cenário internacional fortemente caracterizado pelas inovações tecnológicas cada vez mais rápidas e dinâmicas.

A utilização de modelos prontos e acabados de desenvolvimento vindos de outras realidades, de fora para dentro, não parece ser a melhor opção para os territórios tidos como “subdesenvolvidos”. A escala a ser seguida é a local, viabilizando-se a participação e a articulação das comunidades locais nas políticas de desenvolvimento, numa gestão participativa integrada entre todos os atores sociais e as instituições públicas e particulares, com o subsídio do poder público investindo em educação, saúde e assistência social de qualidade para a população.

Como o processo de desenvolvimento é dinâmico, complexo e abrangente, a sua mensuração é muito difícil e problemática, pois todas as diversas dimensões devem ser consideradas e, muitas delas, são de difícil capitação, como a liberdade humana, a liberdade política e a liberdade cultural, apenas para se citar alguns exemplos.

Enfim, para se conseguir um resultado mais satisfatório, todos os índices conhecidos devem ser aplicados e analisados em conjunto, pois nenhum indicador, sozinho, é completo para se quantificar o processo de desenvolvimento.

No capítulo quatro, vários indicadores econômicos e sociais serão analisados conjuntamente para se avaliar a configuração de um eixo de desenvolvimento nas rodovias Anhangüera (SP 330) e Washington Luiz (SP 310) que fazem a ligação do município de Itápolis, o recorte territorial desta pesquisa, com a capital paulista.

CAPÍTULO 2

O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRO E A SUA CONCENTRAÇÃO EM SÃO PAULO.

Para se compreender a formação dos eixos de desenvolvimento no Estado de São Paulo, primeiramente se faz necessário a análise do processo de industrialização brasileiro alicerçado em São Paulo e impulsionado pelo complexo cafeeiro. Seguindo a expansão da cultura cafeeira pelo interior do Estado foram se estruturando a rede urbana paulista e o sistema de transporte, principalmente o ferroviário. Assim, o trajeto das antigas ferrovias serviu como base para a estruturação do futuro sistema viário paulista.

Durante o período colonial, qualquer tentativa de implantação de indústrias no Brasil, mesmo as mais rudimentares, era combatida por Portugal, porque os produtos fabricados na colônia concorriam com os da metrópole portuguesa. Além dos interesses comerciais, tentava-se impedir com a proibição o surgimento de uma elite econômica que pudesse reivindicar a independência da colônia.

Essa política de restrições à industrialização brasileira consolidou-se em 1785 com o decreto da rainha portuguesa D. Maria I, proibindo a implantação de qualquer atividade manufatureira ou fabril no Brasil e ordenando a extinção das unidades já instaladas.

Após a independência política, além da forte concorrência dos produtos britânicos que eram beneficiados por tarifas alfandegárias privilegiadas, a continuidade do regime escravocrata foi um grande empecilho à implantação das atividades industriais, visto que dificultava o desenvolvimento de novas técnicas de produção (era mais prático comprar escravos do que investir em equipamentos) e restringia o mercado consumidor, já que os escravos, desprovidos de pagamentos de salários, não podiam consumir os produtos comercializados nos mercados. O predomínio da população rural, espacialmente dispersa, e as dificuldades dos meios de transporte também eram fatores de redução do tamanho do mercado de consumo de bens industrializados e desestimulava os investimentos fabris.

Foi somente a partir de 1844, com a Tarifa Alves Branco (que elevou as taxas médias de importação para 44% e encareceu os diversos produtos importados pelo Império) e a Lei Eusébio de Queiróz (proibindo o tráfico de escravos em 1850) que ocorreu um primeiro surto de industrialização no Brasil. A proibição do tráfico

negreiro incentivou a imigração livre e fez com que os capitais anteriormente utilizados na compra de escravos fossem direcionados para outros setores os mais diversos, como o bancário, o de serviços urbanos e o das indústrias de bens de consumo não-duráveis⁶, principalmente alimentícias e de vestuário, localizadas, na sua maioria, na cidade do Rio de Janeiro, capital do Brasil até 1960.

Deste modo, nas últimas décadas do período imperial, as raízes de uma incipiente industrialização já estavam lançadas, apesar do domínio da estrutura escravista que dificultava o seu desenvolvimento.

Segundo Negri (1996, p. 27), “o Brasil do final do século XIX era um país eminentemente rural constituído de economias regionais com escassas relações mercantis entre si” e, dentre elas, a economia cafeeira já vinha se destacando desde a década de 1870, apesar do obstáculo para a acumulação capitalista representado pela baixa produtividade do trabalho escravo.

A industrialização plena, entendida como um processo industrial que envolve a produção de bens maquinofaturados, um avanço progressivo da tecnologia e da divisão técnica do trabalho, a introdução de medidas organizacionais que elevam a produtividade, o assalariamento e a conseqüente formação de um proletariado urbano só teve realmente início, no Brasil, no século XX, apesar de que, vários estudos, dentre eles os de Dean (1971), Simonsen (1973), Mamigonian (1976), Prado Jr (1986) e Bresser-Pereira (2003), apontam a existência de algumas centenas de estabelecimentos industriais mais tradicionais, como os setores alimentício e têxtil, já nas últimas décadas do século XIX.

Vários fatores contribuíram para bloquear o avanço da expansão industrial nacional, mas o principal deles foi o fato da economia brasileira ser demasiadamente periférica, isto é, dependente do fornecimento de produtos primários para as

⁶ Segundo Sandroni (1999, p. 300), de acordo com os bens produzidos, as indústrias podem ser classificadas em:

a) Indústrias de bens de capital ou bens de produção: são aquelas que produzem os meios e os instrumentos necessários para outras fabricações e aos transportes, como autopeças, ferramentas e máquinas em geral. Elas têm a função de equipar outras indústrias. Ex: Indústria mecânica, de material de transporte, de componentes eletrônicos, de motores para aviões entre outras.

b) Indústrias de bens intermediários ou indústrias de base: são aquelas que transformam grandes quantidades de matérias-primas ou de energia em um produto semi-acabado, que servirá de base para a produção de outros bens. Ex: metalurgia, siderurgia, petroquímica, química, indústria de cimento, de borracha e outras.

c) Indústrias de bens de consumo ou de bens finais: são aquelas que produzem os bens acabados, prontos para serem consumidos diretamente pela população. São de dois tipos:

- Indústrias de bens de consumo não-duráveis: produzem bens que se esgotam rapidamente quando consumidos, como: alimentos, bebidas, roupas, calçados, remédios, material escolar etc.
- Indústrias de bens de consumo duráveis: produzem bens que não se esgotam imediatamente com o uso, como eletrodomésticos, automóveis, aviões, móveis, navios, bicicletas, microcomputadores, ventiladores, etc.

economias mais avançadas do sistema capitalista e da importação de produtos industrializados para atender às necessidades do incipiente mercado interno. (PEREIRA, 1984).

No entanto, foi exatamente o desenvolvimento técnico da cafeicultura, com a crescente valorização do café brasileiro no mercado internacional, que criou condições para o processo de industrialização do Brasil.

Neste sentido:

Observando de uma perspectiva histórica o processo de industrialização dos países subdesenvolvidos, constata-se que ela se realizou, inicialmente, induzida pelo crescimento e diversificação da procura global, isto é, como subproduto de um desenvolvimento provocado pelo crescimento de exportações primárias. [...] A industrialização induzida pelo crescimento da procura global não resulta diretamente do aumento das exportações. É necessário que o fluxo de renda gerado por esse aumento permaneça no país e dê origem a certo tipo de procura de bens manufaturados. Se o incremento de renda se concentra em poucas mãos, o mais provável é que a nova procura se limite a produtos de alta qualidade que devam ser importados. Admitindo que o incremento de renda beneficie uma parte significativa da população, a intensidade da industrialização induzida dependerá ainda de outros fatores, como sejam a existência de recursos naturais ou de matérias-primas agrícolas de fácil produção, o grau de urbanização já alcançado e a dimensão da população total do país. (FURTADO, 2000a, p. 248-249).

No caso brasileiro, parte dos excedentes gerados pela cafeicultura foi canalizada para o sistema bancário, comércio, serviços e também para a indústria. A atividade agrícola propiciou condições para a ampliação do mercado interno, atraiu a mão-de-obra estrangeira, desenvolveu a rede de transportes, expandiu o sistema bancário, contribuiu para a instalação de usinas de energia elétrica, estimulou o processo de urbanização e foi o principal fator de concentração industrial no Estado de São Paulo, principalmente na capital.

De acordo com Mamigonian (1976), o processo industrial do Estado de São Paulo principia-se por volta das décadas de 1880-1890, tendo por base os capitais originados do aumento da produção cafeeira e a variedade de mão-de-obra de imigrantes europeus atraídos pela referida atividade econômica, os quais dispunham de um saber-fazer industrial adquirido na Europa, bem como de hábitos europeus de consumo, indiscutivelmente mais elaborados que os brasileiros.

Apesar de não negar a capacidade empresarial dos fazendeiros na segunda metade do século XIX, no que se refere a iniciativas para expansão de estradas de ferro, a promoção da imigração europeia para as fazendas e a implantação da rede bancária, Mamigonian (1976) mostra que quando os cafeicultores tentaram se tornar burguesia industrial, a iniciativa não foi bem sucedida, com muitos perdendo seus negócios industriais.

Os imigrantes inseriram-se na economia cafeeira paulista principalmente como: 1) Colonos, com capacidade produtiva e de consumo superior aos escravos; 2) Pequenos negociantes artesanais e comerciais; 3) Grandes comerciantes, exportadores de café ou importadores. (MAMIGONIAN, 1976).

Além de representarem uma mão-de-obra mais qualificada e já com alguma experiência nas atividades comerciais e manufatureiras, os imigrantes não tinham preconceito para com o trabalho braçal, característica comum na maioria dos brasileiros da época, uma herança do sistema escravista.

Com capitais modestos e pequenos empreendimentos, os imigrantes já detinham, por volta de 1935, a maioria das empresas industriais paulistas. (MAMIGONIAN, 1976).

José Carlos Pereira é muito claro em elencar a contribuição dos imigrantes para o processo industrial paulista e, conseqüentemente, brasileiro:

Como consumidores, possuíam uma estrutura de necessidades mais sofisticada, em geral, do que os nativos, alargando assim o mercado interno. Em suma, os imigrantes transplantaram novas atitudes, técnicas e atividades; tinham maior ambição; seu consumo incluía artigos industriais em maior quantidade e qualidade; era outra sua atitude frente ao trabalho; eram, no conjunto, melhor qualificados profissionalmente; sua mentalidade de poupança era mais desenvolvida; todas essas características sendo mais condizentes com o crescimento econômico capitalista. (PEREIRA, 1984, p. 32-33).

Segundo Simonsen (1973), mais de um milhão de imigrantes estrangeiros já haviam desembarcado no Estado de São Paulo em 1902 e, no período de 1901 a 1930, o Estado de São Paulo havia recebido 1,57 milhões de migrantes, dos quais 1,29 milhões eram estrangeiros, perfazendo 82% do total. (NEGRI, 1996, p. 35).

Além da imigração estrangeira, as migrações inter-regionais também foram muito importantes para o crescimento da força de trabalho paulista. Segundo Silva

(1976), no período de 1908 a 1917, os migrantes brasileiros correspondiam a 5,5% do total de imigrantes que chegavam em São Paulo, cifra que subiu para 23,4% no período 1918-1927 e, segundo Monbeig (1984), os brasileiros já correspondiam a 50% dos imigrantes que desembarcaram em São Paulo no período de 1928 a 1953.

Outro fator importante para a industrialização paulista nas primeiras décadas do século XX foi o rápido crescimento da população urbana. Historicamente, a expansão da cultura cafeeira ocasionou a fundação de muitas vilas e cidades no Estado de São Paulo. Com o emprego de técnicas rudimentares, o cultivo do café no século XIX esgotava os solos, obrigando o uso de novas terras. Deste modo, as lavouras de café deixaram o Vale do Paraíba fluminense e paulista e se expandiram para as regiões mais a oeste do Estado, impulsionando a economia e possibilitando a construção de ferrovias para o transporte do produto. A expansão da malha ferroviária e, posteriormente, a rodoviária, foi responsável pelo crescimento de muitas cidades no Estado de São Paulo.

O sistema urbano paulista consolidou-se no período 1870/1929 e os capitais acumulados na cultura cafeeira vão sendo transferidos para outros setores da economia como o comércio, serviços, setor bancário e a atividade industrial.

Este processo é muito bem explicado por Maria Flora Gonçalves:

Em síntese, o processo de urbanização originado em São Paulo pelo complexo cafeeiro adquiriu características particulares: uma rede urbana amplamente ramificada, articulada e hierarquizada, tendo no seu topo o comando da capital de São Paulo (estrategicamente situada no planalto entre o interior cafeeiro e o porto de Santos) e, nas suas pontas, pela extensão do seu sistema viário para além das fronteiras do Estado, a comunicação com os estados vizinhos e seus mercados, possibilitando que se estendesse a área de influência paulista para muito além das fronteiras do Estado de São Paulo. (GONÇALVES, 1994, p. 39).

Os capitais provenientes do café concentravam-se primeiramente na capital federal, a cidade do Rio de Janeiro, mas, com o crescimento da cultura cafeeira no interior de São Paulo e a exportação do produto pelo porto de Santos, passaram a se concentrar, principalmente, na capital paulista, que se constituía no núcleo gerenciador e o suporte da rede urbana recém-formada, bem como o centro de apoio à produção e ao crescimento industrial.

De apenas 31.385 moradores em 1872, a capital paulista passa para 239.820 habitantes em 1900, atrás apenas da cidade do Rio de Janeiro, que contava com 691.565 habitantes, conforme assinala Santos (2005).

Os dados do Censo demográfico de 1920 apontam para o Estado de São Paulo uma população de 4,6 milhões de habitantes, dos quais 3,8 milhões encontravam-se no interior e 721 mil na capital do Estado e os seus entornos. (NEGRI, 1996, p. 42).

Apesar do grande impulso na economia do Estado de São Paulo nas primeiras décadas do século XX, o Brasil ainda era caracterizado por uma economia regional segmentada com pouco dinamismo interno, isto é, sem relações comerciais significativas entre os diversos complexos regionais, estando mais voltados para a dinâmica externa do que para a interna, formando os chamados “arquipélagos econômicos” e as indústrias, espalhadas entre as várias economias regionais brasileiras, existiam praticamente sem uma competição no âmbito nacional. (CANO *apud* SPOSITO, 2004, p. 442). A integração do mercado nacional só viria a ocorrer na década de 1930, sob a liderança do Estado de São Paulo, como se verá mais adiante.

Nas primeiras décadas do século XX, a economia da Região Norte era baseada essencialmente no extrativismo das chamadas “drogas do sertão”⁷ e na cultura da borracha, que alcançou o apogeu entre 1870 e 1912. Segundo Negri (1996, p. 29), o Norte era responsável por 4,3% do valor da produção industrial nacional em 1907 e sua indústria baseava-se “na elaboração de produtos leves, como alimentos, bebidas e beneficiamento da madeira, que perfaziam pouco mais da metade do valor da sua produção industrial”. Com a queda nas exportações da borracha a partir de 1912, a economia da Região Norte entrou em decadência e, em 1919, a sua participação no valor da produção industrial do Brasil havia caído para 1,3% do total da indústria brasileira.

No mesmo período, a economia da Região Nordeste baseava-se em três produtos principais: açúcar, algodão e pecuária, mas era pouco produtiva e contava com métodos arcaicos de trabalho e de produção, uma herança do período colonial. O açúcar estava com os preços muito baixos no mercado internacional, mesmo caso do algodão, e a pecuária enfrentava forte concorrência com a sulina, muito mais

⁷ Anil, guaraná, salsa, corantes, cacau, látex e outros produtos coletados na Floresta Amazônica e que eram escassos na maior parte do Brasil, alcançando um importante valor comercial.

produtiva que a nordestina. Com o desenvolvimento da indústria têxtil no Rio de Janeiro e em São Paulo, o algodão do Nordeste conquistou novos mercados, mas a indústria nordestina (centrada na produção de açúcar) diminuiu sua participação no conjunto nacional de 16,7% em 1907 para 16,1% em 1919 e 10,40% em 1939 (NEGRI, 1996) e foi perdendo fôlego enquanto a indústria do Sudeste ia se desenvolvendo cada vez mais nos moldes capitalistas de produção.

Paralelamente à industrialização do sudeste brasileiro impulsionada pela cafeicultura e pela imigração, a Região Sul do Brasil também estava se industrializando, ainda que em proporções bem menores, com base no processamento de produtos agrícolas e no artesanato familiar desenvolvido por imigrantes europeus, principalmente alemães, que começaram a chegar no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina na década de 1820, e italianos, que migraram para o Rio Grande do Sul já no final do século XIX.

Os alemães começaram a prosperar rapidamente na atividade agrícola realizada em pequenas propriedades e também se envolveram com as atividades industriais, pois muitos deles eram artesãos em sua terra de origem e já tinham experiências e conhecimentos acumulados na indústria e no comércio. No Brasil, dedicaram-se, principalmente, aos ramos alimentício, têxtil, artefatos de couro e de cerâmica. Já os italianos, também em pequenas propriedades, dedicaram-se ao cultivo da uva e à fabricação de vinhos.

Alguns núcleos coloniais de imigrantes europeus tornaram-se, atualmente, importantes centros industriais, como Novo Hamburgo, São Leopoldo, Joinville, Blumenau, Brusque e Duque de Caxias.

Nas palavras de Darcy Ribeiro:

Este salto da agricultura granjeira à indústria artesanal e, depois, à fabril, foi possibilitado pelo conhecimento por parte dos colonos de técnicas produtivas européias singelas porém mais complexas que as dominadas pelos outros núcleos brasileiros. Mas ele se explica, principalmente, pelo bilingüismo, que lhes dava acesso a melhores fontes de informação técnica e possibilitava contatos europeus que permitiram importar equipamentos e pessoal qualificado, quando necessário, e obter assistência na implantação e expansão de suas indústrias. (RIBEIRO, 2005, p. 443).

Em 1919, a indústria da Região Sul era responsável por 19,9% do valor da produção industrial brasileira (Rio Grande do Sul, com 13,5%; Paraná, com 4,5% e

Santa Catarina, com 1,9%), caindo para 16,2% em 1919 e para 13,8% em 1939. Vale salientar que a indústria sulina continuou em um ritmo crescente no decorrer dos anos, mas perdeu participação relativa no conjunto nacional em razão do grande crescimento da indústria do Estado de São Paulo. (NEGRI, 1996).

Deste modo, a Região Sul teve uma industrialização bem peculiar: o processo industrial originou-se das indústrias criadas por um grupo de empresários da região, descendentes de imigrantes, baseadas em matérias-primas agropecuárias (uva, animais, algodão, madeira) e com uma produção dirigida, a princípio, ao mercado regional, para só mais tarde atingir o mercado nacional. Atualmente, é a segunda região mais industrializada do Brasil.

A exemplo de São Paulo, a economia cafeeira também foi importante para a indústria de Minas Gerais, o segundo maior produtor nacional de café, que aumentou a sua participação industrial no conjunto do Brasil, passando de 4,4% em 1907 para 5,6% em 1919 e 6,5% em 1939. (NEGRI, 1996).

Até o advento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a nascente indústria paulista sofria acirrada concorrência com a do Rio de Janeiro, que era o mais importante centro industrial do Brasil e possuía os ramos mais diversificados. Segundo Negri (1996), a Região do Rio de Janeiro⁸ respondia, em 1907, por 37,8% do valor da produção industrial brasileira, enquanto São Paulo era responsável por 15,9%. No entanto, fatores como o maior número de empresários, maior quantidade de capitais decorrentes da cafeicultura, mão-de-obra mais qualificada, infra-estrutura de transporte mais desenvolvida, um potencial energético em crescimento e um amplo mercado consumidor possibilitaram o predomínio industrial do Estado de São Paulo. Em 1919, o valor da produção industrial de São Paulo já era de 31,5% e subiu para 37,5% em 1929 e para 41% em 1937. Enquanto isso, a participação da indústria fluminense no conjunto nacional havia caído para 20,8% em 1919 e para 17% em 1939. (NEGRI, 1996).

Em 1907, a cidade de São Paulo concentrava 51,8% do valor da produção industrial do Estado e 8,3% da produção nacional e apresentava uma estrutura industrial diversificada com destaque para a produção de bens de consumo não-

⁸ As estatísticas de produção industrial incluem o Estado do Rio de Janeiro propriamente dito, que tinha Niterói como capital, bem como o Distrito Federal (município do Rio de Janeiro) que foi a capital do Brasil até 1960. Neste ano, o antigo Distrito Federal tornou-se o Estado da Guanabara, com a capital na cidade do Rio de Janeiro, e o Estado do Rio de Janeiro continuou com a capital em Niterói. Foi somente em 1975 que houve a fusão dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara e a cidade do Rio de Janeiro passou a ser a capital do novo Estado unificado.

duráveis, como produtos alimentícios, têxtil, vestuário e calçados. (NEGRI, 1996, p. 42).

Na competição inicial com o Rio de Janeiro, vários fatores pesavam a favor de São Paulo, a maioria deles decorrentes da imigração européia. Como era de se prever, os fatores mencionados associados à cafeicultura e que promoveram a industrialização, beneficiaram o Estado de São Paulo, no qual se concentrou cada vez mais o processo. (MAMIGONIAN, 1976).

Como exposto, as bases para a concentração industrial no Estado de São Paulo foram alicerçadas no “complexo cafeeiro”, muito bem caracterizado por Barjas Negri:

Esse “complexo” envolvia, além da atividade principal, – o café, uma série de outros importantes componentes, como a agricultura produtora de alimentos e de matérias-primas; o sistema de transporte ferroviário; o sistema bancário; as atividades comerciais internas e de exportação e importação; os serviços de infra-estrutura como portos e armazéns, transportes urbanos e comunicações; atividades do setor público e a atividade industrial. Para completar, é importante destacar algumas outras variáveis de fundamental significância para a expansão do complexo cafeeiro paulista, como o movimento migratório, a disponibilidade de terras agricultáveis, o capital estrangeiro, as políticas governamentais – tarifária, monetária e cambial, manifestas muitas vezes nas várias políticas de valorização e de defesa do café; bem como os saldos da balança comercial estadual em relação ao exterior e às demais regiões do país. (NEGRI, 1996, p. 32).

O advento da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) foi importante para o processo de industrialização brasileiro. Autores como Prado Júnior (1987) e Simonsen (1973) consideram que o conflito armado teve grande influência no surgimento de novos estabelecimentos industriais, diversificando e aumentando a produção, principalmente em razão da maior escassez dos fornecedores de produtos industrializados que estavam em luta na Europa e da desvalorização da moeda brasileira no período.

Já Dean (1971) discorda da tese da grande contribuição da Primeira Guerra Mundial para o avanço da industrialização brasileira com base nos seguintes argumentos principais: 1) O comércio internacional brasileiro pouco sofreu em razão do conflito armado, pois os Estados Unidos – que só entraram diretamente na guerra em 1917 – supriram a ausência da Europa no intercâmbio com o Brasil, na compra das matérias-primas e na venda de produtos manufaturados; 2) Com base em

estatísticas de importação através do porto de Santos, o autor alega que, com o conflito, apenas foi afetada a importação brasileira de máquinas e equipamentos, pois a importação de bens de consumo não foi consideravelmente prejudicada, deixando de estimular uma maior produção interna; 3) Os dados estatísticos usados por Simonsen (1973) que retratam um aumento considerável da produção industrial no período do conflito não são confiáveis, pois padecem de deficiências no levantamento desde 1907.

Dean (1971, p. 104), em conclusão, reconhece que ocorreu um avanço na produção industrial brasileira durante o período da Primeira Guerra Mundial, mas que este incremento deveu-se muito mais a um funcionamento das máquinas já existentes por um tempo maior de horas trabalhadas, com a complementação da produção manual, do que à existência do conflito armado em si.

Numa posição intermediária entre Simonsen (1973) e Dean (1971), Pereira (1984) considera que o advento da Primeira Guerra Mundial favoreceu o crescimento industrial brasileiro, mas não na grande proporção apontada pelo primeiro, tendendo mais a se aproximar das idéias do segundo. O que ocorre é que, nos períodos de retração das economias centrais, como nos período de guerra, com a diminuição da concorrência internacional, as economias periféricas encontram possibilidades de incrementar a sua produção interna que estava ociosa, ao menos enquanto durar a crise no capitalismo central e o comércio internacional ainda não estiver normalizado, e este período é aproveitado de maneira diferente pelas economias periféricas, com umas conseguindo tirar um melhor proveito da situação do que outras.

Ainda segundo Pereira (1984), no período posterior à Primeira Guerra Mundial, a indústria brasileira, principalmente nos setores mais tradicionais (alimentos, bebidas, tecidos, caçados, chapéus, materiais de construção) continuou expandindo-se até por volta de 1923 quando se esgotaram as possibilidades de expansão das indústrias tradicionais⁹. De 1924 a 1930, a industrialização brasileira

⁹ Segundo a tecnologia empregada, as indústrias classificam-se em:

a) Indústrias tradicionais ou de trabalho intensivo: São aquelas que ainda estão mais ligadas aos antigos fatores de localização industrial, que requerem uma elevada quantidade de mão-de-obra – não necessariamente qualificada – e empregam métodos da primeira e da segunda fase da Revolução Industrial, com tecnologias mais atrasadas. Ex: Indústrias alimentícias, têxteis, calçados, móveis e de construção.

b) Indústrias modernas, dinâmicas ou de capital intensivo: São as indústrias da Terceira Revolução Industrial, que necessitam de muito capital para investimentos em tecnologia sofisticada e utilizam reduzida mão-de-obra, mas bastante qualificada, apresentando uma elevada taxa de investimento por pessoa empregada e possuindo uma flexibilidade maior de localização do que as indústrias tradicionais. Ex: Indústrias químicas, petroquímicas, eletrônicas, espaciais, aeronáuticas, robótica, de informática e outras. (SANDRONI, 1999, p. 300).

entrou em uma fase de estagnação que durou até o fim da crise do capitalismo mundial (crise de 1929).

Um marco importante para o processo de industrialização do Brasil foi a década de 1930, quando a industrialização passa a liderar o crescimento econômico brasileiro, marcando a consolidação do capitalismo industrial e a integração econômica do território nacional, aumentando, consideravelmente, as dimensões do mercado interno. O Estado de São Paulo foi o local privilegiado dos acontecimentos, como retrata Wilson Cano:

A crise de 1929 e sua recuperação provocariam o deslocamento do eixo dinâmico da acumulação, do setor agroexportador para o industrial. Desarticulando o comércio exterior, isto causaria forte reversão no abastecimento interno: as restrições às importações forçariam a periferia nacional a importar, agora, produtos manufaturados de São Paulo; este, por sua vez, deveria, crescentemente, importar mais matérias-primas e alimentos de outros estados. Passava-se, portanto, a integrar o mercado nacional sob o predomínio de São Paulo. À periferia, nada mais restava do que se ajustar a uma função complementar da economia de São Paulo, embora mantendo ainda sua antiga dependência do exterior, através de suas exportações tradicionais. (CANO, 1985, p. 62-63).

A quebra da Bolsa de Nova Iorque e os efeitos mundiais da crise de 1929 geraram uma retração do mercado mundial, abalando profundamente o sistema brasileiro agrário-exportador baseado no café, com a desvalorização do produto e a diminuição drástica das exportações. No entanto, a crise da cafeicultura estimulou o processo de industrialização basicamente por dois fatores: a política de defesa do setor cafeeiro, adotada pelo governo de Getúlio Vargas, e a já existência, no Brasil, de um relativo parque industrial, mas que ocupava uma posição secundária no sistema econômico nacional.

Como as exportações brasileiras estavam prejudicadas pela crise mundial e o Brasil possuía enormes excedentes de produção do café, o que diminuía cada vez mais os preços do produto, resolveu-se que o Governo Federal, emitindo papel-moeda, continuaria a comprar os excedentes invendáveis do café para depois queimar as sacas do produto. A desvalorização da moeda aliada à diminuição da capacidade de importar elevou, consideravelmente, o preço dos produtos industrializados estrangeiros. O objetivo dessa política era claro: defender a cafeicultura, transferindo para o conjunto da população os prejuízos que,

normalmente, concentrar-se-iam naquele setor: é o mecanismo da socialização das perdas a que se refere Furtado (1959). No entanto, os efeitos alcançados foram mais amplos, beneficiando a economia como um todo, pois, ao comprar e destruir o excedente invendável de café, o governo de Getúlio Vargas manteve a cafeicultura praticamente em seu nível normal de atividade, e os demais setores dependentes da cafeicultura continuaram também a funcionar sem abalos muito sérios.

Assim, a política de defesa do café possibilitou uma rápida recuperação da economia brasileira frente à crise de 1929 e o restabelecimento do poder aquisitivo interno, apesar da grande queda do preço do produto. Como as exportações brasileiras diminuíram sensivelmente, as importações também foram prejudicadas, impedindo o abastecimento do mercado nacional pelos produtos estrangeiros. A redução das importações diminuiu a concorrência que os produtos importados faziam à indústria nacional. Como a procura pelos produtos industrializados era maior do que a oferta, os industriais brasileiros, aproveitando-se do estímulo provocado pela redução das importações de manufaturados e pela manutenção da procura, trataram de aumentar a produção, já que as indústrias, até então desmotivadas, trabalhavam com uma capacidade muito abaixo de suas reais possibilidades. Quando a capacidade ociosa das indústrias já havia sido totalmente aproveitada, os industriais já tinham acumulado lucros suficientes para o investimento na ampliação de suas fábricas.

O ano de 1933 marcou a recuperação da economia brasileira frente à crise de 1929 sob o comando do setor industrial que passou a liderar o processo de acumulação de capital. Segundo Negri (1996, p. 60): “Entre 1933 e 1939 vamos assistir a um surto industrial no país, com taxas de crescimento da ordem de 11,2% ao ano, bem superior à taxa média anual de 5,7% verificada no período 1919/39”.

Furtado (1964) afirma que, com a retração do mercado mundial oriunda da crise de 1929, os investimentos nacionais, outrora voltados principalmente para a expansão do café, passaram a orientar-se, também, para a produção manufatureira, com vistas a satisfazer uma demanda antes atendida pelas importações.

Com a manutenção da renda interna, era preciso produzir tudo o que se importava até então e, segundo Pereira (1984), iniciou-se uma etapa mais avançada do processo de substituição das importações. “A partir da crise, a economia brasileira se volta cada vez mais para o mercado interno, deixando a demanda

externa de constituir o principal impulso dinâmico do crescimento”. (PEREIRA, 1984, p. 41).

Nesse período:

Foram afetadas favoravelmente indústrias de bens de consumo duradouro, intermediário e de produção. Fundaram-se novas metalurgias, expandiram-se as indústrias químicas e farmacêuticas. Mesmo os ramos tradicionais foram beneficiados por falta de concorrência, tendo havido uma recuperação total da indústria têxtil, ao mesmo tempo em que se expandia o setor de serviços. (PEREIRA, 1984, p. 42).

Celso Furtado é muito claro ao caracterizar o processo de substituição das importações:

A industrialização substitutiva de importações torna-se possível naqueles países subdesenvolvidos que conheceram uma primeira fase de industrialização induzida pela expansão de exportações primárias. [...] A produção industrial se expande para atender a uma procura que se tornou insatisfeita em razão do declínio das importações. O crescimento dos investimentos industriais representa novo fator de pressão sobre a capacidade de importação contraída. Surgem, assim, novas tensões estruturais que permitem ao processo seguir adiante. (FURTADO, 2000a, p. 252).

Analisando alguns documentos que retratam os discursos de Getúlio Vargas e a plataforma de política econômica da Aliança Liberal (partido de Vargas), Pereira (1984) questiona a tese ainda corrente no meio acadêmico de que a Revolução de 1930 seria, na sua origem, uma reação da burguesia industrial contra a oligarquia agrária e que a Revolução tinha um intuito planejado de industrialização para o Brasil.

Segundo o autor, Vargas não tinha um discurso industrialista e não havia “nenhum sinal de política econômica voltada para promover o processo de substituição de importações em larga escala (não importando que, à época, inexistisse tal expressão)”. (PEREIRA, 1984).

Apesar de não haver um projeto intencional industrializante na política econômica da Aliança Liberal, o governo Vargas foi um marco para o processo de industrialização do Brasil, em razão das medidas tomadas para enfrentar a crise mundial de 1929 e que acabaram criando ótimas condições para a industrialização.

A burguesia industrial não tinha razões nem condições para propor um projeto modernizante, de reestruturação do país e de mudança do *status quo*, pois estava associada com a oligarquia agrária, embora almejava a uma parcela maior do excedente econômico do que já possuía na época da Revolução de 1930. O que ocorreu durante o governo de Getúlio Vargas foi um maior equilíbrio de forças entre as oligarquias agrário-exportadoras, que continuaram interferindo no poder com muita força, e a burguesia industrial, classe então emergente e cada vez mais atuante no decorrer dos anos seguintes. Com uma política de cunho populista, o governo Vargas promulgou pelo Decreto-Lei nº 5.542, de 1º de maio de 1943, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), diploma legal responsável pela regulamentação das relações trabalhistas que beneficiaram a classe trabalhadora, como a criação do salário mínimo, férias anuais, descanso semanal remunerado, dentre outras medidas que propiciaram o apoio dos trabalhadores ao governo que, juntamente com as elites agrária e industrial, formaram o tripé que sustentou o governo Vargas até o fim da Segunda Guerra Mundial.

Outra questão polêmica gira em torno dos estímulos criados pela Segunda Guerra Mundial (1939-1945) para o desenvolvimento industrial brasileiro. Segundo uma corrente de autores, o advento do conflito foi amplamente benéfico à industrialização do Brasil. Impossibilitada pela guerra, a Europa diminuiu drasticamente a sua produção, deixando de exportar seus produtos industrializados e tendo de importar a maioria dos seus produtos, principalmente dos Estados Unidos, mas também do Brasil, que passou a diversificar a sua economia, outrora tão dependente das exportações de café.

A deterioração das relações de troca do Brasil com o exterior e a impossibilidade de importar acentuaram o processo de industrialização que já estava em curso, pois era preciso substituir os produtos outrora importados por similares produzidos internamente para se continuar atendendo o mercado consumidor que estava crescente em razão da urbanização.

A partir da década de 1940, o processo de urbanização toma impulso no Brasil, concomitantemente ao aumento das atividades industriais nas cidades, que atrai a mão-de-obra desocupada ou subocupada na zona rural que estava em crise em razão dos baixos preços do café. O censo do IBGE, de 1940, o primeiro a dividir a população do Brasil em rural e urbana, apontava que 68,90% dos brasileiros viviam nos campos naquele momento. Nos anos 1950, o processo de urbanização

intensifica-se na Região Sudeste, a mais industrializada do país, atingindo as demais regiões na década de 1970.

A dificuldade para importar forçou o governo em se empenhar na introdução do controle seletivo das importações, isto é, dificultando a importação de bens de consumo que poderiam ser fabricados no Brasil e facilitando a aquisição do exterior de bens de capital (máquinas e equipamentos) para serem usados nas indústrias já existentes ou na criação de novas empresas com tecnologias mais avançadas, com vistas a modernizar o parque industrial brasileiro e aumentar a sua produtividade.

Neste sentido:

A expansão das forças produtivas foi grandemente estimulada pela Segunda Guerra Mundial. Esta não só favoreceu, como até mesmo forçou o crescimento de algumas indústrias tradicionais (como as têxteis) e a instalação de novas, relativamente mais complexas, em setores como o mecânico, o metalúrgico etc. É que ela dificultou a importação de bens manufaturados cuja procura era anteriormente satisfeita por via do comércio internacional, já que muitos dos nossos fornecedores tradicionais tiveram que desviar parte de sua produção para fazer face ao esforço requerido pelo conflito. Em consequência, muitas indústrias viram virtualmente desaparecer a competição estrangeira. [...] A guerra teve ainda outro efeito importante: ampliou a procura de artigos industriais produzidos internamente. (PEREIRA, 1984, p. 61-62).

Barjas Negri, com base em Cano (1985), levanta índices estatísticos que apontam para o bom desempenho da indústria brasileira no período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945):

Entre 1939 e 1949, a indústria brasileira crescerá a um ritmo médio anual de 7,8%, com taxas bastante expressivas nos segmentos produtores de bens intermediários (10%) e de bens de capital e de consumo duráveis (9,3%); e ainda altas na de bens de consumo não-duráveis (6,7%), superior à verificada no período 1919/39 e muito acima da taxa de crescimento populacional. (NEGRI, 1996, p. 61).

O autor também demonstra o bom desempenho industrial do setor têxtil, beneficiado por acordos do Brasil com os países aliados para o abastecimento das forças armadas em guerra e também pela conquista de novos mercados consumidores de tecidos e vestuário na América do Sul e na África. O setor de cimentos também teve um importante crescimento nos anos do conflito, substituindo as importações, e a indústria química diversificou-se consideravelmente. Além disso,

importantes ramos industriais como a pneumática, a siderurgia (Companhia Siderúrgica Nacional) e o automobilístico (Fábrica Nacional de Motores) foram implantados nos anos próximos à Segunda Guerra. “Dessa forma, foram criados alguns graus de liberdades em importantes segmentos industriais como o de transportes, mecânica, metalurgia, borracha, papel, construção civil e sobretudo na indústria química”. (NEGRI, 1996, p. 61). E finaliza o seu raciocínio afirmando que “a produção industrial esteve protegida pela redução das importações em suas origens durante a Guerra e, a partir daí, por uma política cambial sobrevalorizada com controle de licenciamento para importações”. (NEGRI, 1996, p. 62).

No entanto, a afirmação de que a Segunda Guerra Mundial foi um poderoso estímulo para a economia brasileira não é unânime. Para Furtado (1959, p. 239), “a política seguida durante os anos da guerra foi, na essência, idêntica à que se havia adotado imediatamente depois da crise”.

Já Bresser-Pereira (2003), citando dados da CEPAL e do IBGE, afirma que houve até uma diminuição no ritmo de desenvolvimento industrial nos anos da Segunda Guerra Mundial, pois o processo de industrialização brasileiro ainda era muito dependente da importação de equipamentos dos países industrializados, e este comércio estava paralisado em razão do conflito bélico de âmbito mundial. Apenas houve o crescimento dos setores mais tradicionais da indústria, como o ramo têxtil, por exemplo, que já estava instalado no Brasil antes do conflito de 1939-1945, e que passou a operar com sua capacidade máxima nos anos da guerra.

Enquanto no quinquênio anterior a produção industrial brasileira crescera 43%, entre 1940 e 1944 aumentou apenas 30%. Se considerarmos também 1945, teremos um crescimento de 37% durante a guerra, contra 49% nos seis anos anteriores. E se a produção industrial não apresentou índices favoráveis durante a Guerra, o mesmo poderemos afirmar em relação ao produto real e ao produto real *per capita*, que entre 1940 e 1945 cresceram, respectivamente, apenas 23% e 8%. (BRESSER-PEREIRA, 2003, p. 48).

No entanto, o autor reconhece que os anos posteriores ao conflito foram importantes para a economia brasileira, pois a Segunda Guerra Mundial deixou como herança um grande aumento na Balança Comercial devido às drásticas reduções das importações.

Fernandes (1960) considera a Segunda Guerra Mundial um marco importante para a mudança de consciência social em relação à industrialização, com o processo passando a ser visto como altamente necessário e desejável, sendo embutido no sistema de valores da sociedade brasileira de forma irreversível.

A crise de 1929 mostrou ao mundo a fraqueza do liberalismo econômico e, com base no Keynesianismo¹⁰, iniciou-se um período em que o Estado passou a intervir diretamente na economia, sobretudo como agente planejador, coordenador, produtor ou mesmo empresário, para evitar novos sobressaltos do mercado.

No período de 1930 a 1955, numa tentativa de maior integração do mercado nacional, o governo passou a converter determinados problemas regionais em questões de interesse nacional e a industrialização também ganhou ares no âmbito nacional, sendo beneficiada pelo intervencionismo estatal que se fez presente na economia com a instalação de grandes empresas estatais, particularmente no ramo da indústria pesada: siderurgia, indústria química, mecânica pesada, metalurgia, mineração, geração de energia (petróleo, hidrelétricas) e outras. Eram setores que exigiam grandes capitais, cujo retorno só se daria em um período muito longo e que a burguesia nacional não tinha interesse em investir.

Para integrar os diversos complexos regionais e regular a economia como um todo, o governo criou vários órgãos e institutos, como o Departamento Nacional do Café (1933), o Instituto Nacional do Açúcar e do Alcool (1933), Instituto Nacional do Mate (1938), o Instituto Nacional do Pinho (1941), o Instituto Nacional do Sal (1941), o Instituto do Cacau da Bahia (1931), Departamento Nacional de Produção Mineral (1934), Conselho do Petróleo (1938), Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional (1940), Comissão Executiva Têxtil (1942), Comissão Nacional de Combustíveis e Lubrificantes (1941), Comissão Nacional de Ferrovias (1941) e muitos outros órgãos de cunho planejador e regulador. (NEGRI, 1996).

¹⁰ Conjunto de teorias que derivam das idéias do inglês John Maynard Keynes (1883-1946) fundamentadas na sua obra: *A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda* (1936), que alcançou grande repercussão internacional em razão do momento histórico de seu lançamento: a grande depressão econômica dos anos 1930. Keynes contesta as hipóteses neoclássicas de que as forças do mercado conduzem ao equilíbrio econômico. Mostra que é possível, em uma economia de mercado, a permanência de longas crises, marcadas pela recessão e pelo desemprego. Segundo o autor, elas ocorrem quando o investimento na economia é relativamente reduzido, não sendo suficiente para garantir o pleno emprego da força de trabalho existente. Para superá-las, recomenda o aumento do gasto público, com o objetivo de suprir a deficiência de demanda do setor privado. As obras estatais, por exemplo, criam novos postos de trabalho, diminuindo o desemprego. Assim, as políticas de cunho Keynesiano “propunham solucionar o problema do desemprego pela intervenção estatal, desencorajando o entesouramento em proveito das despesas produtivas, por meio da redução da taxa de juros e do incremento dos investimentos públicos”. (SANDRONI, 1999, p. 324).

No primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945) foram fundadas importantes empresas estatais como: Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), organizada em 1941 e que começou a funcionar em 1946 em Volta Redonda (RJ); Companhia Vale do Rio Doce, instalada em 1942 em Minas Gerais; Fábrica Nacional de Motores (FNM), fundada em 1943; Acesita, em 1944 e a Companhia Hidrelétrica de São Francisco (CHESF), criada em 1945. No segundo mandato de Vargas (1956-1960) foram criados: o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) em 1952 e, em 1953, a Petrobrás (Petróleo Brasileiro S/A) e a Eletrobrás.

A liderança industrial do Estado de São Paulo se fazia cada vez mais presente no conjunto da economia brasileira: entre 1919 e 1939, sua indústria cresceu a uma taxa de 7% ao ano, uma média superior às demais regiões do Brasil, que foi de 5% ao ano. Entre 1930 e 1949, a taxa de crescimento anual das indústrias de São Paulo passou a ser de 9%, ainda acima da média nacional que alcançou 7,8% ao ano no mesmo período, contribuindo para o avanço da concentração industrial no território paulista: 32,2% em 1919; 40,7% em 1939; e 48,9% em 1949. A concentração industrial em São Paulo foi mais acentuada no grupo das indústrias mais complexas, como as de bens de capital e de consumo duráveis, que passaram de 52,5% em 1919 para 72,4% em 1939, particularmente o ramo de material de transportes, que passou a concentrar 85,4% do total nacional no ano de 1939. (NEGRI, 1996, p. 64).

Na década de 1950, o ritmo de crescimento industrial paulista continuou acentuado e, em 1955, o Estado de São Paulo passou a concentrar 52,5% do produto industrial brasileiro, e já apresentava uma base industrial diversificada e com proporções elevadas, “responsável por 47,2% do produto gerado pelas indústrias de bens de consumo não duráveis, por 53,2% no caso de bens intermediários e por 76,6% em relação ao total da produção de bens de capital de consumo duráveis”. (NEGRI, 1996, p. 64) e, dentro do Estado de São Paulo, a concentração industrial era muito mais acentuada na capital e nos municípios próximos que, em 1956, eram responsáveis por 66,6% da indústria estadual, enquanto o interior paulista ficava com 33,4% do valor da produção industrial e com praticamente todo o setor da agropecuária que também se expandia consideravelmente, tendo o café, o algodão, a cana-de-açúcar, o milho, o arroz e a batata como os seus principais produtos. (NEGRI, 1996).

Mas a mudança marcante no processo de industrialização brasileiro foi a investida das grandes corporações estrangeiras, principalmente durante o governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira (1956-1960), período caracterizado pela presença do capital internacional e pela ação do Estado, que estabeleceu as bases de associação do capital estrangeiro com o nacional e investiu pesadamente na infra-estrutura.

Conforme Ribeiro (1995), nos anos 1950 a industrialização tomou novo impulso no governo de Juscelino Kubitschek de Oliveira, que implementou o programa de atração de um grande número de empresas multinacionais para o Brasil, principalmente no ramo da indústria automobilística, naval, química e mecânica, por intermédio de subsídios, como doação de terrenos, isenção de impostos e empréstimos estrangeiros.

Mesmo que nos anos 1930 e 1940 tenham ocorrido investimentos em infra-estrutura e o desenvolvimento de indústrias de insumos básicos, foi somente após o Plano de Metas que políticas setoriais foram elaboradas e implementadas, mediante a formalização de diretrizes e objetivos claros de política industrial. Com capital estatal, o governo aumentou a capacidade de prospecção e refino de petróleo e investiu na pavimentação e construção de rodovias, além de melhorias nas instalações e serviços portuários e aviários. Já o investimento dos capitais estrangeiros vai ocorrer principalmente nas atividades mais complexas, por intermédio da aquisição ou associação de empresas originalmente de capitais nacionais, situadas em ramos dinâmicos, como mecânica, químico-farmacêutica, automobilístico e de eletrodomésticos, mas também em setores tradicionais, como têxteis, alimentícios e outros. (OLIVEIRA, 1989).

Durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960) consolidou-se o tripé da produção industrial nacional que era composto pelo:

a) Capital privado nacional: prevaleceu majoritariamente nas indústrias de bens de consumo não-duráveis, que já vinham sendo implantadas e desenvolvidas desde o final do século XIX;

b) Capital público-estatal: foi direcionado para as indústrias de bens de capital e de bens intermediários, com grandes investimentos nos setores de base durante o governo de Getúlio Vargas;

c) Capital privado internacional: prevaleceu nas indústrias de bens de consumo duráveis que demandavam maiores investimentos em tecnologia, tanto de forma autônoma, como em associação com o capital privado nacional.

Segundo Negri (1996), a indústria paulista foi beneficiada pelo Plano de Metas e cresceu 11% ao ano no período de 1956 a 1959, ampliando a sua participação nas indústrias de bens de capital e de consumo duráveis para $\frac{1}{4}$ do total nacional, principalmente em razão da implantação do parque automobilístico e da indústria de autopeças no ABC paulista.

A Grande São Paulo¹¹ foi escolhida como o local de implantação de 80% dos investimentos estrangeiros, por reunir as melhores condições estruturais para a acumulação de capital, como: meios de transportes mais modernos, potencial energético, mercado consumidor mais evoluído, mão-de-obra mais qualificada e as principais indústrias de base para as multinacionais. Do ponto de vista espacial, o crescimento concentrado na Grande São Paulo ocorreu, principalmente, nos municípios localizados no entorno da capital paulista, notadamente no ABCD (Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Diadema). No final dos anos 1950, “mais de 40% de toda a produção industrial brasileira e quase $\frac{3}{4}$ da produção de bens de capital e consumo duráveis estava concentrada na Grande São Paulo”. (NEGRI; PACHECO, 1994, p. 64).

Durante a década de 1950, o ritmo de crescimento da indústria da Grande São Paulo foi superior ao da indústria do interior paulista, processo que passou a se alterar nas décadas seguintes. Em 1959, a Grande São Paulo concentrava 71,1% do valor da produção industrial do Estado, diminuindo a sua participação para 70,7% em 1970. No entanto, no conjunto da indústria nacional, aumentou a sua participação de 37,1% para 38,5%, devido ao crescimento da participação industrial dos municípios vizinhos da capital que passou de 10,1% em 1959 para 14,7% em 1970. **(Tabela 01).**

No período de 1959 a 1970, modificações espaciais da indústria passaram a ocorrer dentro da Grande São Paulo, com a capital paulista diminuindo a sua participação no valor da produção industrial de 51,7% para 43,8% do total do Estado, enquanto os municípios vizinhos (entorno metropolitano) aumentaram a sua

¹¹ Apesar do uso do termo Grande São Paulo no período em análise, a Região Metropolitana de São Paulo (Grande São Paulo) só foi instituída oficialmente pela Lei Complementar Federal nº 14, de 08 de junho de 1973 e pela Lei Complementar Estadual nº 94, de 29 de maio de 1974.

participação industrial estadual de 19,4% para 26,9%. Vale assinalar que a indústria da capital continuou a crescer, porém em um ritmo mais lento do que o seu entorno, daí a razão da perda relativa na participação industrial de São Paulo em relação aos municípios vizinhos.

Tabela 01
Estado de São Paulo
Concentração espacial do valor da produção industrial (em %)
1956-1970

Regiões	Em relação a São Paulo			Em relação ao Brasil		
	1956	1959	1970	1956	1959	1970
1. Grande São Paulo	66,6	71,1	70,7	34,8	37,1	38,5
1.1. Capital	51,1	51,7	43,8	26,7	27,0	23,8
1.2. Outros Municípios	15,5	19,4	26,9	8,1	10,1	14,7
2. Interior	33,4	28,9	29,3	17,2	15,1	15,9
Total do Estado	100	100	100	52,2	55,7	54,4

Fonte: Negri (1996, p. 117)

De acordo com Negri (1996), principalmente os ramos industriais mais complexos, como metalurgia, material de transporte, química, produtos plásticos, borracha, papel e papelão foram, gradativamente, instalando-se no entorno metropolitano, em razão de vários fatores como: elevação do preço dos terrenos e dos aluguéis na capital paulista, deterioração das condições de vida, problemas de habitação, violência urbana, congestionamento dos transportes, além da localização privilegiada dos municípios do entorno metropolitano, próxima de importantes vias de transporte e escoamento da produção como o complexo Anchieta-Imigrantes e a via Dutra.

Os problemas de deseconomia de aglomeração supramencionados que se fizeram sentir primeiramente na capital paulista, aos poucos foram passando ao entorno metropolitano, contribuindo para o processo de desconcentração industrial da Grande São Paulo para o interior do Estado, como será visto no próximo capítulo.

Para Pintaui e Carlos (1995), até 1955 a industrialização brasileira era restrita, devido à sua incipiente base técnica e à alta dependência da importação de bens intermediários e de capital, viabilizada por divisas auferidas com o crescimento das exportações, principalmente de produtos primários, idéia também partilhada por Negri (1996), que denomina o período de 1929 a 1955 de “industrialização restringida”. O avanço industrial precipitou pressões e condições para a implantação

da indústria pesada, principalmente com investimento estatal, que se realizou entre 1956 e 1960, concentrada, principalmente, no Estado de São Paulo.

Segundo Pereira (1984), com a concentração industrial, a Região Sudeste beneficiou-se da transferência de renda de outras regiões do país, principalmente do Nordeste, em razão de alguns fatores como:

a) A troca desigual de produtos: as regiões periféricas exportavam produtos primários que obtinham baixos preços nos mercados internacionais e, sem condições de desenvolver um parque industrial considerável em seu território, eram obrigadas a adquirir do Sudeste produtos industrializados, em sua maioria bens de consumo duráveis de maior valor, muitas vezes, a preços mais elevados do que se fossem importados do exterior.

b) Em segundo lugar, sem condições de competir com o sistema bancário mais desenvolvido do Sudeste, as demais regiões, incapacitadas de proporcionar uma alta e segura remuneração para o capital, viam suas poupanças serem drenadas para o Centro-Sul do Brasil.

c) As indústrias da Região Sudeste puderam contar com uma numerosa e barata mão-de-obra oriunda de outras regiões do Brasil, intensificando o fenômeno das migrações inter-regionais. Muitos trabalhadores, principalmente da Região Nordeste, partiam para o Sudeste em busca de empregos e melhores condições de vida, contribuindo para o crescimento desordenado dos grandes centros urbanos, principalmente São Paulo e Rio de Janeiro.

A maioria dos migrantes possuía baixa escolaridade e pouca qualificação profissional, dificultando a conquista dos melhores postos de trabalho. Como não havia empregos para todos, o “exército industrial de reserva” foi aumentando, resultando em uma precarização do trabalho: baixa remuneração, aumento das ocupações temporárias, diminuição dos direitos trabalhistas e crescimento da informalidade.

A remuneração precária, o subemprego e o desemprego contribuíram para o aumento populacional das periferias pobres das grandes cidades. O resultado é o aumento da favelização e dos loteamentos irregulares em área perigosas ou de conservação ambiental.

As transferências de recursos materiais e humanos supramencionadas, apesar de, do ponto de vista econômico, terem tornado mais baixo o custo do

crescimento industrial do Sudeste brasileiro, foram negativas do ponto de vista social e contribuíram para agravar as disparidades regionais.

Apesar de grandes avanços positivos em prol do crescimento econômico-industrial, o Plano de Metas foi acompanhado por efeitos negativos, principalmente no tocante ao aumento significativo da inflação e da dívida externa, pois coube ao capital internacional o financiamento da maior parte das obras de infra-estrutura, por meio de empréstimos concedidos diretamente pelos países centrais ou por bancos privados que cobravam altos juros e ainda estabeleciam prazos curtos para o pagamento das dívidas, o que prejudicou, consideravelmente, a economia nacional brasileira nos anos subseqüentes ao governo de Juscelino Kubitschek.

Em virtude das crescentes taxas inflacionárias, o salário real sofreu forte desgaste, uma vez que os aumentos salariais nominais não foram suficientes para contornar as perdas provocadas pela inflação. Segundo Pereira (1984), por volta de 1958, o poder aquisitivo do salário real tendeu a decrescer paulatinamente, diminuindo o poder de consumo das classes sociais mais baixas.

A opção do governo pelo transporte rodoviário também onerou a economia brasileira para o futuro, pois o rodoviarismo não é o sistema de transporte mais recomendado para países continentais como o Brasil, em virtude dos vultosos gastos de combustível por quilômetros rodados, bem superiores aos dispendidos pelos sistemas ferroviário e hidroviário.

Enfim, se por um lado o projeto desenvolvimentista da segunda metade da década de 1950 teve a virtude de elevar o Brasil ao patamar de uma economia predominantemente industrializada, por outro, contribuiu também para o crescimento da concentração de renda e das disparidades regionais, com o predomínio da Região Sudeste sobre as demais regiões.

Durante as primeiras décadas do Regime Militar, mais precisamente no período de 1968 a 1973, a economia brasileira se expandiu a taxas superiores a 9% ao ano. O ritmo de crescimento foi sustentado, basicamente, por grandes investimentos estatais em obras faraônicas de necessidade, rentabilidade ou eficiência duvidosas, como a construção das rodovias Transamazônica e Perimetral Norte, grandes hidrelétricas em regiões inóspitas e o polêmico acordo nuclear feito entre o Brasil e a Alemanha para a construção das usinas nucleares de Angra dos Reis, no Estado do Rio de Janeiro. Também houve uma grande investida do capital estrangeiro em vários setores da economia, como na extração de minerais metálicos

(ferro, manganês, zinco, ouro etc), principalmente na Região Norte (projetos Carajás, Jari e Trombetas); na expansão das áreas agrícolas com o incremento de monoculturas para exportação; nas indústrias químico-farmacêuticas e na fabricação de bens de capital.

No entanto, os investimentos foram feitos às custas de pesados empréstimos estrangeiros que, com o aumento dos juros internacionais, fizeram crescer, consideravelmente, a dívida externa brasileira, contribuindo para a estagnação e declínio das taxas de crescimento econômico na década de 1980, a chamada “década perdida”. Enquanto o mundo desenvolvido e alguns países do Sudeste da Ásia (como os “Tigres Asiáticos”) intensificavam a modernização e expansão do seu padrão tecnológico, o Brasil vivia uma crise econômica interna.

Na busca contínua para aumentar o superávit na balança comercial, o governo dos militares aumentou demasiadamente as taxas de importação, dificultando a aquisição no exterior tanto de bens de consumo, como de capitais e de produção. A consequência desta medida protecionista foi o sucateamento do parque industrial brasileiro ao longo da década de 1980, em razão da falta de investimentos na renovação das máquinas já existentes, bem como na compra de novos equipamentos mais modernos com tecnologias mais avançadas, o que diminuiu a produtividade do setor industrial e prejudicou, consideravelmente, a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

Assim, a política governamental de investimento público no setor produtivo, articulada aos gastos e subsídios das estatais em favor do setor privado, com uma pressão permanente sobre o setor externo, criou sérias dificuldades para a estabilidade da economia brasileira, com uma forte tendência à elevação do nível de preços e ao endividamento externo, com os juros da dívida consumindo altas somas do Produto Interno Bruto que poderiam ser investidas nas melhorias das condições sociais da população brasileira, como educação, saúde, saneamento básico, aumento de salários e criação de novos empregos.

Para Pintaudi e Carlos (1995), o crescimento econômico do período chamado equivocadamente de “milagre brasileiro” pode ser caracterizado como “excludente e concentrador”, por excluir a maioria da população dos benefícios sociais característicos de um desenvolvimento econômico e também por concentrar a renda nas mãos de uma minoria dominante integrada aos setores modernos da economia. A taxa de lucro dos empresários foi ampliada às custas da diminuição dos salários

reais dos trabalhadores, reduzindo o seu poder aquisitivo. Desta forma, os lucros decorrentes da exploração do trabalho eram reinvestidos no aumento da produção, dando continuidade ao já histórico processo brasileiro de concentração de renda.

A política econômica de estatização de empresas ineficientes e deficitárias implantada durante o Regime Militar (1964 a 1985) com a utilização de recursos públicos (tributos) comprometeu as receitas do governo com sérias conseqüências para a maioria da população, pois os serviços que eram legalmente de responsabilidade pública, como saúde e educação, foram renegados a um plano secundário com a alegação de falta de recursos, que eram desviados para a manutenção das empresas estatais e a sustentação dos gastos da máquina administrativa.

Assim, o chamado desenvolvimento econômico brasileiro que se baseou na intervenção estatal subsidiada por elevados investimentos de capital externo produziu uma forte concentração inter-regional da riqueza e interpessoal da renda. De acordo com Fernandes e Casagrande (2003), o projeto nacional-desenvolvimentista resultou muito mais em elevadas taxas de crescimento econômico, com melhorias visíveis no conjunto da infra-estrutura econômica e urbana necessária à diversificação da base produtiva, principalmente no tocante à indústria de transformação, do que em melhorias substanciais do padrão de distribuição da riqueza no país.

Furtado chama este processo de acentuado crescimento de “desenvolvimento periférico”:

Desenvolvimento “periférico” passa a ser, portanto, a diversificação (e a ampliação) do consumo de uma minoria cujo estilo de vida é ditado pela evolução cultural dos países de alta produtividade e onde o desenvolvimento se apoiou, desde o início, no progresso tecnológico. Mais precisamente: o principal fator causante da elevação de produtividade na economia periférica industrializada parece ser a diversificação dos padrões de consumo das minorias de altas rendas, sem que o processo tenha necessariamente repercussões nas condições de vida da grande maioria da população. (FURTADO, 2000a, p. 257).

Enfim, apesar de uma reconhecida melhoria no padrão de renda das famílias, principalmente as de classe média e média-alta, e de conquistas significativas em saneamento básico, nível de escolaridade e condições de saúde nas décadas

posteriores à Revolução de 1930, é indiscutível o fato de que o modelo de modernização conservadora evoluiu exatamente a partir da concentração de renda, com sérias implicações para o futuro, pois, atualmente, o Brasil é o quarto país do mundo com a pior distribuição de renda, atrás apenas da Suazilândia, Nicarágua e África do Sul, de acordo com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) de 2001, referente a dados de 1999. No Brasil, enquanto os 10% mais pobres têm acesso a apenas 1% de toda a renda gerada no país, os 10% mais ricos auferem 46,7% da renda total. (IBGE, 2000).

CAPÍTULO 3

A DESCONCENTRAÇÃO URBANO-INDUSTRIAL EM SÃO PAULO E OS EIXOS DE DESENVOLVIMENTO.

A partir da década de 1970, e intensificando-se nos anos 1980, inicia-se no Estado de São Paulo uma dispersão das atividades industriais do aglomerado metropolitano, com as indústrias estruturando-se em direção dos traçados dos principais eixos viários que partem da capital paulista rumo ao interior do Estado, principalmente em razão dos custos de aglomeração, como o alto preço do solo urbano, congestionamento da metrópole, aliados a problemas de ordem ambiental e à deterioração das condições de vida provocados pela concentração industrial.

Lencioni (2003) critica o uso da expressão “interiorização da indústria paulista”, utilizada por muitos autores para caracterizar a expansão industrial dos anos 1970 para o interior do Estado porque, há várias décadas, a indústria já se encontrava no interior do Estado.

Historicamente, a indústria paulista, desde sua gênese, esteve presente no interior, haja vista que no final da década de 1920 cerca de 30% da produção industrial paulista era proveniente do interior, sobretudo das regiões de Sorocaba e de Campinas, que concentravam 21,2% dos operários do Estado de São Paulo. (SEADE; SUZIGAN *apud* LENCIONI, 2003, p. 466).

Mesmo nos primórdios da industrialização paulista, o censo industrial de 1907 já apontava o interior de São Paulo como responsável por 41,8% do valor da produção industrial, enquanto a área geográfica que constituiria, no futuro, a Grande São Paulo (capital e os municípios vizinhos) concentrava 58,2% da produção industrial do Estado. No interior, os ramos industriais que mais se destacavam eram o alimentício e o têxtil, responsáveis por $\frac{3}{4}$ do valor da produção industrial interiorizada, mas os ramos de couros e peles, metalurgia, material de transporte e produtos químicos também estavam dispersos pelo interior, principalmente nas regiões de Sorocaba (tradicional centro da indústria têxtil) e Campinas (ramos mais diversificados). (NEGRI, 1996).

A proximidade das matérias-primas, principalmente o café, a cana-de-açúcar, o algodão e o gado bovino para a agroindústria (beneficiamento de café, beneficiamento de óleo de caroço de algodão, usinas de açúcar, frigoríficos, curtumes e artefatos de couro), e o algodão para a indústria têxtil, além da disponibilidade de água e o potencial energético do interior do Estado, que possuía inúmeras quedas d'águas que possibilitavam a instalação de pequenas usinas hidrelétricas, foram os principais fatores de localização industrial no interior de São Paulo nas primeiras décadas do século XX, principalmente nos ramos de alimentos e têxtil. Além disso, o desenvolvimento da agricultura paulista também propiciou a formação de um segmento produtor de peças para a reposição de máquinas e equipamentos para a agroindústria, o que possibilitaria o aparecimento de uma eficiente indústria de máquinas e implementos agrícolas já na década de 1930. O setor de material de transporte desenvolveu-se no interior na medida em que a rede ferroviária ia se expandindo da capital para o norte, o noroeste e o oeste do Estado, o que demandava a existência de oficinas de reparação, fabricação de peças e montagem de equipamentos para as ferrovias. (NEGRI, 1996).

No entanto, o aumento da concentração industrial das atividades mais complexas, como química, metalurgia, plásticos, material de transportes, mecânica, borracha e material elétrico na capital paulista e no seu entorno, fundamentalmente nas décadas de 1930 e 1940, como já foi analisado no capítulo anterior, fizeram com que o interior paulista perdesse participação relativa no total da produção industrial do Estado. Vale salientar que a indústria interiorana nunca deixou de se expandir, porém cresceu a ritmos mais lentos do que os verificados na Grande São Paulo, região que liderou o ritmo de crescimento industrial até a década de 1950 e que passou a crescer de forma mais lenta do que o interior do Estado de São Paulo nas décadas seguintes, diminuindo, paulatinamente, sua participação relativa no conjunto do Estado em relação ao interior, que passou a aumentar cada mais a sua participação na indústria estadual e nacional.

Já na década de 1960, algumas regiões do interior paulista, principalmente Campinas e o Vale do Paraíba, tiveram um crescimento industrial superior à média estadual:

Estes são os dois casos regionais mais ilustrativos de como a chamada "interiorização" da indústria, que iria se fortalecer na

década de 1970, só pode ser explicada por um exame histórico de formação do espaço econômico de São Paulo. Campinas, pelo seu passado cafeeiro e pelo significativo crescimento industrial das décadas de 1950 e 1960, como chamou a atenção Semeghini, e o Vale, por ser uma região em que se assiste a “um processo particular de organização de um centro regional, cujos determinantes estão quase que exclusivamente assentados sobre o crescimento urbano-industrial que se dissemina pelo Entorno da capital, a partir dos anos 50”. (SEMEGHINI *apud* NEGRI, 1996, p. 123).

Na década de 1970, a indústria do interior do Estado de São Paulo já se encontrava bastante diversificada e os tradicionais ramos alimentícios e têxteis que em 1956, em conjunto, concentravam 62,5% do valor da produção industrial do interior paulista foram, paulatinamente, perdendo peso relativo, passando a representar, ainda conjuntamente, 43,7% do valor da produção industrial do interior de São Paulo em 1970. Os segmentos industriais mais significativos do interior de São Paulo em 1970 no tocante ao valor da produção industrial eram: indústria alimentícia (31,3%); química (13,8%); têxtil (12,4%); metalurgia (9,5%) e mecânica (5,3%). Em 1970, o interior paulista era responsável por 29,3% do valor da indústria de transformação estadual, representando cerca de 14,7% da indústria nacional. Na indústria do interior, também já estava nítida a liderança da Região de Campinas no valor da produção industrial do Estado de São Paulo (10,5%), seguida pelo Litoral (4,2%), Região de Ribeirão Preto¹² (3,6%), Vale do Paraíba (3,1%) e Sorocaba (2,3%), as maiores responsáveis pelo crescimento industrial do interior de São Paulo no pós-1970. (NEGRI, 1996).

Assim, a indústria interiorana não é uma novidade, “o novo está na importância industrial que assume o interior paulista e que o coloca como o segundo espaço industrial do país, superado apenas pela Região Metropolitana de São Paulo”. (LENCIONI, 2003, p. 466).

Segundo a Fundação Seade (1988) e Negri (1996), os principais fatores que influenciaram decisivamente o crescimento industrial do interior paulista e que se fizeram presentes com maior intensidade na década de 1970 foram:

1) A modernização da agricultura, que propiciou condições favoráveis para a expansão e modernização de uma estruturação agroindustrial.

¹² Nesse momento, a Região de Ribeirão Preto ainda englobava as atuais Regiões de Ribeirão Preto, Central, Franca e Barretos, que passaram a se constituir Regiões Administrativas autônomas em 1990.

Desde as primeiras décadas do século XX, o crescimento e a diversificação da agropecuária paulista, principalmente com as culturas do café, da cana-de-açúcar, do algodão e da pecuária bovina de corte e leiteira, propiciaram o fornecimento de matérias-primas para o desenvolvimento da agroindústria no interior do Estado de São Paulo.

Em 1928, o interior contava com várias indústrias de beneficiamento de café, o principal produto de exportação brasileiro. A indústria açucareira, totalmente interiorizada, concentrava-se principalmente na Região de Campinas (44,1%) e Ribeirão Preto (40%). A agroindústria de óleos vegetais localizava-se mais próxima à zona algodoeira de Sorocaba e, posteriormente, de Marília e Presidente Prudente, onde foram montadas importantes indústrias de óleo de caroço de algodão, desconcentradas da capital do Estado. A cultura do algodão servia também como matéria-prima para a indústria têxtil, concentrada principalmente nas regiões de Sorocaba e Campinas. Em 1928, a indústria frigorífica possuía 11 unidades no interior do Estado, responsáveis por um terço da produção frigorífica estadual, com destaques para o frigorífico Anglo, de Barretos, com 23% da produção do Estado e a Companhia Frigorífica de Santos, com 7,8%. Os laticínios (leite e derivados) concentravam-se, sobretudo, nas bacias leiteiras do Vale do Paraíba, Campinas e Ribeirão Preto. A pecuária também fornecia matéria-prima para as indústrias do couro (curtumes e pequenas fábricas de artefatos de couro) que encontravam nos principais centros urbanos do interior paulista seus mais importantes mercados consumidores e fornecedores de insumos. Por sua vez, a indústria de papel e papelão também encontrava no interior uma grande disponibilidade de matérias-primas, como madeiras e o bagaço da cana-de-açúcar. (NEGRI, 1996).

A partir da década de 1950, com a modernização da agricultura, a agropecuária paulista se torna ainda mais dinâmica em razão do aumento considerável do número de tratores e equipamentos agrícolas e do uso de fertilizantes e insumos agrícolas, o que elevou consideravelmente a sua produtividade e propiciou uma maior articulação agricultura-indústria. O desenvolvimento da agricultura possibilitou o crescimento da indústria mecânica ligada à agropecuária, pois fornecia máquinas, peças, equipamentos e implementos agrícolas para as atividades rurais, bem como para a montagem das agroindústrias do interior, como as de beneficiamento de café, arroz, milho, óleos comestíveis, usinas de açúcar, frigoríficos e laticínios. A demanda agrícola por fertilizantes e

adubos também dinamizou o setor químico e os insumos agrícolas passaram a ser produzidos com maior intensidade na década de 1960.

Segundo Negri (1996, p.112), “em 1970, a agricultura de São Paulo concentrava 40% dos tratores utilizados no Brasil e tinha participação semelhante nas despesas realizadas com adubação, corretivos e fungicidas e um terço do total do crédito rural”. Já a partir de 1965, o Estado passou a desempenhar um papel importante na criação do Sistema Nacional de Crédito Rural que incentivou a produção agrícola paulista, tanto em quantidade como em qualidade, e possibilitou a expansão da área cultivada, principalmente dos produtos agrícolas que poderiam ser transformados pela agroindústria, como a cana-de-açúcar, o café, a soja e a laranja e o Brasil passou a conquistar novos mercados internacionais para os produtos agroindustriais.

Os produtos agroindustriais eram responsáveis por 35% das exportações do Estado de São Paulo no período de 1975 a 1985. (NEGRI, 1996, p. 185-186). Em 1970, a agroindústria era responsável por 21,4% do valor da produção industrial estadual e por 10,9% da mão-de-obra empregada na indústria, valores que diminuíram, respectivamente, para 16,6% e 8,2% em 1980, em razão do aumento da participação relativa dos setores produtores de bens de consumo duráveis e de bens de capital no total na indústria estadual. (NEGRI, 1996, p. 196).

Na década de 1970, já estavam estruturados em São Paulo seis complexos agroindustriais que desempenhavam importante papel na economia estadual e mesmo nacional:

1) Complexo da laranja: a expansão do processamento da laranja iniciou-se em São Paulo na década de 1960, atividade que fornecia o suco de laranja concentrado e o farelo cítrico destinados, prioritariamente, ao mercado internacional e se concentrou, sobretudo, nas regiões de Campinas, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto. Segundo Negri (1996, p. 214), “a agroindústria cítrica expandiu-se e consolidou-se graças às exportações, beneficiadas por uma série de incentivos fiscais e financeiros desde a época do ‘milagre brasileiro’”. Em 1970, o Estado de São Paulo já era responsável por 90% da produção nacional de sucos cítricos e o Brasil tornou-se o maior exportador mundial de suco de laranja.

2) Complexo da carne: fornecia carne bovina e suína fresca e resfriada e aves congeladas, concentrando-se, sobretudo, na porção oeste de São Paulo, principalmente nas regiões de Araçatuba, Presidente Prudente e de Barretos.

3) Complexo do café: era o mais tradicional e fornecia o produto em grãos e beneficiado (em pó). Apesar da perda relativa na produção agrícola estadual, o café recebeu do Instituto Brasileiro do Café (IBC) novos estímulos para a renovação e revigoração das lavouras já na década de 1960, o que incrementou a produção de cafés finos de melhor qualidade e que obtinha melhores preços no mercado internacional.

4) Complexo do algodão: apesar da diminuição da cultura algodoeira no período, fornecia o produto em rama, o farelo, fios e o óleo de caroço de algodão bruto e refinado. No Estado de São Paulo, o complexo algodoeiro foi perdendo terreno para a expansão do complexo da soja.

5) Complexo da soja: fornecia o farelo, grãos, ração, torta e o óleo comestível bruto e refinado que teve grande expansão em São Paulo na década de 1970. Na década de 1980, o Estado de São Paulo era responsável por 15% das exportações brasileiras de farelo, grãos, torta e óleos de soja e beneficiava a matéria-prima produzida tanto internamente, como oriunda do norte do Paraná e da Região Centro Oeste do Brasil, grandes produtoras de soja.

A agroindústria de óleos vegetais possui a característica de poder operar com diversos produtos agrícolas para a fabricação de óleos e gorduras comestíveis e de tortas e rações animais, como o algodão, a soja, o amendoim, o girassol, a canola, a mamona e o milho.

6) Complexo da cana-de-açúcar: fornecia o açúcar cristal e refinado (já tradicionais) e o álcool anidro e hidratado. A política de incentivos à produção do açúcar e do álcool estimulada pelo Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), criado em 1933, beneficiou, sobretudo, o Estado de São Paulo, o qual possuía maiores investimentos, melhores terras e maiores vantagens competitivas. Em 1950, o Estado já era o maior produtor de açúcar do país. Na safra de 1980/1981, São Paulo foi responsável por cerca de 47,4% do total nacional da produção de açúcar, atividade que passou a alterar bons e maus momentos nas décadas seguintes de acordo com o preço do açúcar no mercado internacional. A produção alcooleira teve uma grande expansão na segunda metade da década de 1970, graças ao impacto promovido pelo pró-álcool.

O Programa Nacional do Alcool (pró-álcool) foi instituído pelo governo federal como uma tentativa para se contornar os altos custos impostos pela elevação do preço internacional do petróleo no mercado internacional na década de 1970 e teve

duas fases distintas: no período de 1975/1979, destinou-se à produção do álcool anidro que era misturado à gasolina e, na fase de 1980/1985, o governo incentivou a produção do álcool hidratado, utilizado como combustível em substituição à gasolina. Teve uma grande importância para a economia paulista, pois incrementou as indústrias mecânicas e metalurgias produtoras de peças, máquinas e equipamentos, já localizadas em São Paulo, e que passaram a fabricar as caldeiras, moendas, turbinas, reservatórios e demais materiais destinados à montagem das destilarias de álcool. “Entre 1974 e 1983, as duas únicas fábricas de destilarias de álcool do país – Codistil e Conger – localizadas em Piracicaba, produziram 471 novas destilarias”. (NEGRI, 1996, p. 187). Além de incrementar a indústria de máquinas e equipamentos, o pró-álcool também foi responsável pelo aumento da participação da indústria química do interior do Estado no valor da transformação da indústria química nacional.

Na safra de 1979/1980, o Estado de São Paulo já era responsável por 72,9% da produção nacional de álcool que se concentrava, sobretudo, nas Regiões de Campinas e Ribeirão Preto, alastrando-se, paulatinamente, para as demais regiões do país.

As agroindústrias da laranja, cana-de-açúcar, goiaba e tomate tem uma importância muito acentuada na economia do município de Itápolis, o recorte territorial desta pesquisa, como se observará nos capítulos seguintes.

2) As políticas de “descentralização” industrial e os investimentos estatais.

Apesar do empenho do governo federal na implantação de uma política de descentralização industrial¹³ da Região Metropolitana de São Paulo para as demais regiões do Brasil pensadas desde o início da década de 1960 e evidenciadas na década de 1970 com os Planos Nacionais de Desenvolvimento, uma parte dos investimentos, em razão da grande dimensão da economia paulista e da dinâmica do capitalismo, também foi direcionada para o interior do Estado de São Paulo, o que fez com que aumentasse a participação da indústria interiorana no total da indústria estadual e nacional.

Os investimentos públicos no setor produtivo do interior paulista de maior relevância foram: a instalação de refinarias de petróleo em Paulínia e São José dos

¹³ A diferenciação entre descentralização e desconcentração industrial será analisada mais adiante neste mesmo capítulo.

Campos, a consolidação do pólo petroquímico de Cubatão, a expansão da Companhia Siderúrgica Paulista (Cosipa), a instalação de plantas industriais no setor de eletrônica, informática e telecomunicações em Campinas e de indústrias do setor bélico e aeroespacial em São José dos Campos, além do pró-álcool, projetos que estimularam a instalação de novas indústrias complementares no interior paulista.

A construção da Refinaria do Planalto Paulista (Replan), em Paulínia, Região de Campinas, iniciou-se em 1969 e a empresa entrou em funcionamento em 1972, passando a ser a maior refinaria do Brasil, responsável por 20% da capacidade de refino do petróleo brasileiro. A Refinaria Presidente Bernardes, que iniciou suas atividades em 1955, em Cubatão, na Baixada Santista, também foi contemplada com investimentos na sua modernização e ampliação, passando a representar 12,1% da capacidade brasileira de refino de petróleo. Na década de 1980, entrou em funcionamento em São José dos Campos a Refinaria Henrique Lage, participando com 12,5% da capacidade de refino do petróleo brasileiro. Em razão dos grandes investimentos no setor petroquímico, o interior de São Paulo, que em 1970 concentrava 34,3% da indústria química do Estado, passou a concentrar, em 1980, 60,4%. (NEGRI, 1996).

A Companhia Siderúrgica Paulista S.A. (Cosipa), construída em 1963 em Cubatão, no litoral paulista, passou por um processo de reestruturação de sua capacidade produtiva na década de 1970 e aumentou consideravelmente a sua produção de aço para atender a demanda brasileira de manufaturados para a exportação.

A instalação da Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) em 1969 em São José dos Campos, onde já havia o Centro Tecnológico de Aeronáutica (CTA) e o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) desde a década de 1950, contribuiu para a consolidação no Vale do Paraíba paulista de um complexo tecnológico e industrial especializado no setor bélico e aeroespacial já na década de 1970.

A Região de Campinas beneficiou-se de investimentos estatais na área de pesquisa científica e desenvolvimento tecnológico, como a fundação da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), em 1965, a instalação do Centro de Energia Nuclear junto à Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (ESALQ, da USP) em Piracicaba, o Centro de Pesquisa e Desenvolvimento da Telebrás, em 1976, o Centro Tecnológico para a Informática (CTI) em 1983 e outros centros de

fomento à pesquisa que propiciaram a instalação de indústrias modernas nos ramos de eletrônica, informática e de telecomunicações. (NEGRI, 1996).

Além de investimentos no setor produtivo da economia paulista, o governo federal contribuiu para a desconcentração industrial com melhorias na infra-estrutura de transporte e comunicações do Estado de São Paulo, fornecendo recursos para a ampliação da malha viária estadual, a modernização do sistema de transporte e para os setores de energia elétrica e telefonia.

Aproveitando-se das iniciativas do governo federal na implantação de políticas de descentralização industrial da metrópole paulista para outras regiões do Brasil, o governo estadual também buscou um conjunto de alternativas para direcionar novos investimentos da capital e o seu entorno para o interior do Estado, numa tentativa de se minimizar os graves problemas urbanos da aglomeração metropolitana.

Segundo Negri (1996), as políticas estaduais eram de duas naturezas: persuasiva e restritiva. As persuasivas consistiam em um conjunto de informações postas à disposição dos empresários para orientá-los na tomada das decisões de localização industrial, ao mesmo tempo em que o governo estadual investia em melhorias da malha viária estadual, principalmente das rodovias que faziam a ligação da capital com os principais centros urbanos do interior paulista. Já as medidas de caráter restritivo consistiam em um conjunto de legislação criado no decorrer da década de 1970, referente à proteção ambiental, ao parcelamento do solo urbano, ao zoneamento industrial e à proteção de mananciais de recursos hídricos, principalmente na Região Metropolitana de São Paulo. Este conjunto de medidas restritivas funcionou como um fator inibidor para as novas indústrias, principalmente dos ramos mais poluentes, que preferiram se instalar no interior do Estado fugindo do alcance legal que vigorava na Grande São Paulo.

No entanto, na prática, os vários problemas urbanos metropolitanos, como habitações precárias e deficientes, saneamento insuficiente, degradação ambiental, violência, trânsito caótico, poluição e muitos outros não foram resolvidos e ainda foram “desconcentrados”, sobretudo, para as principais cidades do interior de São Paulo.

Vários governos estaduais se preocuparam com a excessiva concentração industrial na Grande São Paulo e buscaram alternativas para conter os chamados “custos de aglomeração urbana” e diminuir as desigualdades regionais, apesar de que o alcance prático das medidas tenha sido bem reduzido. Negri (1996) fez uma

síntese das políticas de descentralização industrial implementadas pelo governo do Estado de São Paulo desde o início da década de 1970:

No governo de Abreu Sodré (1967-1971), foi criado o Grupo de Descentralização Industrial (GDI) em 1968, um grupo de estudos sobre as diretrizes a serem implantadas para a descentralização industrial da Grande São Paulo e, em conclusão, decidiu-se que o Estado não deveria intervir de forma direta na fixação de áreas determinadas para a localização industrial. Já o Grupo de Análise Territorial (GAT), preocupou-se com o descongestionamento da Grande São Paulo e defendia medidas para a diminuição das desigualdades regionais, chegando-se a cogitar a utilização dos incentivos fiscais e a criação de “Distritos Industriais” numa tentativa de se dinamizar novas áreas marginalizadas pelo capital industrial.

Na gestão de Laudo Natel (1971-1975), defendeu-se uma ação mais direta do Estado com estímulos para a localização industrial nas áreas menos industrializadas de São Paulo, já que a concentração industrial era um “fenômeno natural” da lógica capitalista. Para tanto, foi criado o Plano de Interiorização do Desenvolvimento que identificou quatro principais eixos rodoviários que faziam a ligação da capital do Estado com o interior e que já funcionavam como vias de entrada do capital industrial no interior paulista: 1) Via Anhangüera, rumo a Ribeirão Preto; 2) Rodovia Washington Luiz, em direção a São José do Rio Preto; 3) Rodovia Castelo Branco, na Região de Sorocaba; 4) Via Dutra, no Vale do Paraíba. Em seguida, foram implementadas algumas medidas de ordem prática, como: A criação do Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento (Proinde), que tinha o objetivo de ampliar e pavimentar a malha rodoviária estadual; a implementação do “Balcão de Projetos”, com vistas à industrialização do interior; diagnósticos socioeconômicos sobre as Regiões Administrativas; utilização dos Escritórios Regionais de Planejamento; e a criação da Companhia Estadual de Tecnologia de Saneamento Básico e de Controle de Poluição e de água (Cetesb), órgão de fiscalização das novas instalações industriais.

O governo de Paulo Egydio Martins (1975-1978) apresentou o plano denominado de “Política de Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado de São Paulo” que tentou implantar vários programas para atenuar as disparidades regionais, dentre eles: Programa de Cidades Médias, Programa do Macroeixo Rio – São Paulo, Política de Desconcentração e Descentralização Industrial, Programas de Cidades Pequenas, Programa das Instâncias Hidrominerais, Climáticas e de

Interesse Turístico e o Programa do Pontal do Paranapanema, além da construção da rodovia Bandeirantes, na Região de Campinas, sendo que os dois primeiros programas foram os mais efetivos, principalmente o primeiro, pois viabilizou a transferência de recursos para alguns municípios importantes do interior, como Campinas, São José dos Campos, Jacareí, Piracicaba, Americana, São Carlos, Ribeirão Preto, Sorocaba, Araraquara e outros, destinados a investimentos na infraestrutura urbana, com o intuito de que se tornassem os receptores principais da desconcentração industrial da metrópole paulista.

No governo de Paulo Salim Maluf (1979-1982), a temática da descentralização industrial ficou em um segundo plano e apenas foi cogitada a transferência da capital de São Paulo para o interior, projeto que não saiu da teoria. No tocante à malha viária estadual, foi construída a rodovia dos Imigrantes, mais uma ligação da capital com o litoral. Já no final do mandato, surgiram dois documentos de política industrial que nem chegaram a ser implementados.

Durante o governo de André Franco Montoro (1983-1986), enfatizou-se o aspecto administrativo com a criação das Regiões de Governo e, em 1986, dos Escritórios Regionais de Governo, órgãos que auxiliavam no planejamento do orçamento estadual. Com a descentralização administrativa, as prefeituras receberam recursos que puderam ser investidos em melhorias para a infraestrutura urbana. No entanto, a maior contribuição do governo Montoro para a desconcentração industrial foi o grande investimento no sistema viário estadual: pavimentação de mais de quatro mil quilômetros de estradas vicinais em regiões produtoras de alimentos e matérias-primas agroindustriais; duplicação de importantes vias de penetração e implantação da terceira faixa; modernização da ferrovia Campinas – Santos; e construção de eclusas no rio Tietê, que viabilizaram mais de 400 quilômetros da hidrovía Tietê-Paraná.

No governo de Orestes Quécia (1987-1990), a política de desconcentração assumiu maiores vultos e foram criados três importantes documentos: “A Interiorização da Indústria no Estado de São Paulo”, “Política de Industrialização do Estado de São Paulo – Financiamento ao Setor Privado” e “Política de Industrialização do Estado de São Paulo – Coordenação Financeira”, que apontaram as áreas preferenciais para a desconcentração industrial, sobretudo, as mais próximas da capital e melhores servidas pelos eixos viários mais importantes. O governo Quécia deu continuidade à política de investimentos na melhoria do

sistema viário estadual: conclusão da hidrovía Tietê-Paraná; pavimentação de mais de cinco mil quilômetros de estradas vicinais e a duplicação e expansão de trechos das rodovias Castelo Branco, Anhangüera, Dom Pedro I e Washington Luiz, esta no trecho de Araraquara até Mirassol.

Paralelamente aos investimentos federais e estaduais em políticas de desconcentração industrial da Grande São Paulo, as prefeituras municipais, na década de 1970 e, principalmente, de 1980, passaram a instituir políticas atrativas para as novas indústrias utilizando-se de vários incentivos, como doação de terrenos, construção e doação de prédios, implantação de vias de acesso, isenção parcial ou total de alguns tributos municipais por um determinado período de tempo e a construção dos chamados “Distritos Industriais”, dotados de toda a infra-estrutura física necessária para o funcionamento das novas indústrias. A concorrência entre as prefeituras foi tão grande que as vantagens de uma municipalidade sobre a outra acabavam se anulando, proporcionando ao capital industrial uma situação privilegiada para a localização das novas plantas industriais com uma grande economia de implantação e funcionamento, contudo, na grande maioria dos casos, as empresas mais importantes continuaram se localizando nas regiões mais dinâmicas do Estado de São Paulo.

3) A elevação dos custos de aglomeração na Grande São Paulo.

A grande concentração urbano-industrial na Região Metropolitana de São Paulo, como já mencionado no capítulo anterior, propiciou o chamado efeito aglomeração, isto é, a denominação dada ao conjunto de efeitos positivos e negativos resultantes da localização de várias empresas em um mesmo local. (SANDRONI, 1999).

Como vantagens proporcionadas às indústrias decorrentes da aglomeração metropolitana podem ser citadas: o maior mercado consumidor brasileiro para os produtos industrializados; a existência de mão-de-obra barata em razão do “exército industrial de reserva”, bem como qualificada e especializada; proximidade com o maior porto brasileiro localizado na Baixada Santista; existência de vários órgãos de fomento à pesquisa e ao desenvolvimento de novas tecnologias; redução de custos proporcionados pelas economias de aglomeração, como a diminuição dos custos de transporte (frete) e a complementaridade entre as empresas, e uma série de outros fatores que fizeram da Grande São Paulo o maior pólo industrial da América do Sul.

Já os efeitos negativos da aglomeração (deseconomias de aglomeração) decorrem, por exemplo, do crescimento da poluição e da degradação ambiental, das deficiências no abastecimento de água, na coleta do lixo e do esgoto urbano, das dificuldades no trânsito e nos meios de transporte de carga e de passageiros, do aumento dos índices de criminalidade, da deterioração das condições de habitabilidade, do aumento do desemprego e das condições de vida da população, da elevação dos preços dos terrenos e da especulação imobiliária etc. Este conjunto de problemas urbanos ocorre em maior grau nas grandes metrópoles e, aliado a outros fatores como a ampliação do poder sindical da classe trabalhadora e da fiscalização das legislações trabalhista e ambiental, muitas vezes obriga os empresários a fugirem do congestionamento metropolitano em busca de alternativas para a localização industrial em outras áreas, optando, sobretudo, por núcleos urbanos bem servidos pelo sistema de transporte e que tenham uma boa infraestrutura urbana, econômica e social.

4) A política estadual de construção de uma malha viária ampla e moderna, que diminuiu os custos de transportes e propiciou novas vantagens para a localização industrial.

O desenvolvimento do sistema de transporte paulista no século XIX esteve intimamente ligado ao complexo cafeeiro. O marco inicial da rede ferroviária paulista foi a construção da estrada de ferro São Paulo Railway (Santos – Jundiaí) em 1860 que, passando pela capital do Estado, fazia a ligação das áreas produtoras de café com o porto exportador do produto. Na medida em que o café foi se expandindo para a porção mais a oeste de São Paulo em busca de melhores terras, a malha férrea também seguiu o mesmo caminho, proporcionando a integração econômica do território paulista e formando a rede urbana do Estado. Segundo Negri (1996), a rede ferroviária paulista que contava com apenas 139km de trilhos ligando Jundiaí a Santos em 1870 expandiu-se para 2.425km em 1890 (1/4 do total nacional), 6.616 em 1920, 7 mil em 1928 e 7.740 em 1940, período que marca o encerramento da expansão ferroviária no Brasil. O traçado das vias férreas, que fazia a ligação das principais cidades paulistas, acabou condicionando os grandes eixos de circulação, urbanização e industrialização atuais. (COSTA *apud* NEGRI, 1996).

O sistema rodoviário paulista que tinha uma função complementar ao sistema ferroviário até a década de 1920, passou a ser o alvo principal dos investimentos e,

na década de 1930, a construção das rodovias vai sendo pensada e planejada visando atender o crescimento populacional e industrial do Estado. Já no final da década de 1940, as rodovias praticamente tinham a mesma extensão do sistema ferroviário, apesar de que apenas 261km eram de vias asfaltadas. Na década de 1950, intensificaram-se as obras de expansão e pavimentação asfáltica da rede rodoviária paulista e o período marcou a inflexão do sistema ferroviário e a consolidação do rodoviarismo no Brasil. Em 1961, 40% das rodovias localizadas em São Paulo já estavam pavimentadas e, em 1963, a quilometragem das estradas pavimentadas era superior a das sem pavimentação. Em 1966-1967, todas as rodovias radiais estavam asfaltadas, bem como as vias transversais mais importantes, que perfaziam a cifra de 9 mil quilômetros de estradas pavimentadas em São Paulo (2/3 do total). (NEGRI, 1996).

Em conformidade com Negri (1996), o sistema viário paulista, composto por uma extensa rede ferroviária e uma complexa rede rodoviária de ótima qualidade, juntamente com o desenvolvimento de uma agricultura moderna e mecanizada, a crescente urbanização verificada no período 1959-1970 e a disponibilidade de oferta energética em vários pontos do interior foram os principais fatores para a consolidação de uma importante indústria no interior de São Paulo que, em 1970 era responsável por quase 30% do valor da produção industrial estadual e por 16% do nacional.

Na década de 1970, os sucessivos governos estaduais, como já mencionado no item 2, passaram a investir na modernização do sistema rodoviário do Estado de São Paulo, recapeando a malha asfáltica, implantando terceiras faixas e duplicando os principais eixos rodoviários como uma estratégia para a desconcentração urbano-industrial da Grande São Paulo e o primeiro plano que externalizou abertamente esta diretriz foi o “Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento” do período de 1972-1975, implementado durante o governo de Laudo Natel (1971-1975). As administrações seguintes deram continuidade ao processo de modernização e expansão do sistema rodoviário paulista, com destaques para os governos de André Franco Montoro (1983-1986) e Orestes Quércia (1986-1990), os quais interiorizaram ainda mais a duplicação dos principais eixos rodoviários, pavimentaram uma grande extensão de rodovias vicinais e ainda investiram nos demais modais de transporte, como o ferroviário e, principalmente, o hidroviário, com a finalização da hidrovía Tietê-Paraná.

Deste modo, a complexidade do sistema viário paulista e a complementaridade dos diversos modais de transporte (rodoviário, ferroviário e aquaviário) acentuaram ainda mais a desconcentração urbano-industrial da Grande São Paulo para os centros urbanos mais dinâmicos do interior paulista e melhores servidos pelo sistema de transporte e de comunicação.

A desconcentração industrial em curso desde a década de 1970, impulsionada pelos investimentos estatais, os planos nacionais de desenvolvimento, os incentivos fiscais, a modernização da agricultura e as especializações territoriais produtivas vem ocorrendo tanto no nível estadual (Grande São Paulo – interior do Estado), como também na escala nacional (Estado de São Paulo – restante do país). **(Tabela 02).**

Na escala nacional, as políticas de desconcentração industrial materializaram-se nos Planos Nacionais de Desenvolvimento I e II (PNDs) e buscaram, mediante várias medidas descentralizantes, a diminuição dos desníveis regionais tão característicos no Brasil desde o período colonial, e a periferia nacional passou a ser o foco principal dos novos investimentos, principalmente estatais, que aproveitaram-se, sobretudo, da existência de uma imensa gama de recursos naturais disponíveis. De acordo com Negri (1996), os principais projetos que foram planejados e implementados no período 1970-1980 foram:

A) Região Norte: a Zona Franca de Manaus (1967) e investimentos na área de mineração do ferro em Carajás e da bauxita e metalurgia do alumínio em Trombetas, ambos no Estado do Pará (Programa Grande Carajás e Alunorte).

B) Região Nordeste: o pólo petroquímico de Camaçari (1978), na Bahia, siderurgia em Itaqui (Maranhão), complexo cloroquímico em Maceió (Alagoas), complexo cloroquímico e exploração de potássios em Sergipe; exploração do cobre em Caraíbas (Bahia), petróleo no Recôncavo Baiano, gás natural na plataforma continental nordestina e sal no Rio Grande do Norte.

C) Região Sul: exploração de carvão e pirita em Santa Catarina e no Rio Grande do Sul; indústria carboquímica em Santa Catarina e o pólo petroquímico de Triunfo, Rio Grande do Sul.

D) Região Sudeste: exploração de petróleo e gás natural na plataforma continental fluminense e de fosfatos em Patos (Minas Gerais); indústria siderúrgica em Tubarão (Espírito Santo) e em Minas Gerais (Açominas e Mendes Júnior); papel e celulose no Espírito Santo.

E) Grandes empreendimentos no setor energético com a construção de importantes Usinas Hidrelétricas, como Itaipu, Itumbiara, São Simão, Paulo Afonso IV, Xingo, Salto, Santiago e Tucuruí em todas as regiões brasileiras.

Como se observa na **tabela 02**, a partir da década de 1970 praticamente todas as regiões brasileiras aumentaram a sua participação relativa no valor da transformação industrial nacional, com exceção dos Estados mais industrializados da federação, isto é, São Paulo e Rio de Janeiro, os quais diminuíram a sua participação no total da indústria nacional.

Tabela 02
Distribuição espacial da indústria de transformação do Brasil, segundo regiões e estados selecionados
1970-1990

Regiões e Estados	Distribuição percentual do VTI				
	1970	1975	1980	1985	1990
Nordeste (menos a Bahia)	4,2	4,5	4,4	4,8	4,5
Bahia	1,5	2,1	3,1	3,8	4,0
Minas Gerais	6,4	6,3	7,8	8,3	8,7
Rio de Janeiro	15,7	13,6	10,2	9,5	9,8
São Paulo	58,1	55,9	54,4	51,9	49,2
a) MetrÓpole	43,4	38,8	34,2	29,4	26,2
b) Interior	14,7	17,1	20,2	22,5	23,0
Paraná	3,1	4,0	4,1	4,9	5,7
Santa Catarina	2,6	3,3	3,9	3,9	4,2
Rio Grande do Sul	6,3	7,5	7,9	7,9	7,7
Outros Estados	2,1	2,8	4,2	5,0	6,2

Fonte: Negri (1996, p. 143)

Segundo Santos e Silveira (2001), a produção industrial concentrada na Região Sudeste torna-se mais complexa, estendendo-se para novas áreas da Região Sul e alguns pontos das Regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte. As regiões industriais já consolidadas tornam-se ainda mais dinâmicas e especializadas. Os Estados da Região Sul, bem como o interior do Estado de São Paulo, são os maiores beneficiados com a desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo.

No decorrer da década de 1990, com a continuação do desenvolvimento dos transportes e, sobretudo, das telecomunicações, a dispersão das indústrias pelo território nacional em busca de mão-de-obra mais barata e politicamente desorganizada acentuou-se ainda mais, o que estimulou a disputa entre Estados e

Municípios na atração das novas plantas industriais, por intermédio de vários artifícios, como doação de terrenos, incentivos fiscais e mesmo o oferecimento de toda uma infra-estrutura para a instalação das empresas. Esta disputa entre os entes federativos estaduais e municipais por macroprojetos industriais mediante o uso de instrumentos fiscais e financeiros ficou conhecida como “guerra fiscal” e muitos Estados conseguiram a instalação de importantes unidades industriais já na segunda metade da década de 1990, principalmente do setor automobilístico, tanto de novas montadoras que se voltaram para o Brasil, como daquelas que já estavam no país e decidiram se expandir para novas localidades. Como alguns exemplos dessa dinâmica, tem-se: Bahia (Ford em Camaçari), Paraná (Audi/Volkswagen, Renault e Nissan, em São José dos Pinhais), Rio de Janeiro (fábrica de caminhões da Volkswagen em Resende e do grupo Peugeot/Citroën em Porto Real), Rio Grande do Sul (General Motors em Gravataí), Minas Gerais (Mercedes-Benz em Juiz de Fora e Fiat-Iveco em Sete Lagoas), Goiás (Mitsubishi em Catalão), além do interior do Estado de São Paulo (Toyota em Indaiatuba e Honda em Sumaré).

O setor automobilístico, em razão do seu efeito polarizador na atração de outras indústrias complementares, como de autopeças, plásticos, borracha, vidro e de outros materiais, como já observado na Grande São Paulo e Vale do Paraíba (com a Ford, a Volkswagen e a General Motors) e na Grande Belo Horizonte (com a Fiat em Betim), mostra-se muito importante para a industrialização e a dinamização do setor de serviços em regiões com baixos índices de atividade industrial, o que acentuou a disputa entre as unidades da federação brasileira.

A maioria dos autores, como Sampaio (1982), Gonçalves (1994), Lencioni (1994, 1999, 2003), Pintaudi e Carlos (1995), Matushima (2001), Sposito e Matushima (2002), Sposito (2004) e outros, considera o estágio de transferência das indústrias para o interior do Estado das décadas de 1970/80 como um processo de desconcentração e não descentralização industrial, pois o que se transfere, na grande maioria das vezes, são apenas as unidades produtivas da metrópole para outras regiões, principalmente as mais próximas da capital e bem servidas por modernos meios de transporte e comunicação. No entanto, o comando decisório e a gestão das empresas continuam centralizados na metrópole paulista, bem como as linhas de maior conteúdo tecnológico e que exigem uma mão-de-obra mais qualificada. Já o termo descentralização industrial demandaria não apenas a

transferência de unidades produtivas, como também o processo decisório e o comando das empresas, o que não vem ocorrendo de modo geral.

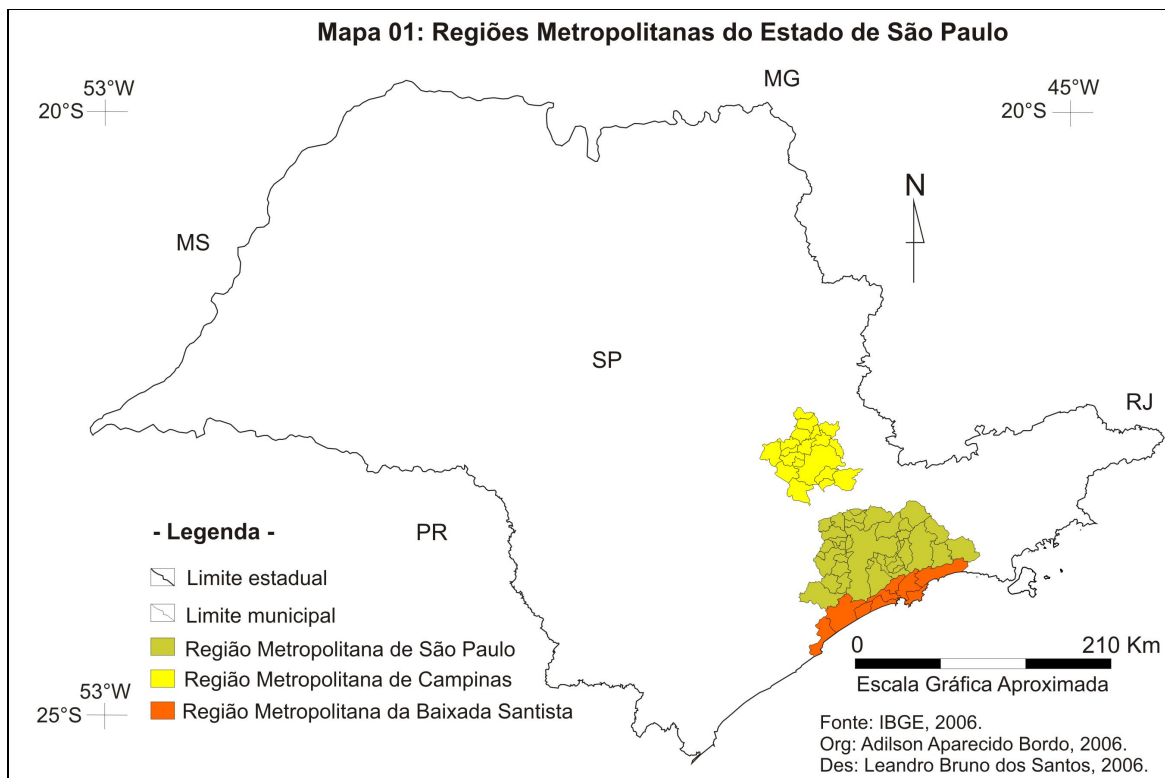
A expansão da atividade industrial pelo entorno metropolitano seguindo os principais eixos rodoviários até uma distância de, aproximadamente, 250 km da capital, adquiriu maior nitidez nos anos 1980, mas não se criou um novo centro industrial que fizesse com que a metrópole perdesse a sua posição de hierarquia. Mas, sem dúvida, um fenômeno novo estava em pleno vapor: “um interior moderno e urbanizado acolhia a desconcentração relativa da indústria paulistana”. (GONÇALVES, 1994, p. 40).

A Região Metropolitana de São Paulo não deixou de ser a principal área industrial do país, mas vem crescendo a ritmos mais lentos do que algumas regiões do interior do Estado e vai se especializando nas atividades do setor terciário e nos serviços de alta tecnologia, como é comum às grandes metrópoles contemporâneas em todo o mundo. Assim, não parece correta a idéia de que estaria havendo um processo de desindustrialização da Grande São Paulo, pois a indústria metropolitana especializou-se nas atividades mais complexas e competitivas que exigem o emprego mais apurado de novas tecnologias, superando a diminuição da capacidade industrial desconcentrada.

A diminuição no ritmo de crescimento metropolitano foi relativamente compensada pelo crescimento urbano-industrial de cidades e aglomerações urbanas que se encontram no interior do Estado. Além do aumento industrial, o interior também teve suas atividades terciárias desenvolvidas, sobretudo nas sedes regionais de Campinas, São José dos Campos, Sorocaba, Ribeirão Preto e Santos, o que mostra um movimento de reconcentração urbano-industrial nos pontos mais dinâmicos do interior paulista, principalmente na Região de Campinas, onde foi instituída, em 2000, a Região Metropolitana de Campinas e na Região Metropolitana da Baixada Santista, criada em 1996, ambas formadas pela desconcentração da metrópole paulistana. **(Mapa 01)**.

Com o predomínio da Grande São Paulo, as três regiões metropolitanas do Estado são interdependentes economicamente e formam uma rede metropolitana integrada, com funções produtivas complementares. Com a expansão urbano-industrial das metrópoles, outras áreas próximas acabam sendo dinamizadas, integrando-se economicamente ao aglomerado metropolitano. São as concentrações urbanas do Vale do Paraíba, de Sorocaba, Jundiaí e de outras áreas do entorno

metropolitano que receberam a denominação de “Complexo Metropolitano Expandido”, segundo a Emplasa (Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A.).



O entorno metropolitano altamente integrado caracteriza-se por fluxos intensos de mercadorias, bens, serviços, informações e pessoas e tem um peso expressivo na produção e renda geradas pelo setor industrial, crescendo cada vez mais em importância pela diversificação e ampliação de suas atividades de alta tecnologia e de serviços especializados.

Apesar da desconcentração urbano-industrial para o interior do Estado, a Grande São Paulo detém a centralização do comando do grande capital privado no Brasil e sedia a maioria dos mais importantes complexos industriais, comerciais e, principalmente, financeiros, que controlam as atividades econômicas privadas no país. Nesse mesmo sentido:

Do ponto de vista espacial, a concentração e centralização do capital propiciaram movimentos de concentração, desconcentração e

reconcentração espacial dos capitais fixos no conjunto do Estado de São Paulo, e centralização espacial dos capitais produtivos e financeiros na metrópole paulista, como demonstramos por meio da análise da urbanização em termos demográficos e econômicos. (SPOSITO, 2004, p. 223).

Com base em dados obtidos na revista Exame, Sposito (2004, p. 242) aponta para o elevado grau de centralização da aglomeração metropolitana de São Paulo, já que 35,30% das sedes das 500 maiores empresas brasileiras por vendas localizavam-se na Grande São Paulo em 2002. Levando-se em conta apenas o total das empresas sediadas no Estado de São Paulo, o grau de centralização da aglomeração metropolitana de São Paulo eleva-se para 81,48%. Ainda segundo a mesma autora, considerando-se apenas as 50 maiores empresas brasileiras privadas por venda (excluindo-se as estatais), 50% delas estão sediadas no Estado de São Paulo e o grau de centralização da aglomeração metropolitana no total estadual passa para 92%.

Assim, a afirmação de que estaria havendo em São Paulo a chamada “reversão da polarização”, não se mostra verdadeira, pois o que se nota com maior propriedade é o que Azzoni (1986, p. 125-126) chamou de um “espraiamento da indústria dentro da área mais industrializada do país”. Trata-se de uma “desconcentração concentrada”, conforme ensinamentos de Azzoni (1986), pois a dispersão das atividades industriais no território se dá de forma irregular, concentrando-se nas regiões mais urbanizadas e não muito distantes da Grande São Paulo. No entanto, a tese do autor de que o espraiamento da indústria atinja apenas um raio de 150km da capital parece ser muito restritiva, pois centros urbanos importantes, como Franca e Ribeirão Preto, por exemplo, encontram-se, respectivamente, a uma distância de 400 e 313km da capital do Estado, mas por razões históricas originadas no complexo cafeeiro e por serem servidos por ótimas vias de transporte, também são beneficiados pela dispersão da indústria metropolitana. Atualmente, pode-se afirmar que a desconcentração industrial já ultrapassou os 300km de distância da Grande São Paulo.

Em conformidade com Gonçalves (1994), não está havendo um fenômeno de “desmetropolização”. O que se observa, é uma reconfiguração do papel metropolitano de São Paulo com uma maior integração à rede urbana paulista. São Paulo consolida-se como o maior centro de serviços e comércio especializados em

âmbito nacional e essas atividades, concentradoras de trabalho intelectual de elevada qualificação, fazem da metrópole um centro privilegiado nos trabalhos de concepção, inovação, criação, pesquisa e desenvolvimento.

Assim, entendemos que a Grande São Paulo poderá até continuar perdendo importância relativa em termos quantitativos no conjunto do Estado de São Paulo e mesmo no nível nacional, mas continuará mantendo a sua hegemonia em termos de controle do capital financeiro e da centralização dos grandes grupos econômicos, consolidando a sua importância, de forma qualitativa, nas atividades industriais de alta tecnologia e nos serviços especializados.

Como já mencionado anteriormente, a expansão urbano-industrial da metrópole paulistana, principalmente em direção à região de Campinas, à Baixada Santista, ao Vale do Paraíba e à Região de Sorocaba, concentrando-se em diversos centros urbanos importantes, seguiu os principais eixos rodoviários do Estado de São Paulo.

As vias de transporte de trânsito rápido, associadas à infra-estrutura logística de comunicação por *internet* e fibras óticas, que proporcionam condições mais favoráveis para a localização industrial e a dinâmica interna das cidades em sua organização em forma de redes, recebem a denominação de “eixos de desenvolvimento”, conforme estudos de Sánchez Hernández (1998) e Sposito; Matushima (2002).

Sánchez Hernández (1998), ao estudar a dinâmica de um eixo rodoviário na Península Ibérica, elaborou onze propriedades que, se confirmadas, caracterizariam uma via de transporte como sendo um eixo de desenvolvimento. São elas:

01) Conjunto de vias de transporte que outorga acessibilidade aos fatores de localização industrial.

02) Redutor das incertezas nas decisões de localização.

03) Conjunto de vias de transporte balizadas por núcleos urbano-industriais.

04) Eixo de desenvolvimento como resposta e como incentivo para a demanda de transporte emanada dos núcleos urbano-industriais; seu caráter de canal de circulação de mercadorias.

05) Canal concentrador de oferta que apresenta um alto nível de serviços.

06) Cenário privilegiado para a difusão de inovações.

07) Sucessão de centros e periferias funcionais e especializadas.

08) Suporte territorial dos processos de desconcentração produtiva.

09) Unidade geográfica dotada de uma base econômica própria derivada da agregação de centralidade territorial, centralidade locacional e centralidade funcional.

10) Síntese dos elementos do sistema de transporte.

11) Instrumento e objeto de política regional.

Essas propriedades, levando-se em conta a realidade do Estado de São Paulo, serão mais detalhadas no próximo capítulo.

Os eixos de desenvolvimento estão associados a uma:

Cadeia de núcleos urbanos, de diferentes tamanhos, situados ao longo de uma via de transporte de alta capacidade que estimula a localização da atividade industrial e facilita o estabelecimento de relações funcionais internas. (SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 1998, p. 33).

As vias de transporte de grande capacidade que constituem os eixos de desenvolvimento são as autopistas (rodovias duplicadas), as ferrovias modernas (eletrificadas) e as infovias (cabos de fibra óptica, telefonia, rede mundial de computadores etc.).

A infra-estrutura de transporte adequada e de qualidade propicia condições mais favoráveis para a dinâmica econômica dos centros urbanos situados nas proximidades dos eixos, principalmente no tocante à localização das mais diversas atividades industriais, com as empresas buscando reduções do tempo necessário aos deslocamentos de matérias-primas e mercadorias, bem como o aumento da competitividade produtiva.

Pontes (1974), ao explicar o que entende por pólo de desenvolvimento, também faz uma alusão aos eixos de desenvolvimento:

Este não ocorre como uma unidade isolada, estando ligado à região onde se encontra através dos canais por onde se propagam, sobretudo, os fluxos e os preços. Assim sendo, o desenvolvimento de um conjunto de territórios e de sua população só é obtido mediante a propagação consciente dos efeitos dos pólos de desenvolvimento. Esta propagação é feita, em geral, por um caminho que liga dois pólos, dando, portanto, origem ao eixo de desenvolvimento.

O eixo, todavia, não é apenas uma estrada. Ele pressupõe um conjunto de atividades complexas que indicam orientações determinadas e duráveis de desenvolvimento territorial e dependem principalmente da capacidade de investimento adicional.

Desta forma, os eixos implicam na presença de outros bens complementares como energia, crédito e competência técnica. (PONTES, 1974, p. 104).

A teoria dos pólos de desenvolvimento refere-se à idéia de uma localidade concentradora de atividades geradoras de renda com potencial de atrair investimentos que, posteriormente, alavancaria o desenvolvimento de toda uma área polarizada. Foi desenvolvida principalmente por François Perroux (1955) em seus estudos sobre as regiões industriais da França. Para o autor, o crescimento econômico não se daria de forma difusa pelo território ou cobrindo várias partes de uma região, mas se concentraria em certos pontos privilegiados pelo capital, de intensidades variadas, denominados pólos de crescimento e as indústrias propulsoras ou motrizes, que não estão presentes em outros pontos do território, seriam os atores dominantes do crescimento econômico de regiões e localidades.

Na década de 1950, Perroux já fazia a distinção entre crescimento e desenvolvimento, pois considerava como crescimento apenas um aumento do produto global e da renda de um pólo. Já no pólo de desenvolvimento, além do aumento da renda e do produto global, haveria, também, toda uma mudança social e mental de uma população que seria favorecida pelo crescimento econômico.

Assim, entende-se por pólo de desenvolvimento um aglomerado de empresas dinâmicas e motrizes que, por serem mais rentáveis, receberiam novos investimentos, atraindo novas empresas, expandindo a escala econômica e concentrando toda uma infra-estrutura (logística, transportes, mão-de-obra, mercado consumidor, centros de pesquisa etc) que, em tese, promoveria o desenvolvimento de toda uma área e da sua população.

Partindo-se de um ponto privilegiado no território, o pólo expandiria a sua influência por toda uma área polarizada por intermédio de estradas e canais de comunicação. A existência de vários pólos interligados pelos canais de circulação e investimentos dinamizaria as atividades econômicas de toda uma área, formando as zonas de desenvolvimento, como resultado da concentração geográfica das indústrias complementares à indústria motriz. No cruzamento dos eixos de desenvolvimento que ligam dois ou mais pólos, surgem os nós de tráfego, centros urbanos com uma posição favorável para o desenvolvimento. (ANDRADE, 1987).

Como observado no capítulo dois, a capital paulista, principalmente a partir da década de 1950, tornou-se um modelo privilegiado para a aplicação da teoria dos pólos de desenvolvimento no Brasil, pois as indústrias da capital, principalmente mecânica e automobilística, funcionaram como indústrias motrizes na atração de inúmeras outras empresas complementares, polarizando os municípios no entorno da capital e formando uma grande mancha de desenvolvimento que se constituiria, em 1973, na Região Metropolitana de São Paulo.

Além dos pólos naturais, como ocorrido em São Paulo e no Rio de Janeiro, a teoria dos pólos de desenvolvimento também serviu como modelo para o planejamento regional de cunho estatal materializado nos Planos Nacionais de Desenvolvimento I e II (PNDs), com a criação de vários pólos artificiais nas regiões brasileiras periféricas, principalmente na década de 1970, como já mencionado anteriormente.

A teoria dos eixos de desenvolvimento tem a proposta de uma nova forma de organização geográfica da atividade econômica, principalmente no tocante às atividades industriais, com o linear predominando sobre o pontual ou polarizado, em razão do grande desenvolvimento dos transportes de alta velocidade, das telecomunicações de longa distância e do encadeamento das operações logísticas em diversas partes do território. (SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 1998). Assim, os eixos de desenvolvimento, por serem constituídos pela inter-relação dos núcleos urbanos, atividades industriais e vias de transporte, estão estritamente ligados à idéia de redes de fluxos e trocas que conectam lugares e empresas entre si.

O Estado de São Paulo possui a rede urbana mais completa e diversificada do país, dispondo de um conjunto de importantes cidades que vem ganhando destaque nas últimas décadas pelo desempenho econômico e pela dinâmica demográfica crescente. Como se observa no **mapa 02**, os mais importantes centros urbano-industriais localizam-se ao longo dos principais eixos econômicos que fazem a ligação da capital com o interior do Estado. São eles:

1) *As rodovias Anhangüera-Bandeirantes (SP 330; SP 348)*: passam pela Região de Campinas em direção ao centro agroindustrial de Ribeirão Preto, englobando importantes cidades como Campinas, Jundiaí, Limeira, Americana, Ribeirão Preto, dentre outras, além da ligação com a cidade de Piracicaba por intermédio da rodovia Luiz de Queiroz (SP 304).



A Região de Campinas é responsável por 17,42% do produto interno bruto (PIB) do Estado de São Paulo (dados de 2003 da Fundação Seade) e é a maior concentração industrial do interior paulista, respondendo por 19,6% do valor adicionado da indústria estadual. Aproveitando-se da proximidade da Região Metropolitana de São Paulo, a Região de Campinas comporta um parque industrial diversificado, abrangendo desde as tradicionais indústrias alimentícias e têxteis, até as mais sofisticadas como a indústria de material de transporte, química e mecânica. Destaca-se, também, nas atividades de alta tecnologia no campo da informática, microeletrônica e das telecomunicações. As atividades industriais mais importantes são: fabricação e refino de petróleo (40,7% do valor adicionado total do Estado), fabricação de material eletrônico e equipamentos de comunicações (41%), papel e celulose (38%) e produtos têxteis (36,8%), segundo informações do Portal do Governo do Estado de São Paulo.

Em razão de uma intensa urbanização, acentuada nas décadas de 1980 e 1990, foi criada pela Lei Complementar n° 870, de 19 de junho de 2000, a Região Metropolitana de Campinas, a mais recente do Estado de São Paulo. É composta por 19 municípios que, juntos, ocupam uma superfície de 3.348 km², e uma população de 2,3 milhões de habitantes. (EMPLASA, 2005).

Campinas é um importante tecnopolo¹⁴ do interior do Estado, sediando importantes centros de pesquisa como a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), o Instituto Agrônomo de Campinas (IAC), o Instituto Biológico de Campinas, o Centro Tecnológico para Informática (CTI) e o Laboratório Nacional de Luz Síncrotron (LNLS). Em 1976, foi criada a Companhia de Desenvolvimento Tecnológico (Codetec), por iniciativa da Unicamp e do Ministério da Indústria e Comércio, com o intuito de incentivar pequenas empresas de base tecnológica. (NEGRI; PACHECO, 1994).

Além das atividades de alta tecnologia, a Região de Campinas possui uma estrutura agrícola e agroindustrial bastante significativa, destacando-se no cultivo da cana-de-açúcar, laranja, fruticultura, flores e na pecuária bovina e de aves e desempenha atividades terciárias de expressiva especialização.

¹⁴ Segundo Benko, “os tecnopolos são realizações utilizadas por cidades cujas estratégias de desenvolvimento econômico se apóiam na valorização do seu potencial universitário e de pesquisa, esperando-se que este provoque uma industrialização nova por iniciativa de empresas de alta tecnologia, criadas no local ou para lá atraídas”. (BENKO, 2002, p. 153).

A Região de Campinas possui um complexo viário de grande importância nacional que facilita o escoamento de uma diversificada produção para o mercado interno e para a exportação. Possui uma excelente logística aeroportuária (Aeroporto Internacional de Viracopos), rodoviária de alta capacidade (SP 330, SP 348, SP 065, BR-381, SP 304, SP 127, SP 147 e outras) e ferroviária (Ferrovias Bandeirantes S.A.), antiga Fepasa, privatizada em 1998, e que também faz a ligação de Campinas com a Região de Ribeirão Preto. A hidrovía Tietê-Paraná tem o seu ponto final no rio Piracicaba, na altura do município de Santa Maria da Serra, Região de Campinas.

Na Região de Ribeirão Preto, a agropecuária é bastante diversificada e conta com a produção de amendoim, café, soja, milho e laranja, além da cana-de-açúcar, a principal cultura regional, representando 73% do valor total da produção agrícola local e que movimentava uma importante agroindústria.

Segundo o Portal do Governo do Estado de São Paulo, a Região de Ribeirão Preto é a maior produtora mundial de açúcar e álcool e as várias usinas estimulam o desenvolvimento de outros setores industriais, como o de máquinas e equipamentos. Além das usinas de açúcar e de álcool, a agroindústria de suco de laranja, beneficiamento de café, de óleos vegetais e dos derivados do leite também têm uma importante presença na região, assim como os ramos de fertilizantes e insumos agrícolas e das empresas ligadas ao setor médico-hospitalar. O comércio emprega 29,7% da força de trabalho local e gera 11,9% do valor adicionado regional. A cidade de Ribeirão Preto é um dos principais centros de serviços médicos e odontológicos de São Paulo, de abrangência nacional.

2) A rodovia Presidente Dutra (BR 116): via de ligação da metrópole paulista com a metrópole carioca, que passa pelo Vale do Paraíba, região de importantes centros urbano-industriais como São José dos Campos, Jacareí, Taubaté e Guaratinguetá.

Além da via Dutra, a Região de São José dos Campos liga-se à Região Metropolitana de São Paulo por intermédio das rodovias Ayrton Senna e Governador Carvalho Pinto (SP 070) e à Região de Campinas e ao restante do interior paulista pela rodovia D. Pedro I (SP 065). Além de uma moderna malha rodoviária, a Região de São José dos Campos é servida pelo porto Dersa de São Sebastião, que apresenta uma grande movimentação de carga, o que facilita o acesso para a exportação, principalmente de produtos siderúrgicos e de máquinas e equipamentos.

A estrada de ferro MRS Logística S.A. atua em Minas Gerais, Rio de Janeiro e, no Estado de São Paulo, passa pelo Vale do Paraíba, conectando-se com a Ferroban na Grande São Paulo. O aeroporto de São José dos Campos tem um intenso tráfego de passageiros, sobretudo de turismo de negócios, por ser um importante local de parada entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.

São José dos Campos, além de ser um importante centro aeroespacial, automobilístico e de refino de petróleo, destaca-se na pesquisa científica e tecnológica, sediando renomados institutos como o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). É a sede da Fundação Parque Tecnológico do Vale do Paraíba.

Segundo informação do Portal do Governo do Estado de São Paulo, a atividade industrial é responsável por 78,1% do valor adicionado e por 30,6% da força de trabalho regional, destacando-se os seguintes ramos: aeroespacial (26% do valor adicionado da estrutura industrial da região e 12 mil empregos), o automotivo (16% do valor adicionado e 26 mil empregos), o químico (10%), indústria de alimentos e bebidas (10%) e o da metalurgia básica (6%).

3) *A rodovia Washington Luiz (SP 310)*: um prolongamento da Anhangüera em direção a São José do Rio Preto, que passa por núcleos urbano-industriais importantes como Rio Claro, São Carlos, Araraquara, Catanduva e outros menores.

O principal destaque da Região Central¹⁵ é o pólo tecnológico de São Carlos, um importante centro de pesquisa direcionado à engenharia, à física e à química, por intermédio da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) e de um câmpus da Universidade de São Paulo (USP). As empresas de inovação tecnológica são “incubadas” na Fundação Parque de Alta Tecnologia, criada em 1984 e no Centro Empresarial de Alta Tecnologia (CEAT), de 1988. Atualmente, o parque tecnológico de São Carlos abrange cerca de 70 empresas de alta tecnologia que atuam em diversas áreas, como aeronáutica, automação, química fina, óptica, novos materiais, mecânica de precisão, robótica, instrumentação eletrônica e informática. (DOZENA, 2001).

A Região de São José do Rio Preto é uma das principais áreas agrícolas do Estado de São Paulo, onde se destacam as culturas de cana-de-açúcar, laranja e a

¹⁵ A Região Central será analisada com maiores detalhes no capítulo cinco.

pecuária bovina e leiteira. A principal atividade industrial é o ramo de alimentos e bebidas que representa 50,3% do valor adicionado da indústria regional e emprega 30,3% do pessoal ocupado, de acordo com o Portal do Governo do Estado de São Paulo. A indústria moveleira vem ganhando espaço no conjunto regional nos últimos anos, principalmente nos municípios de Mirassol, Votuporanga e Catanduva. O município de São José do Rio Preto é um importante centro comercial e de serviços médico-hospitalar.

4) *As rodovias Anchieta-Imigrantes (SP 150; SP 160):* fazem a ligação da metrópole paulista com a Região Metropolitana da Baixada Santista.

A Região Metropolitana da Baixada Santista foi criada pela Lei Complementar nº 815, de 30 de julho de 1996. Composta por nove municípios possui uma área de 2.372 km² e uma população de 1,4 milhões de moradores fixos. (EMPLASA, 2005).

A economia da Baixada Santista caracteriza-se pela grande diversidade de funções presentes nos municípios que a compõem.

Possui um parque industrial considerável, composto por empresas complementares às da Grande São Paulo, principalmente siderúrgicas, petroquímicas e as atividades portuárias, destacando-se o parque industrial de Cubatão e o complexo portuário de Santos, este, o maior da América do Sul, responsável por mais de um terço de todo o comércio exterior do Brasil.

De acordo com o Portal do Governo do Estado de São Paulo, a atividade econômica mais importante para a Baixada Santista é a indústria, por gerar 49,3% do valor adicionado e empregar 11,1% da mão-de-obra regional no setor formal. Os setores industriais mais importantes são o refino de petróleo e álcool, fabricação de produtos químicos e metalurgia básica que, em conjunto, são responsáveis por 89% do valor adicionado da indústria regional. As indústrias de fabricação de produtos químicos e alimentos e bebidas também são atividades relevantes, por empregarem, respectivamente, 18% e 15,7% da força de trabalho.

Têm presença marcante ainda na região o comércio de exportação, originado pela proximidade do complexo portuário e as atividades turísticas, principalmente em razão das inúmeras praias que, no período das férias e feriados prolongados, recebem milhões de banhistas. O turismo histórico também vem crescendo nos últimos anos, tendo em vista que São Vicente foi a primeira vila fundada no país por Martim Afonso de Souza em 1532.

5) *A rodovia Castelo Branco (SP 280)*: passa por cidades importantes como Sorocaba e Itu em direção a Botucatu e Bauru, além de uma complementação até Ourinhos e Assis.

A indústria é a principal atividade econômica da Região de Sorocaba e mostra-se bastante diversificada. Os principais setores industriais são: metalurgia básica (representa 16,7% do valor adicionado da região e emprega cerca de 8.000 trabalhadores), principalmente de transformação do alumínio, e a fabricação de minerais não-metálicos, que está ligada à indústria extrativa (calcário) e fabricação de cimento e cal. Destacam-se pela participação no valor adicionado industrial da região a indústria de alimentos e bebidas (12,5%), de máquinas e equipamentos (10,9%) e de produtos químicos (8,3%). A indústria têxtil, historicamente a atividade mais importante para a região, atualmente responde por apenas 5% do valor adicionado industrial, ocupando 8.500 pessoas, segundo o Portal do Governo do Estado de São Paulo.

A agricultura também é diversificada e os principais produtos são: batata, feijão, pêssego, trigo, tomate, milho, repolho, beterraba, cenoura e cana-de-açúcar.

6) *O eixo da rodovia Marechal Cândido Rondon (SP 300)*: passa pelas cidades de Botucatu, Bauru, Birigüi, Araçatuba e outras menos populosas.

Segundo o Portal do Governo do Estado de São Paulo, na Região de Bauru há o maior entroncamento rodo-hidro-ferroviário do interior da América Latina, que facilita o escoamento da produção para os mercados consumidores de várias partes do Brasil. Além da SP 300 e suas ramificações, Bauru é um ponto de interconexão entre as ferrovias Ferrobán (Ferrovias Bandeirantes S.A.) e a Novoeste S. A., ambas também interconectadas com portos fluviais: a primeira, com o porto de Pederneiras, na hidrovía Tietê-Paraná, e a segunda com os terminais hidroviários de Ladário e Corumbá, no Mato Grosso do Sul (hidrovía Paraguai-Paraná).

A economia regional é bastante diversificada. A fabricação de alimentos e bebidas é a principal atividade industrial, responsável por 52,2% do valor adicionado e por 32,7% dos empregos gerados na região, seguida pela produção de álcool e refino de petróleo (8% do valor adicionado industrial) e pela preparação e confecção de artefatos de couro (11% dos empregos industriais). Outros ramos industriais importantes são a fabricação de máquinas e equipamentos e de papel e celulose,

respectivamente com 6,7% e 5,5% do valor adicionado. Na agropecuária, destacam-se a produção de cana-de-açúcar, a pecuária de corte e a avicultura, a produção de café, de frutos cítricos e o cultivo do bicho-da-seda. (Portal do Governo do Estado de São Paulo).

A Região de Araçatuba, por sua vez, apresenta uma excelente infra-estrutura de transportes de carga, com caráter multimodal: além da rodovia SP 300 e suas ramificações, a ferrovia Novoeste S.A. e a hidrovia Tietê-Paraná também possuem interconexões na região. O rio Tietê possui um dos maiores complexos hidrelétricos do mundo e a oferta de energia elétrica para as atividades empresariais é abundante.

De acordo com o Portal do Governo do Estado de São Paulo, a Região de Araçatuba destaca-se na agropecuária, setor responsável por 7,6% da produção estadual. A atividade industrial é pequena, gerando apenas 0,6% do valor adicionado da indústria estadual, mas destaca-se a indústria de preparação e confecção de artefatos de couro, responsável por 42% da mão-de-obra da indústria regional. Birigüi é um importante pólo industrial de calçados infanto-juvenis que estimulou o surgimento de empresas correlatas na região, como de embalagens, cola, solado, componentes, máquinas e outros. A indústria de álcool combustível também é relevante para a economia regional, gerando 17% do valor adicionado industrial.

7) Outros eixos menores, como os das rodovias Brigadeiro Faria Lima (SP 326), Cândido Portinari (SP 334), Carlos Tonanni (SP 333), Dom Pedro I (SP 065), Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros (SP 342), Raposo Tavares (SP 270), Ayrton Senna (SP 075) e Comandante João Ribeiro de Barros (SP 225), também são muito importantes para a interligação entre os principais centros urbanos do interior paulista.

Deste modo, uma parte significativa do desenvolvimento no Estado de São Paulo configura-se por intermédio dos referidos eixos, relativamente contínuos, que partem da metrópole paulista rumo ao interior paulista. Quando a continuidade não se faz presente, verificam-se algumas “manchas” de desenvolvimento, quase que independentes no território. Estes pontos dinâmicos nada mais seriam do que

idades médias¹⁶ polarizadoras de suas respectivas regiões que se encontram isoladas dos centros econômicos vitais e, portanto, fora dos eixos de desenvolvimento. Como exemplo, podem ser citadas cidades como Marília, Presidente Prudente, Itapeva, Votuporanga e outras. **(Mapa 03)**.

No entanto, as desigualdades regionais, tão comuns no Brasil, também se fazem presentes em São Paulo, o Estado mais rico do Brasil. Em conformidade com Fernandes e Casagrande (2003), no Estado de São Paulo existem eixos ou regiões dentro de regiões de governo e administrativas com perfis socioeconômicos muito diferenciados, e as disparidades econômicas e sociais são muito claras: enquanto algumas áreas próximas da capital e bem servidas por determinados eixos rodoviários atraem os mais diversos investimentos públicos e privados, como as Regiões Administrativas de Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba, Ribeirão Preto e Região Central (São Carlos e Araraquara), outras regiões mais afastadas do entorno metropolitano, com vias de transporte mais precárias e que não apresentam vantagens locacionais para o capital, como o Vale do Ribeira, Litoral Sul e o Pontal do Paranapanema, permanecem como áreas estagnadas economicamente ou com um crescimento muito inferior às áreas de maior dinamismo.

¹⁶ Em conformidade com Sposito (2004), diferenciamos cidades de porte médio das cidades médias. Apesar de o critério populacional não ser constante e variar de acordo com o país ou região em que se está analisando, além do número de habitantes aumentar ou diminuir no decorrer dos tempos, consideramos como de porte médio as cidades com população entre 50 e 500 mil habitantes. Abaixo de 50 mil habitantes, a cidade se classificaria como de porte pequeno e acima de 500 mil moradores, de porte grande. Já as cidades médias seriam os núcleos urbanos que desempenham papéis regionais ou intermediários no conjunto da rede urbana, independentemente do critério populacional. Assim, levando-se em conta uma rede urbana rarefeita, isto é, com núcleos urbanos distantes uns dos outros, como ocorre, por exemplo, na Amazônia brasileira, uma cidade com população inferior a 50 mil habitantes, pode ser considerada uma cidade média, desde que tenha funções que exerçam influências sobre outras cidades menores. Já em uma rede urbana densa, como ocorre no Estado de São Paulo, sobretudo nos eixos que fazem a ligação da capital com o nordeste do Estado, cidades de porte médio, com populações superiores a 200 mil habitantes, como Piracicaba, Jundiaí, Limeira, Americana e São Carlos, por exemplo, não podem ser consideradas cidades médias em razão do fato de não desempenharem papéis regionais concentrados quando consideradas isoladamente, em razão da grande competitividade e diversidades de funções existentes entre esses núcleos urbanos que se localizam muito próximos uns dos outros.

No mapa 03, foram elencados todos os municípios paulistas com população superior a 50 mil habitantes e que estão fora dos eixos de desenvolvimento do Estado de São Paulo, sem se levar em consideração o papel polarizador de cada um deles na rede urbana estadual.



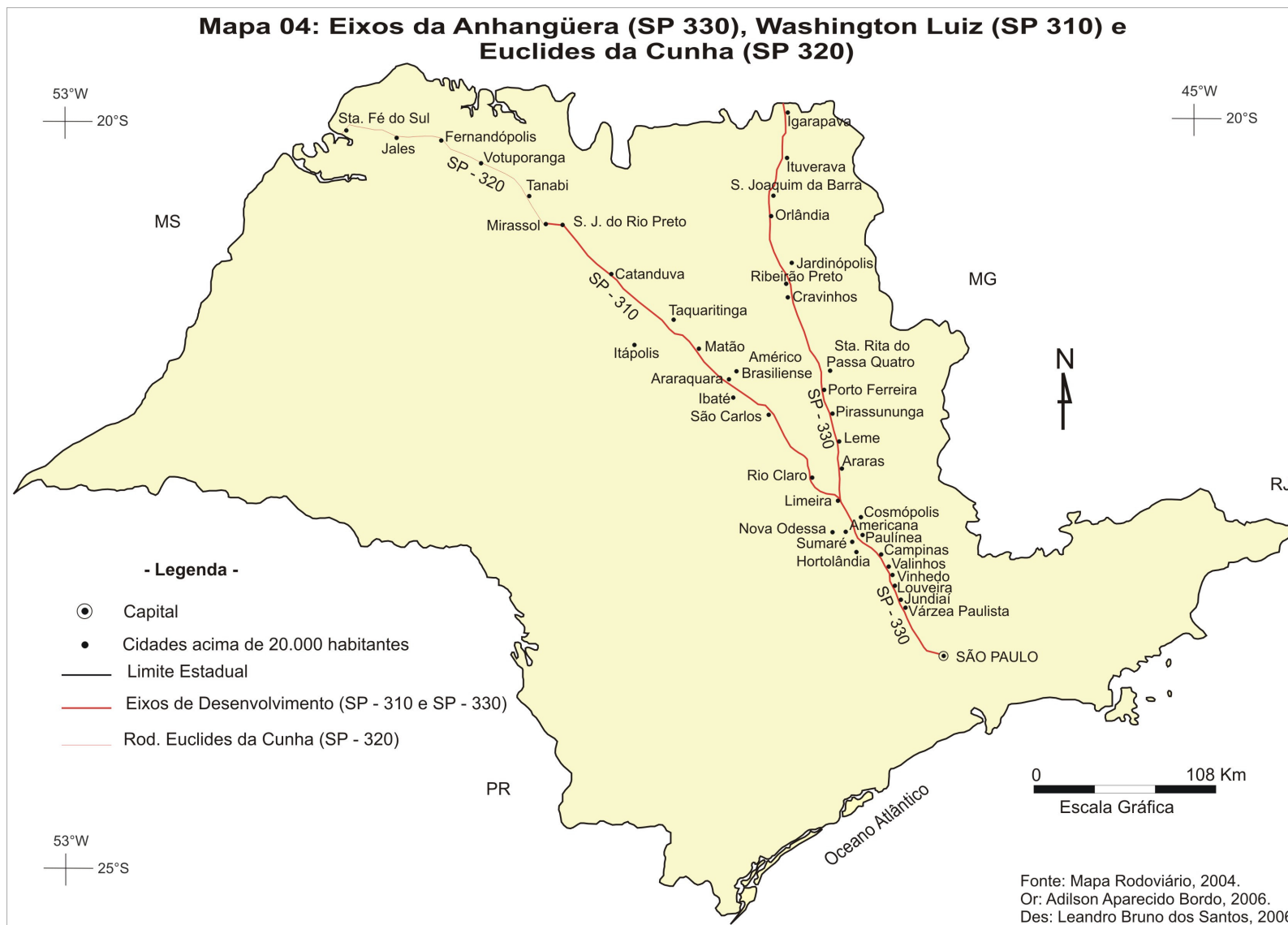
CAPÍTULO 4

CONFIGURAÇÃO DE UM EIXO DE DESENVOLVIMENTO NAS RODOVIAS ANHANGÜERA (SP 330) E WASHINGTON LUIZ (SP 310).

Neste capítulo, tendo como objeto de estudo os eixos de desenvolvimento das rodovias Anhangüera e Washington Luiz (**mapa 04**), procurar-se-á demonstrar que os núcleos urbanos, principalmente os mais próximos da capital paulista, e bem servidos por modernas vias de transporte, apresentam as maiores vantagens competitivas para a localização industrial e possuem os melhores indicadores econômicos e sociais, caracterizando, ao menos no tocante aos principais indicadores, o conceito de desenvolvimento como debatido no primeiro capítulo.

No Brasil, segundo os critérios oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), toda sede de município é considerada uma cidade, independentemente do número de habitantes e das funções desempenhadas pela maioria da população. Assim, considera-se como urbano tudo o que está localizado dentro do perímetro urbano do município (uma determinação municipal), além dos distritos e das áreas de expansão urbana, como os condomínios fechados, por exemplo. No entanto, o critério da localização (perímetro urbano) não é unânime, e outros países possuem diversas formas de análise, como a função urbana, a destinação urbana, a densidade populacional, as formas de trabalho, o número de habitantes e muitos outros. Alguns autores brasileiros, como José Eli da Veiga, só consideram urbanos os municípios com mais de 20 mil habitantes, pelo fato das unidades municipais com população inferior a este número serem estritamente dependentes de funções agrárias para a sua manutenção e funcionamento.

Como instrumento de análise, neste capítulo serão estudados os municípios com população superior a 20 mil habitantes, por três motivos principais: primeiramente, por não ser viável a utilização de dados de todos os municípios que se localizam próximos das rodovias Anhangüera, Washington Luiz e Euclides da Cunha. Em segundo lugar, pelo fato de alguns autores, como Veiga (2002), considerarem os municípios com população inferior a 20 mil habitantes portadores de uma economia predominantemente rural. Finalmente, por ser interessante a confrontação dos dados econômicos e sociais entre municípios que apresentam uma margem de população tão diferenciada.



As tabelas abaixo retratam os empregos ocupados na indústria, comércio, serviços, agropecuária e construção civil nos municípios que compõem o eixo de desenvolvimento das Rodovias Anhangüera – Washington Luiz, bem como os da Rodovia Euclides da Cunha, com população superior a 20 mil habitantes, de acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) em julho de 2006.

Os municípios foram enumerados seguindo os eixos rodoviários no sentido capital – interior, de Várzea Paulista, próximo da capital, até Santa Fé do Sul, localizado na fronteira com o Estado do Mato Grosso do Sul.

Na **tabela 03**, foram elencados os municípios, com mais de 20 mil habitantes, que não fazem parte da Região Metropolitana de São Paulo e que estão localizados no eixo de desenvolvimento da via Anhangüera.

Tabela 03
Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330)
População e empregos por setor de atividade (em %)
2003

Município	População *	Indústria	Comércio	Serviços	Agropecuária	Construção Civil
Várzea Paulista	110.449	58,92	14,18	25,63	0,46	0,81
Jundiaí	348.621	32,13	25,33	38,94	0,69	2,91
Louveira	29.553	48,49	13,04	35,21	2,40	0,86
Vinhedo	57.269	47,19	16,62	33,99	0,71	1,49
Valinhos	94.124	42,85	14,65	39,53	0,98	1,98
Campinas	1.059.420	20,49	23,01	52,96	0,70	2,85
Hortolândia	201.795	45,79	13,96	38,14	0,26	1,85
Paulínia	62.132	27,85	18,88	38,30	0,88	14,09
Sumaré	237.900	39,11	22,03	34,15	1,85	2,85
Nova Odessa	47.990	64,16	16,16	16,56	0,93	2,19
Americana	203.845	45,88	18,89	33,37	0,22	1,64
Cosmópolis	50.525	31,46	24,53	39,41	1,04	3,56
Limeira	279.554	41,61	19,80	33,59	1,72	3,28

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais - Rais/Ministério do Trabalho. In: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Nota-se a importância dos empregos oriundos da indústria que, com exceção de Campinas e de Paulínia, são todos superiores a 30%, com destaques para Nova Odessa, com 64,16% e Várzea Paulista, com 58,92%, em 2003. Essa constatação vem de encontro com a teoria dos eixos de desenvolvimento, demonstrando que a dispersão industrial ocorrida no Estado de São Paulo seguiu os principais eixos

rodoviários, em direção a Campinas, atingindo os municípios que distam, em média, até 250 km da capital. (SPOSITO; MATUSHIMA, 2002).

O município de Campinas destaca-se como um grande centro de serviços, com 52,96% dos empregos neste setor, além de possuir muitas indústrias de capital internacional de alta tecnologia. A exemplo do município de São Paulo, Campinas vai se destacando nos serviços enquanto a industrialização vai se dispersando nos entornos de sua Região Metropolitana, instituída em 2000.

Na **tabela 04**, estão elencados os municípios localizados no eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz com população superior a 20 mil habitantes. Apesar de Itápolis fazer parte da tabela, o município não se localiza, propriamente, na rodovia Washington Luiz. Encontra-se na rodovia SP 333, cerca de 30 km da SP 310.

Tabela 04
Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310)
População e empregos por setor de atividade (em %)
2003

Município	População *	Indústria	Comércio	Serviços	agropecuária	Construção Civil
Rio Claro	190.373	38,43	18,34	36,91	3,40	2,91
São Carlos	218.702	34,39	16,27	42,42	4,31	2,61
Ibaté	32.105	23,39	17,19	37,79	20,98	0,64
Araraquara	199.657	23,51	20,65	42,78	9,53	3,53
Américo Brasiliense	34.362	12,65	14,52	31,62	40,23	0,97
Matão	77.769	32,31	11,81	18,92	35,40	1,55
Taquaritinga	55.866	21,10	24,96	36,38	15,61	1,95
Itápolis	41.222	11,17	17,34	18,33	52,46	0,70
Catanduva	116.984	23,10	27,01	40,14	7,02	2,76
São José do Rio Preto	415.508	17,34	28,42	49,10	1,01	4,15
Mirassol	55.009	45,56	18,12	33,37	2,76	0,18

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais - Rais/Ministério do Trabalho. In: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

As cidades próximas da via Anhangüera, como Rio Claro e São Carlos, destacam-se na geração de empregos industriais, com esta porcentagem diminuindo na medida em que se afasta da capital do Estado, com algumas exceções, principalmente no caso de Mirassol, município com 45,56% de empregos ocupados na indústria em 2003 e que se caracteriza como um importante arranjo produtivo

local (APL)¹⁷ especializado no setor moveleiro, a principal atividade industrial da cidade e que gera muitos empregos para o setor. Já São José do Rio Preto destaca-se como um importante pólo regional especializado em serviços, principalmente médicos e hospitalares. (SPOSITO; MATUSHIMA, 2002).

Assim, o caso de Mirassol é muito parecido com o verificado em Birigüi, localizada no eixo de desenvolvimento da rodovia Marechal Cândido Rondon (SP 300); Franca, cidade situada no eixo da Rodovia Cândido Portinari (SP 334) e Jaú, que se encontra no eixo de desenvolvimento da rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP 225), cidades respectivamente especializadas na produção de calçado infantil, feminino e masculino, com um elevado número de fábricas de calçado, empregando uma considerável mão-de-obra no setor industrial.

Na **tabela 05**, são citados os municípios localizados na rodovia Euclides da Cunha, via de transporte que ainda não se constitui propriamente em um eixo de desenvolvimento por não ser uma estrada duplicada, de trânsito rápido, com um elevado fluxo de bens, mercadorias, serviços e informações e não possuir, assim, todas as propriedades necessárias para a sua caracterização.

Tabela 05
Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320)
População e empregos por setor de atividade (em %)
2003

Município	População *	Indústria	Comércio	Serviços	Agropecuária	Construção Civil
Tanabi	23.381	39,13	15,74	29,16	15,75	0,22
Votuporanga	83.764	35,60	24,77	35,79	2,39	1,44
Fernandópolis	65.714	22,43	28,96	39,48	6,69	2,43
Jales	49.749	19,71	33,98	41,40	3,64	1,25
Santa Fé do Sul	29.026	20,66	29,73	46,09	1,78	1,74

Fonte: Relação Anual de Informações Sociais - Rais/Ministério do Trabalho. In: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

¹⁷ Resumidamente, Arranjos Produtivos Locais (APLs) podem ser entendidos como aglomerações de pequenas e médias empresas de um mesmo setor de atividade ou cadeia produtiva localizadas em uma mesma base territorial, que apresentam uma especialização produtiva e mantêm algum vínculo de articulação, cooperação e aprendizagem entre si e com outros atores locais, como os órgãos públicos, associações empresariais, instituições de crédito, ensino e pesquisa, desenvolvendo, assim, vantagens competitivas que são próprias de uma certa localização.

Nota-se, também, a modesta importância do setor industrial na geração de empregos formais, com exceção das cidades de Tanabi e Votuporanga, respectivamente com 39,13% e 35,60% de empregos ocupados na indústria.

A indústria é responsável por 41,7% dos empregos formais da Região de Governo de Votuporanga e o segmento industrial mais importante é o setor moveleiro, que emprega 15,6% do total de empregados da região, segundo informações do Sebrae (1998). A exemplo de Mirassol, em Votuporanga também ocorre uma elevada especialização em uma indústria específica. Por outro lado, Tanabi possui um número considerável de micro e pequenas indústrias importantes, em uma escala local, para a geração de empregos no município.

As **tabelas 06 e 07** e o **mapa 05** demonstram a importância do valor adicionado industrial para os municípios que se localizam nos eixos de desenvolvimento das rodovias Anhangüera e Washington Luiz, e estão mais próximos da capital paulista. Trata-se de mais um indicador que retrata a desconcentração das atividades industriais seguindo os eixos de desenvolvimento.

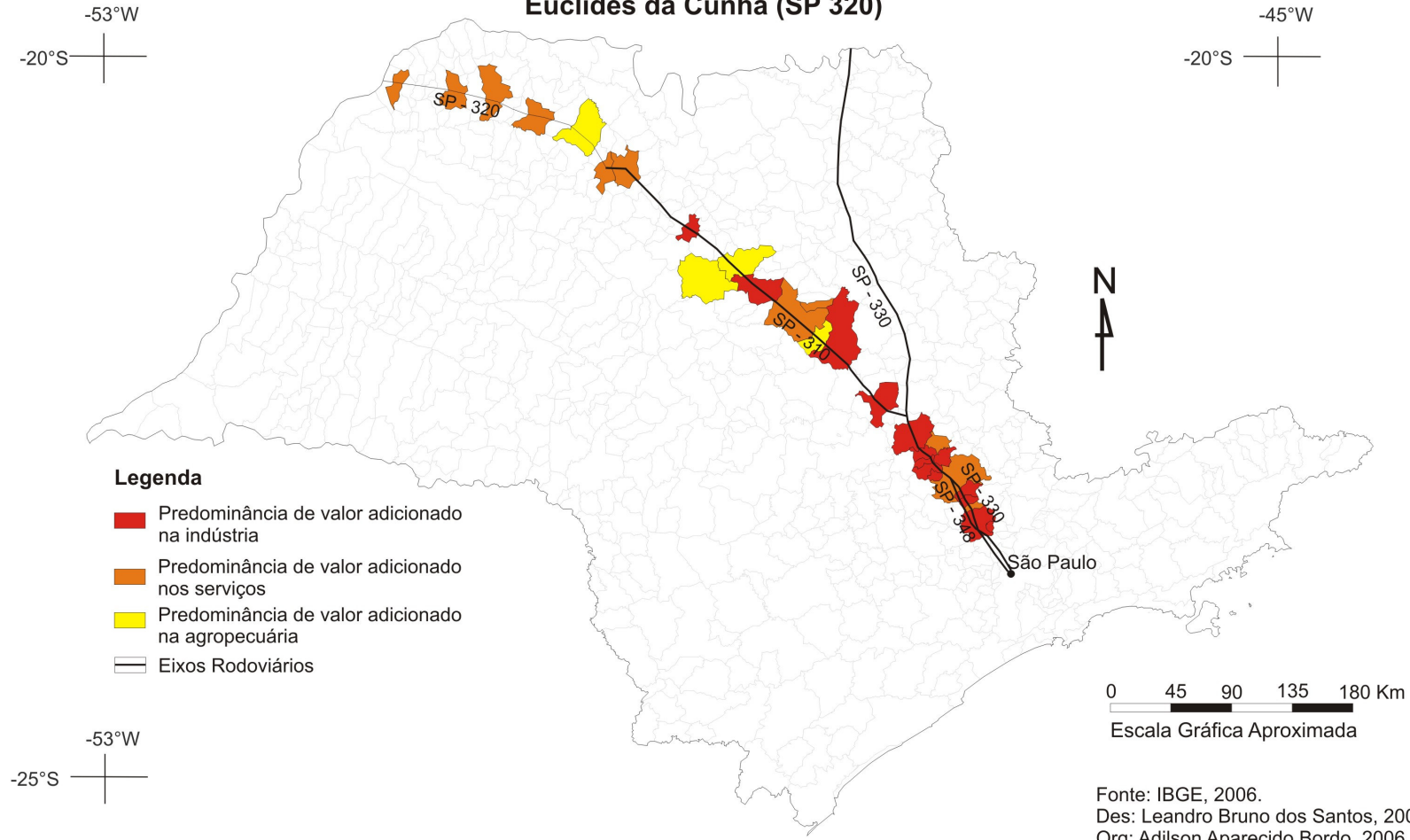
Segundo a Fundação Seade, considera-se como valor adicionado, o “valor que a atividade agrega aos bens e serviços consumidos no seu processo produtivo, obtido pela diferença entre o valor de produção e o consumo intermediário”. É um importante indicador para se medir a geração de divisas oriundas das atividades produtivas dos municípios.

Conforme a **tabela 06**, a atividade industrial predomina nos municípios da rodovia Anhangüera, com a exceção de Louveira, Campinas e Cosmópolis, onde a atividade de serviços se mostra mais importante (52,78%, 57,04% e 46,47% respectivamente), apesar de que a atividade industrial também seja importante para a economia desses municípios.

Nova Odessa (67,28%), Vinhedo (65,48%), Paulínia (64,49%), Americana (63,44%), Hortolândia (62,19%) e Sumaré (62,01%), todos integrantes da Região Metropolitana de Campinas, são os municípios em que o valor adicionado industrial apresenta uma maior participação em suas economias.

A participação relativa da agropecuária não se mostra significativa em nenhum dos municípios do eixo da Anhangüera e tem uma participação mediana apenas no município de Cosmópolis, onde o valor adicionado da agropecuária contribui com 15,83% da sua economia, bem abaixo da participação da indústria (37,70%) e dos serviços (46,47%).

Mapa 05: Valor Adicionado dos Municípios das Rodovias Anhangüera (SP 330), Washington Luiz (SP 310) e Euclides da Cunha (SP 320)



No conjunto, as atividades industriais e de serviços são vitais para a economia dos municípios que se encontram no entorno do eixo de desenvolvimento da rodovia Anhangüera.

Tabela 06
Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330)
Valor Adicionado (em %)
2003

Município	População *	Agropecuária	Indústria	Serviços
Várzea Paulista	110.449	0,14	57,49	42,37
Jundiaí	348.621	0,60	52,97	46,44
Louveira	29.553	3,25	43,97	52,78
Vinhedo	57.269	2,06	65,48	32,46
Valinhos	94.124	5,95	55,16	38,88
Campinas	1.059.420	0,77	42,19	57,04
Hortolândia	201.795	1,08	62,19	36,74
Paulínia	62.132	0,38	64,49	35,13
Sumaré	237.900	2,16	62,01	35,82
Nova Odessa	47.990	1,90	67,28	30,82
Americana	203.845	0,32	63,44	36,24
Cosmópolis	50.525	15,83	37,70	46,47
Limeira	279.554	10,54	51,87	37,60

Fonte: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

A maioria dos municípios que se encontram na rodovia Washington Luiz (**tabela 07**) tem a sua economia baseada na indústria ou no setor de serviços. Na indústria, destacam-se Matão (66,13%), Catanduva (54,92%), Rio Claro (54,56%), São Carlos (47,51%) e Araraquara (43,82%). Já nos serviços, os principais municípios são: São José do Rio Preto (71,05%), Mirassol (49,79%), Américo Brasiliense (44,73%) e Araraquara (44,23%).

Apenas Itápolis e Taquaritinga possuem economias baseadas na agropecuária de forma bem destacada, com 67,78% e 51,89% respectivamente, caracterizadas pela produção de laranja. Vale ressaltar que ambos os municípios não se localizam propriamente na rodovia Washington Luiz, pois se encontram na SP 333, apesar de estarem bem próximos da SP 310.

Segundo Soares (2005), as cidades produtoras de laranja foram as que mais geraram riqueza na agropecuária, beneficiadas pela boa safra e pelos preços elevados dos citros em 2002. O município de Itápolis, sozinho, foi responsável por

0,6% de toda a produção agrícola brasileira em 2002, índice que retrata todo o dinamismo desta atividade econômica. Em 2003, a participação de Itápolis no valor adicionado da agricultura do Estado de São Paulo foi de 1,8%. Em 2005, a citricultura foi responsável pela geração de 80% do ICMS destinado ao município.

Tabela 07
Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310)
Valor Adicionado (em %)
2003

Município	População *	Agropecuária	Indústria	Serviços
Rio Claro	190.373	5,40	54,56	40,03
São Carlos	218.702	12,07	47,51	40,41
Ibaté	32.105	39,80	25,94	34,26
Araraquara	199.657	11,94	43,82	44,23
Américo Brasiliense	34.362	16,77	38,51	44,73
Matão	77.769	14,21	66,13	19,66
Taquaritinga	55.866	51,89	11,44	36,67
Itápolis	41.222	67,78	9,30	22,92
Catanduva	116.984	6,43	54,92	38,65
São José do Rio Preto	415.508	1,55	26,32	72,13
Mirassol	55.009	7,02	41,07	51,91

Fonte: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Apesar de distantes da Grande São Paulo e terem recebido pouca influência da desconcentração industrial da metrópole paulista, a maioria dos municípios da **tabela 08**, de acordo com o valor adicionado relativo, possuem uma economia baseada nos serviços e na indústria, com exceção de Tanabi, onde o valor adicionado na agropecuária representa 48,14% do total.

Tabela 08
Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320)
Valor Adicionado (em %)
2003

Município	População *	Agropecuária	Indústria	Serviços
Tanabi	23.381	48,14	14,39	37,47
Votuporanga	83.764	7,95	34,87	57,18
Fernandópolis	65.714	19,09	33,68	47,23
Jales	49.749	12,19	32,99	54,82
Santa Fé do Sul	29.026	6,81	41,42	51,77

Fonte: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

A indústria desenvolveu-se, sobretudo, baseada nos capitais locais, e o segmento industrial mais importante, como já mencionado, é o setor moveleiro, que apresenta uma elevada especialização. Outros ramos industriais consideráveis são alimentos e bebidas, produção e distribuição de eletricidade, gás e água e as indústrias de vestuário e construção civil. As atividades de serviços mais importantes são: saúde, intermediação financeira e atividades associativas (empresariais, sindicais, religiosas e outras), segundo informações do Sebrae-SP (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas).

Deste modo, a iniciativa das comunidades locais, o apoio às micro e pequenas empresas e a especialização produtiva podem funcionar como uma alternativa para a industrialização e a geração de novos postos de trabalho, mesmo nos municípios que se encontram distantes dos grandes centros e fora dos principais eixos de desenvolvimento.

As **tabelas 09, 10 e 11** retratam o produto interno bruto (PIB) e a renda *per capita* dos municípios das rodovias Anhangüera, Washington Luiz e Euclides da Cunha.

Observando as três tabelas em conjunto, é nítida a discrepância entre as unidades administrativas municipais e fica latente o fato de que os municípios mais próximos da capital paulista possuem uma economia muito mais dinâmica do que os mais interiorizados, pois têm uma capacidade produtiva muito mais acentuada.

No eixo da Anhangüera (**tabela 09**), destacam-se os municípios de Campinas, com um PIB de 13.005,59 milhões de reais, Paulínia (9.967,34), Jundiaí (6.123,01), Limeira (3.385,23) e Americana (3.082,61).

Campinas possui o quinto maior PIB do Estado de São Paulo (dados de 2003), atrás apenas da capital (146.855,26 milhões), Guarulhos (16.010,38 milhões), São Bernardo do Campo (14.583,18 milhões) e de São José dos Campos (13.843,27 milhões). Jundiaí possui uma economia diversificada e a maior parte do PIB vem da indústria. Já Paulínia, beneficia-se do fato de ser sede da maior refinaria de petróleo do Brasil, a Refinaria do Planalto (Replan), fundada na década de 1970.

Os municípios com o maior PIB *per capita*, em reais, são: Paulínia (174.327,39), Louveira (46.061,35), Vinhedo (24.754,46), Jundiaí (18.166,27) e Valinhos (17.977,39). Chega-se à renda *per capita*, dividindo-se o produto interno bruto pelo número de habitantes de cada município. Trata-se de uma média, o que

não significa que a renda seja distribuída igualmente entre a população dos municípios.

Tabela 09
Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330)
Produto Interno Bruto Municipal e PIB *per capita*
2003

Municípios	PIB (em milhões de reais)	PIB <i>per capita</i> (em reais)
Várzea Paulista	711,53	6.951,56
Jundiaí	6.123,01	18.166,27
Louveira	1.241,91	46.061,35
Vinhedo	1.303,52	24.754,46
Valinhos	1.600,17	17.977,39
Campinas	13.005,59	12.773,92
Hortolândia	1.799,17	10.040,06
Paulínia	9.967,34	174.327,39
Sumaré	2.883,66	13.166,36
Nova Odessa	662,99	14.643,73
Americana	3.082,61	15.881,65
Cosmópolis	446,94	9.370,54
Limeira	3.385,23	12.747,35

Fonte: www.seade.gov.br

Organização: Adilson Aparecido Bordo

No eixo da Washington Luiz (**tabela 10**), os municípios com o maior produto interno bruto são: São José do Rio Preto, com um PIB de 2.693,21 milhões de reais, São Carlos (2.472,75), Matão (2.404,85), Araraquara (2.266,69) e Rio Claro (2.163,05). No tocante à renda *per capita*, em reais, os destaques são: Matão (32.060,39), Itápolis (23.911,99), Catanduva (13.034,91), Rio Claro (12.002,72) e São Carlos (11.950,62).

Já os municípios localizados na rodovia Euclides da Cunha (**tabela 11**), possuem índices bem mais modestos de PIB e de renda *per capita* quando comparados aos municípios que se encontram mais próximos da capital, sobressaindo-se Fernandópolis, com um PIB de 546,62 milhões de reais e uma renda *per capita* de 8.561,06 reais e Tanabi, com uma renda de 8.937,50 reais por pessoa em 2003.

Tabela 10
Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310)
Produto Interno Bruto Municipal e PIB *per capita*
2003

Municípios	PIB (em milhões de reais)	PIB <i>per capita</i> (em reais)
Rio Claro	2.163,05	12.002,72
São Carlos	2.472,75	11.950,62
Ibaté	259,75	8.800,00
Araraquara	2.266,69	11.819,45
Américo Brasiliense	201,47	6.380,42
Matão	2.404,85	32.060,39
Taquaritinga	573,56	10.597,37
Itápolis	947,63	23.911,99
Catanduva	1.458,31	13.034,91
São José do Rio Preto	2.693,21	6.916,75
Mirassol	345,85	6.657,99

Fonte: www.seade.gov.br

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Tabela 11
Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320)
Produto Interno Bruto Municipal e PIB *per capita*
2003

Municípios	PIB (em milhões de reais)	PIB <i>per capita</i> (em reais)
Tanabi	205,71	8.937,50
Votuporanga	494,21	6.174,57
Fernandópolis	546,62	8.561,06
Jales	325,34	6.761,72
Santa Fé do Sul	206,35	7.403,22

Fonte: www.seade.gov.br

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Como já mostrado no capítulo 1, os indicadores econômicos não podem ser utilizados isoladamente, pois devem ser interpretados juntamente com os indicadores sociais que retratam as condições de vida da população. Os indicadores sociais aparecem nas **tabelas 12, 13, 14, 15, 16 e 17**.

As **tabelas 12, 13 e 14** retratam o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) dos municípios das rodovias Anhangüera, Washington Luiz e Euclides da Cunha.

O IDH mede o bem-estar da população em três aspectos: expectativa de vida, grau de escolaridade e renda *per capita* e varia de 0 a 1: as melhores condições humanas encontram-se mais próximas de 1, e as piores, mais próximas de 0.

Na dimensão longevidade, o índice baseia-se na esperança de vida ao nascer, ou seja, o número médio de anos que as pessoas viveriam a partir do nascimento. No aspecto educação, considera o número médio dos anos de estudo, isto é, a razão entre o número médio de anos de estudo da população de 25 anos e mais, sobre o total das pessoas de 25 anos e mais e a taxa de analfabetismo, ou seja, percentual das pessoas com 15 anos e mais, incapazes de ler ou escrever um bilhete simples. Por fim, no tocante à renda, o IDH considera a renda familiar *per capita*, ou seja, a razão entre a soma da renda pessoal de todos os familiares e o número total de indivíduos na unidade familiar.

De acordo com a classificação do PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), os valores de IDH distribuem-se em 3 categorias, a saber:

- a) IDH menor que 0,500: baixo desenvolvimento humano.
- b) IDH entre 0,500 e 0,800: médio desenvolvimento humano.
- c) IDH superior a 0,800: elevado desenvolvimento humano.

Numa comparação entre as três tabelas que retratam o IDH (**tabelas 12, 13 e 14**), observa-se que os índices mais elevados estão na **tabela 12**, com destaques para Jundiaí e Vinhedo (ambos com 0,857) e Campinas (0,852).

Com exceção de Hortolândia (0,790), Várzea Paulista (0,795) e Cosmópolis (0,799), que possuem um médio desenvolvimento humano, os demais municípios apresentaram um elevado IDH no ano 2000.

Os municípios da **tabela 13** que possuem os maiores índices de desenvolvimento humano são: São Carlos (0,841), São José do Rio Preto (0,834) e Catanduva (0,832). No entanto, seus índices são mais baixos que os principais municípios da **tabela 12**.

Com exceção de Taquaritinga (0,779), Itápolis (0,785), Américo Brasiliense (0,788) e Ibaté (0,790), que possuem um médio IDH, os demais municípios apresentam um alto índice de desenvolvimento humano. Vale observar que os municípios de médio IDH da **tabela 13** possuem índices mais baixos que os de médio IDH da **tabela 12**.

Tabela 12
Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330)
População e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano)
(1980 – 1991 – 2000)

Municípios	População *	1980	1991	2000
Várzea Paulista	110.449	0,704	0,756	0,795
Jundiaí	348.621	0,736	0,810	0,857
Louveira	29.553	0,713	0,750	0,800
Vinhedo	57.269	0,712	0,792	0,857
Valinhos	94.124	0,753	0,790	0,842
Campinas	1.059.420	0,750	0,816	0,852
Hortolândia	201.795	0,790
Paulínia	62.132	0,738	0,785	0,847
Sumaré	237.900	0,715	0,773	0,800
Nova Odessa	47.990	0,718	0,782	0,826
Americana	203.845	0,751	0,802	0,840
Cosmópolis	50.525	0,717	0,756	0,799
Limeira	279.554	0,726	0,781	0,814

Fonte: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Tabela 13
Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310)
População e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano)
(1980 – 1991 – 2000)

Municípios	População *	1980	1991	2000
Rio Claro	190.373	0,755	0,815	0,825
São Carlos	218.702	0,754	0,797	0,841
Ibaté	32.105	0,717	0,715	0,790
Araraquara	199.657	0,755	0,799	0,830
Américo Brasiliense	34.362	0,711	0,799	0,788
Matão	77.769	0,731	0,782	0,806
Taquaritinga	55.866	0,720	0,762	0,779
Itápolis	41.222	0,725	0,766	0,785
Catanduva	116.984	0,739	0,804	0,832
São José do Rio Preto	415.508	0,742	0,802	0,834
Mirassol	55.009	0,735	0,788	0,823

Fonte: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Apesar de, na **tabela 14**, apenas Tanabi (0,792) possuir um médio IDH, e os demais municípios apresentarem um elevado índice de desenvolvimento humano, nota-se que, mesmo os melhores índices, são mais baixos que os das tabelas

anteriores. Os melhores indicadores aparecem em Fernandópolis (0,832) e em Votuporanga (0,817).

Tabela 14
Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320)
População e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano)
(1980 – 1991 – 2000)

Municípios	População *	1980	1991	2000
Tanabi	23.381	0,710	0,735	0,792
Votuporanga	83.764	0,711	0,788	0,817
Fernandópolis	65.714	0,716	0,790	0,832
Jales	49.749	0,692	0,775	0,804
Santa Fé do Sul	29.026	0,715	0,781	0,809

Fonte: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Outra conclusão que se pode chegar, observando os índices de desenvolvimento humano das três tabelas referentes aos anos de 1980, 1991 e 2000, é que as condições de vida de todos os municípios localizados nos eixos de desenvolvimento melhoraram consideravelmente nas três últimas décadas, tanto os localizados mais próximos da capital, como os mais distantes. No entanto, muita coisa ainda deve ser feita para se chegar ao desenvolvimento pleno dos municípios brasileiros, principalmente no tocante àqueles que se localizam fora do Centro-Sul do país, nas regiões mais pobres e atrasadas do Norte e do Nordeste brasileiros.

As **tabelas 15, 16 e 17** foram elaboradas com base no IPRS (Índice Paulista de Responsabilidade Social) dos municípios acima de 20 mil habitantes dos eixos das rodovias Anhangüera, Washington Luiz e Euclides da Cunha.

De acordo com a Fundação Seade, os indicadores do IPRS sintetizam a situação de cada município no que diz respeito à riqueza, escolaridade e longevidade. Quando em conjunto, as três variáveis geram uma tipologia que classifica os 645 municípios do Estado de São Paulo em cinco grupos, cada um com características específicas de riqueza municipal, longevidade e escolaridade. Essa tipologia permite a identificação da situação de cada um dos municípios paulistas nas três dimensões consideradas.

O indicador sintético de riqueza é composto pela combinação linear de quatro variáveis. Ele se expressa em uma escala de 0 a 100, sendo que o 100 representa a melhor situação e zero, a pior. As variáveis mencionadas são as seguintes:

- 1) Consumo residencial de energia elétrica por ligação: peso de 44%.
- 2) Consumo de energia elétrica na agricultura, no comércio e nos serviços por ligação: peso de 23%.
- 3) Remuneração média dos empregados com carteira assinada e do setor público: peso de 19%.
- 4) Valor adicionado fiscal per capita: peso de 14%.

O indicador sintético de longevidade é composto pela combinação linear de quatro taxas de mortalidade, também possuindo a mesma escala de 0 a 100. As taxas são as seguintes:

- 1) Taxa de mortalidade perinatal: peso de 30%.
- 2) Taxa de mortalidade infantil: peso de 30%.
- 3) Taxa de mortalidade de adultos de 15 a 39 anos: peso de 20%.
- 4) Taxa de mortalidade de adultos de 60 anos e mais: peso de 20%.

Por sua vez, o indicador sintético de escolaridade é formado pela combinação linear de quatro variáveis, com a mesma escala de 0 a 100, que são as seguintes:

- 1) Porcentagem de jovens de 15 a 17 anos que concluíram o ensino fundamental: peso de 36%.
- 2) Porcentagem de jovens de 15 a 17 anos com pelo menos quatro anos de escolaridade: peso de 8%.
- 3) Porcentagem de jovens de 18 a 19 anos que concluíram o ensino médio: peso de 36%.
- 4) Porcentagem de crianças de 5 a 6 anos que freqüentam a pré-escola: peso de 20%.

Finalmente, os municípios foram divididos em cinco grupos:

Grupo 1: municípios com nível elevado de riqueza e bons níveis nos indicadores sociais de longevidade e escolaridade.

Grupo 2: municípios que, embora com níveis de riqueza elevados, não exibem bons indicadores sociais de longevidade e escolaridade.

Grupo 3: municípios com nível de riqueza baixo, mas com bons indicadores nas demais dimensões sociais.

Grupo 4: municípios que apresentam baixos níveis de riqueza e nível intermediário de longevidade e/ou escolaridade.

Grupo 5: municípios que apresentam baixos níveis de riqueza, longevidade e escolaridade.

Numa comparação entre as três tabelas que retratam o IPRS (**tabelas 15, 16 e 17**), observa-se que os índices mais elevados estão na **tabela 15**, pois Jundiaí, Vinhedo, Valinhos, Campinas, Nova Odessa, Americana e Limeira fazem parte do grupo 1, possuindo elevado nível de riqueza e bons níveis nos indicadores sociais de escolaridade e longevidade. Já os demais municípios pertencem ao grupo 2 e apresentam elevados níveis de riqueza, mas não exibem bons indicadores sociais de longevidade e escolaridade.

Tabela 15
Municípios do eixo da rodovia Anhangüera (SP 330)
População e condições de vida - Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS)
2002

Município	População *	Dimensão Riqueza	Dimensão Longevidade	Dimensão Escolaridade	Grupo
Várzea Paulista	110.449	47	70	36	2
Jundiaí	348.621	53	71	64	1
Louveira	29.553	53	74	48	2
Vinhedo	57.269	60	73	59	1
Valinhos	94.124	54	77	67	1
Campinas	1.059.420	55	72	51	1
Hortolândia	201.795	42	70	39	2
Paulínia	62.132	59	74	50	2
Sumaré	237.900	44	72	44	2
Nova Odessa	47.990	45	75	67	1
Americana	203.845	47	76	73	1
Cosmópolis	50.525	42	69	42	2
Limeira	279.554	46	73	55	1

Fonte: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Os municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (**tabela 16**) que possuem os melhores indicadores de condições de vida são: Rio Claro, São Carlos, Araraquara, Matão, Catanduva e São José do Rio Preto, todos do grupo 1.

Américo Brasiliense, Taquaritinga, Itápolis e Mirassol pertencem ao grupo 3. Ibaté possui o pior indicador, fazendo parte do grupo 4, apresentando baixos níveis de riqueza e nível intermediário de longevidade e/ou escolaridade.

Tabela 16
Municípios do eixo da rodovia Washington Luiz (SP 310)
População e condições de vida - Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS)
2002

Município	População *	Dimensão Riqueza	Dimensão Longevidade	Dimensão Escolaridade	Grupo
Rio Claro	190.373	46	69	58	1
São Carlos	218.702	44	77	53	1
Ibaté	32.105	35	67	39	4
Araraquara	199.657	45	69	59	1
Américo Brasiliense	34.362	32	69	52	3
Matão	77.769	41	76	64	1
Taquaritinga	55.866	34	69	58	3
Itápolis	41.222	32	68	57	3
Catanduva	116.984	43	73	66	1
São José do Rio Preto	415.508	46	73	61	1
Mirassol	55.009	37	77	57	3

Fonte: www.seade.gov.br

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Por sua vez, os municípios da rodovia Euclides da Cunha (**tabela 17**), de um modo geral, são menos desenvolvidos que os demais, pois nenhum deles faz parte dos grupos 1 e 2: todos pertencem ao grupo 3, possuindo nível de riqueza baixo, mas com bons indicadores de longevidade e escolaridade. Por outro lado, na rodovia Euclides da Cunha, nenhum município faz parte do grupo 4, como ocorre com Artur Nogueira, no eixo da via Anhangüera e com Ibaté, no eixo da rodovia Washington Luiz.

Tabela 17
Municípios da rodovia Euclides da Cunha (SP 320)
População e condições de vida - Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS)
2002

Município	População *	Dimensão Riqueza	Dimensão Longevidade	Dimensão Escolaridade	Grupo
Tanabi	23.381	31	76	67	3
Votuporanga	83.764	36	75	54	3
Fernandópolis	65.714	37	77	63	3
Jales	49.749	35	76	57	3
Santa Fé do Sul	29.026	35	74	63	3

Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Fonte: www.seade.gov.br

Deste modo, pode-se afirmar que a maioria dos municípios que se localizam nos eixos de desenvolvimento e se encontram mais próximos da Grande São Paulo, além de possuírem os melhores indicadores econômicos, como o Produto Interno Bruto, renda per *capita* e valor adicionado industrial, também apresentam os melhores indicadores de desenvolvimento humano e de condições de vida, como o IDH e o IPRS, índices que fornecem subsídios para a configuração dos eixos de desenvolvimento e a sua aplicação no Estado de São Paulo, em conformidade com os capítulos um e três.

Também se pode afirmar que a maior parte das onze propriedades elencadas por Sánchez Hernández (1998, p. 37-49) para caracterizar os eixos de desenvolvimento aparecem no Estado de São Paulo, principalmente, nos trechos mais próximos da capital paulista:

01) Conjunto de vias de transporte que outorga acessibilidade aos fatores de localização industrial.

Os eixos de desenvolvimento do Estado de São Paulo são balizados por um complexo sistema de transportes e de informações que se apresentam inter-relacionados.

As vias de transporte rodoviário foram estruturadas no território paulista seguindo o traçado da malha ferroviária que se desenvolveu em razão do complexo cafeeiro. Em 1997, a Fepasa (Ferrovia Paulista S. A) passou para o controle do governo federal, juntando-se à Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) e, em 1998, foi privatizada. A maior parte da malha ferroviária paulista passou a ser controlada pela concessionária Ferrobán (Ferrovia Bandeirantes S. A) e o trecho oeste ficou sob a concessão da Ferrovia Novoeste S. A. Apesar de ainda não ser uma via de trânsito rápido como ocorre na maioria dos países mais desenvolvidos, o sistema ferroviário paulista passou a receber novos investimentos após a privatização e é uma importante via de transporte de carga, principalmente de óleo diesel, fosfato, bauxita, álcool e soja.

O transporte hidroviário se faz presente no interior de São Paulo por intermédio da hidrovía Tietê-Paraná, a mais antiga do Brasil. Ela permite integrar os transportes desde São Simão, no Estado de Goiás, através de terminal localizado às margens do rio Paranaíba, na fronteira com Minas Gerais, até o rio Paraná, onde o canal de Pereira Barreto, na Região de Araçatuba, permite o acesso ao rio Tietê.

Esse rio paulista prolonga a hidrovia em cerca de 1.400 quilômetros de vias navegáveis, passando pelas regiões de Araçatuba, Central e de Bauru, atingindo a cidade de Conchas, na Região de Sorocaba. Por intermédio do seu afluente, o rio Piracicaba, a hidrovia chega, também, até a cidade de Santa Maria da Serra, na Região de Campinas.

Segundo a Secretaria de Estado dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo, a hidrovia Tietê-Paraná é responsável pelo transporte anual de cerca de três milhões de toneladas de cargas, principalmente soja, cana-de-açúcar, milho, trigo, combustíveis, fertilizantes, areia e cascalho, produzidas e distribuídas pelos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Paraná, além dos países do Mercosul.

O gasoduto Bolívia-Brasil transporta gás natural da cidade boliviana de Santa Cruz de La Sierra até a cidade de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, passando pelos Estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná e Santa Catarina. No Estado de São Paulo, o transporte dutoviário acompanha o trajeto da hidrovia Tietê-Paraná e chega até a cidade de Paulínia, na Região Metropolitana de Campinas, onde se divide em dois ramais: um trajeto maior que vai até Porto Alegre e um outro pequeno trecho que segue até a cidade de Guararema, na Grande São Paulo. Assim, a região urbano-industrial da metrópole paulista passou a receber a matéria-prima energética de três frentes diferentes: a) do gasoduto Bolívia-Brasil, b) do duto da Bacia de Santos, no litoral paulista, e c) do sistema da Bacia de Campos, no Rio de Janeiro. O gás natural de Campos, após abastecer a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, divide-se em dois ramais: um que vai para o norte, passando por Juiz de Fora, em direção à Região Metropolitana de Belo Horizonte, e outro que segue por alguns municípios do Vale do Paraíba fluminense e paulista em direção à rede paulista pelos dutos que correm paralelos ao eixo de desenvolvimento da rodovia Presidente Dutra (BR 116).

Deste modo, o sistema dutoviário ligará os mercados consumidores de sete importantes Estados do Centro-Sul: Mato Grosso do Sul, no Centro-Oeste, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, no Sudeste e Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, na Região Sul. Com a implantação total do gasoduto Bolívia-Brasil, o Brasil passará a dispor de um sistema de dutos interligados de aproximadamente 4.000km, além do sistema que já existe na Região Nordeste. (PASSOS, 1998).

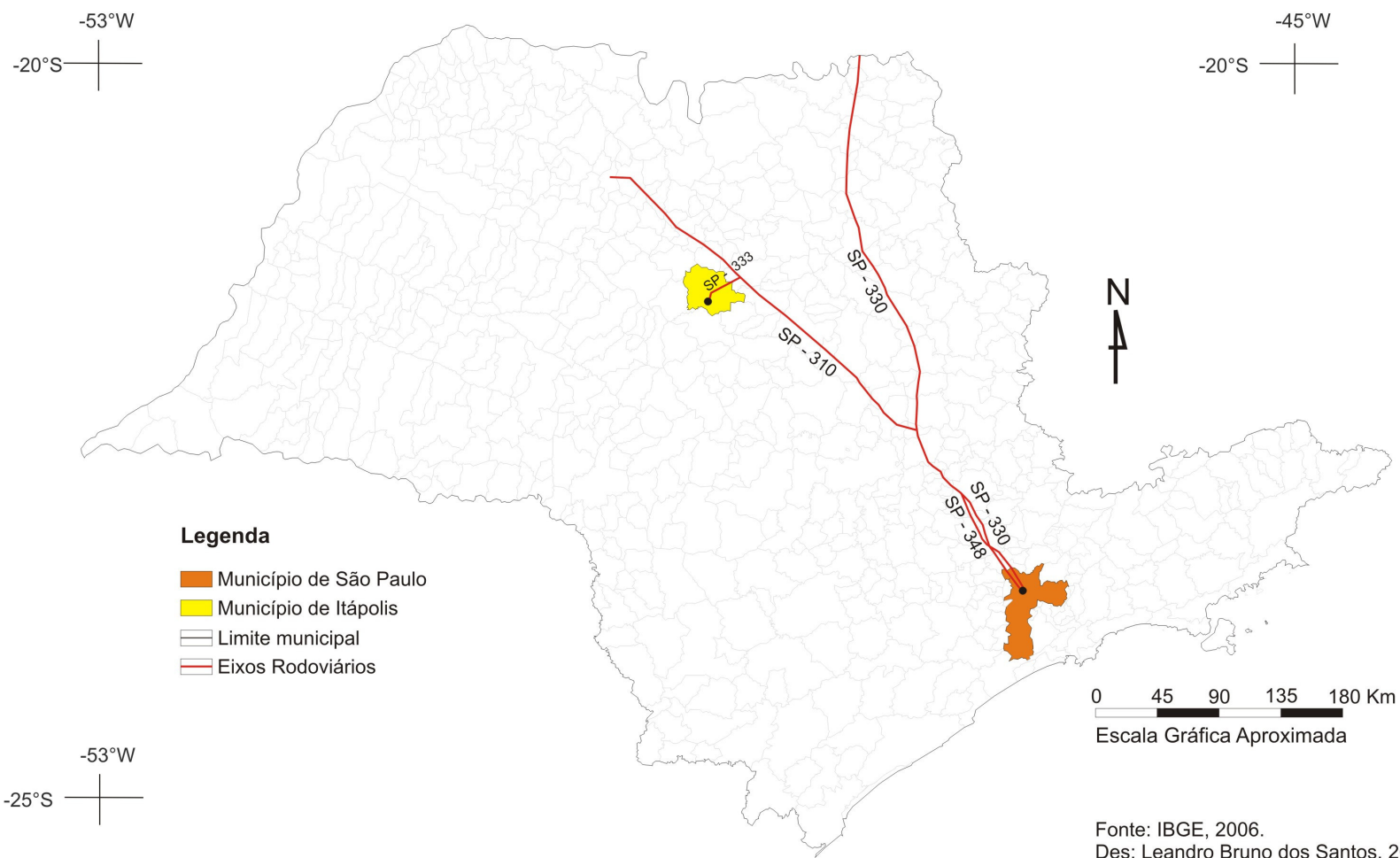
As infovias, que são compostas, sobretudo, pelos cabos de fibra óptica, telefonia e rede mundial de computadores, também foram estruturadas seguindo os principais eixos de desenvolvimento do Estado de São Paulo e tiveram participação essencial na desconcentração urbano-industrial da Grande São Paulo, por servirem como importantes vias de comunicação, rápidas e baratas, que fazem a comunicação da indústria desconcentrada com os grandes centros urbanos nacionais e mesmo internacionais.

O mais intenso tráfego aéreo do interior de São Paulo ocorre no Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas. No período de janeiro a agosto de 2006, passaram por Viracopos: 17.089 aeronaves, 561.526 passageiros e 117.391.384 kg de carga aérea, segundo a Infraero (Aeroportos Brasileiros).

Ante o exposto, nota-se que o Estado de São Paulo possui o maior complexo viário do Brasil, integrado pelos sistemas: rodoviário, ferroviário, aeroviário, hidroviário, infoviário e dutoviário, que permitem a integração produtiva do território paulista e propiciam ótimas condições de acessibilidade para a localização industrial.

No tocante ao recorte territorial desta pesquisa, esta propriedade pode ser aplicada apenas parcialmente, já que o município de Itápolis é servido somente pelo transporte rodoviário. A linha férrea, de pouca movimentação de mercadorias e passageiros, foi desativada ainda em 1966 e o Aeroclub de Itápolis, apesar de muito atuante como um suporte físico para uma Escola de Aviação Civil, não é usado para fins de transporte de passageiros ou de mercadorias em série.

O município de Itápolis, além de estar a 360km de distância da capital paulista, não se localiza propriamente no eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz (SP 310), pois se encontra a 30 km dessa via de trânsito rápido, situando-se mais propriamente na rodovia SP 333 que ainda não apresenta as propriedades necessárias para ser caracterizada como um eixo de desenvolvimento. No entanto, os aspectos positivos decorrentes da facilidade de acesso proporcionada pela proximidade com a SP 310 foram muito lembrados nas entrevistas como os empresários de Itápolis, como se verá mais adiante. **(Mapa 06).**

Mapa 06: Localização de Itápolis no Estado de São Paulo e a sua Ligação com a Capital Paulista

02) Redutor das incertezas nas decisões de localização.

Em razão da grande acessibilidade de comunicação e da facilidade de locomoção proporcionadas pelos eixos de desenvolvimento, estes figuram, atualmente, entre os principais fatores de localização industrial, pois permitem o acesso rápido das mercadorias, serviços, informações e pessoas com os principais centros urbanos e, ao mesmo tempo, amenizam os problemas tão comuns nas deseconomias de aglomeração concentrados nos grandes centros urbano-industriais polarizados. Deste modo, diminuindo as incertezas para a localização industrial, funcionam como importantes atrativos para as empresas.

No caso de Itápolis, esta propriedade foi bem lembrada por duas empresas que, nos últimos anos, escolheram Itápolis para novas instalações, pois afirmaram que não se instalariam em um município muito distante de uma via de transporte de grande circulação em razão dos riscos proporcionados pelas vias de transporte precário.

03) Conjunto de vias de transporte balizadas por núcleos urbano-industriais.

Os núcleos urbanos localizados nos eixos de desenvolvimento são os pontos preferenciais para a localização de estabelecimentos industriais importantes, muitos deles desconcentrados da capital e que geram um considerável número de empregos industriais e de serviços, principalmente quando comparados aos municípios que se encontram distantes da capital e afastados dos eixos de desenvolvimento.

Dentro dos eixos, as cidades concentram vários fatores de localização industrial, como: uma posição nodal nas redes de transporte; disponibilidades de capital fixo e financeiro; criação de inovações tecnológicas nos centros de pesquisa e desenvolvimento e facilidades de acesso às mesmas; disponibilidade de mão-de-obra barata e especializada; mercado consumidor para os produtos industriais; facilidades para o escoamento da produção; ambiente social e empresarial mais dinâmico e propenso às novas tecnologias; maior fluidez das relações entre as empresas e outros atrativos de primeira ordem para as iniciativas empresariais de setores variados.

Quando vários núcleos urbano-industriais com perfis setoriais complementares localizam-se em uma via de transporte de certa capacidade e qualidade, as empresas podem se inter-relacionar com mais fluidez, pois há uma

maior acessibilidade entre os pontos dentro de um eixo do que com os pontos que se encontram exteriores a ele, portanto fora do eixo, o que “estimularia a formação de economias de aglomeração axial ou redes lineares de empresas e setores que contribuem de maneira muito notável à coesão interna dos eixos”. (SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 1998, p. 41).

No capítulo anterior, o **mapa 02** mostrou todos os municípios com população superior a 50 mil habitantes (estimativa de 2006) que se localizam nos eixos de desenvolvimento do Estado de São Paulo, excluindo-se os municípios da Região Metropolitana de São Paulo por formarem uma grande mancha urbano-industrial.

Em razão do fato de Itápolis não se encontrar propriamente no eixo da Washington Luiz, as relações de trocas lineares ficam em parte prejudicadas, visto que elas ocorrem, principalmente, de forma intra-eixos.

04) Eixo de desenvolvimento como resposta e como incentivo para a demanda de transporte emanada dos núcleos urbano-industriais; seu caráter de canal de circulação de mercadorias.

Nos eixos de desenvolvimento, a infra-estrutura de transportes, as atividades industriais e os núcleos urbano-industriais estão intimamente relacionados, pois os centros urbano-industriais geram uma intensa demanda de transporte e o aumento dos fluxos regulares e intensos de pessoas, mercadorias e serviços implica em melhorias na capacidade e na qualidade das vias de transporte que, por sua vez, funcionam como um importante fator de localização industrial e contribuem para o aumento do nível geral de atividade econômica, principalmente no tocante às indústrias e serviços.

Em todos os eixos de desenvolvimento do Estado de São Paulo mencionados no capítulo anterior, a circulação de mercadorias, bens, serviços, informações e pessoas são muito intensos, principalmente nos trechos rodoviários mais próximos da capital paulista e que fazem a ligação com os principais centros urbanos de porte médio e grande do interior paulista.

Pela análise do **mapa 07**¹⁸, nota-se que os municípios que não se encontram dentro dos grandes eixos possuem um tráfego menor de veículos, como é o caso de

¹⁸ Em razão da ausência de dados nos postos de contagem do DER (Departamento de Estradas de Rodagem), esse mapa não retrata fielmente os fluxos de veículos em importantes rodovias:

1) Entre Campinas e São Paulo (SP 330 e SP 348);
2) No Vale do Paraíba (BR 116);

Itápolis. Por ficar fora do eixo da Washington Luiz, o fluxo médio do trecho da SP 333 que faz a ligação de Itápolis com a SP 310 é de 5.001 a 7.500 veículos por dia, enquanto a fluxo médio diário da Washington Luiz é de 10.001 a 12.500 veículos.

Esta propriedade foi observada no caso de Itápolis, visto que, segundo as entrevistas realizadas, a rodovia Washington Luiz (SP 310) é a principal via utilizada pelas empresas na compra das matérias-primas e na venda dos produtos industrializados, tanto para a Região Centro-Oeste, como para o grande mercado consumidor da capital paulista.

05) Canal concentrador de oferta que apresenta um alto nível de serviços.

Como se observou na análise dos eixos de desenvolvimento das rodovias Anhangüera e Washington Luiz, além das atividades industriais, o setor de serviços também possui uma presença marcante nos centros urbanos bem servidos por uma infra-estrutura de transporte e comunicações, sobretudo os mais próximos da aglomeração metropolitana.

O intenso fluxo de mercadorias e pessoas nas vias de transporte de elevada capacidade também demanda a existência de serviços variados, como hotéis, restaurantes, lanchonetes, postos de gasolina, oficinas e outros serviços de manutenção das rodovias.

No tocante à Itápolis, a atividade econômica predominante é a agropecuária, que representou 67,78% do valor adicionado municipal em 2003, seguida pelos serviços (22,92%) e a indústria (9,30%). Assim, nota-se que esta propriedade dos eixos de desenvolvimento ainda não está fazendo efeito na economia do município.

06) Cenário privilegiado para a difusão de inovações.

Os parques tecnológicos possuem uma característica predominantemente urbana e atuam como importantes instrumentos de invenção e inovação das tecnologias empregadas em produtos e serviços, atuando como importantes fatores de localização industrial e aumentando o potencial inovador dos eixos de desenvolvimento, os quais funcionam como um canal favorável para a difusão das inovações tecnológicas.

3) Entre Marília e Bauru (SP 225).

4) Nos demais trechos apontados pelo mapa.

Vale salientar que os dois primeiros trechos supramencionados figuram entre os mais intensos do Estado de São Paulo no tocante ao fluxo de veículos, mercadorias, bens, serviços e informações.

Mapa 07: Fluxo de Veículos no Estado de São Paulo



Três importantes pólos tecnológicos do Estado de São Paulo, servidos por conceituadas unidades de ensino, pesquisa e desenvolvimento localizam-se nos eixos de desenvolvimento: Campinas, no sistema Anhangüera-Bandeirantes (SP 330; SP 348), especializado na fabricação de material eletrônico e equipamentos de comunicações; São José dos Campos, no eixo da Rodovia Presidente Dutra (BR 116), importante centro aeroespacial; e São Carlos, no eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz (SP 310), onde os setores de automação, informática, física e química se fazem presentes.

Esta propriedade dos eixos de desenvolvimento ainda não se faz presente no município de Itápolis. A grande maioria das indústrias investigadas, como se verá no capítulo seis, é do tipo tradicional, muito mais intensiva em mão-de-obra do que em capital e em investimentos tecnológicos, pois predominam as agroindústrias, o ramo das confecções e as indústrias ligadas ao mercado consumidor agrícola. Apenas uma das empresas, até o momento, informatizou grande parte do setor produtivo: a Alsud, uma metalurgia do alumínio e suas ligas.

07) Sucessão de centros e periferias funcionais e especializadas.

A especialização produtiva dos centros urbano-industriais é mais latente nos eixos de desenvolvimento, podendo ser citados como exemplos: Campinas (centro tecnológico e de serviços especializados), Americana (indústria têxtil), Araraquara e Ribeirão Preto (centros agroindustriais), Catanduva (indústria de ventiladores), Franca, Jaú e Birigüi (calçados), Mirassol (móveis), São José do Rio Preto (centro de serviços médicos) e São José dos Campos (centro aeroespacial).

Segundo Sánchez Hernández (1998, p. 43), a especialização produtiva territorial derivada do aumento da acessibilidade e da expansão das áreas de mercado contribui para uma hierarquização funcional entre os centros urbano-industriais e as periferias rurais e deprimidas, que ocupam posições específicas e desiguais na divisão espacial do trabalho. Com a especialização produtiva e a facilidade de transporte e comunicação, passa a haver uma maior complementaridade entre os centros urbano-industriais na cadeia produtiva que impulsiona os fluxos intra-eixos em detrimento dos pontos mais afastados dos eixos.

Apesar de concordarmos com Sánchez Hernández no tocante à existência de uma hierarquia funcional entre os núcleos urbano-industriais bem localizados nos eixos de desenvolvimento e a periferia rural deprimida e mais afastada das vias mais

dinâmicas, vale a pena salientar que apenas o fator localização (dentro ou fora dos eixos) não é condição necessária para o desenvolvimento econômico e social. As periferias rurais não estão condenadas ao subdesenvolvimento e podem se expandir por intermédio de políticas de desenvolvimento endógeno que envolvam todas as potencialidades dos atores locais (políticos, sociedade civil, atores econômicos, cooperativas, associações de moradores, sindicatos e demais órgãos institucionais) em prol de um interesse comum, que é a coletividade. Políticas de microcrédito e incentivos aos pequenos produtores rurais, bem como investimentos no desenvolvimento, divulgação e expansão do agronegócio, por exemplo, podem fazer com que uma “periferia rural deprimida” se torne uma periferia rural dinâmica e mais justa socialmente.

Esta propriedade não se verifica em Itápolis, pois não há, no município, uma grande especialização produtiva nas atividades industriais e de serviços, apesar da grande especialização na atividade agrícola da citricultura, como se verá mais adiante.

08) Suporte territorial dos processos de desconcentração produtiva.

A desconcentração urbano-industrial que se fez presente no Estado de São Paulo, sobretudo nas décadas de 1970 e 1980, analisada no capítulo 3, seguiu os principais eixos de desenvolvimento do Estado de São Paulo:

- a) Via Anhangüera, em direção às regiões de Campinas e Ribeirão Preto;
- b) Rodovia Presidente Dutra, em direção ao Vale do Paraíba;
- c) Via Washington Luiz, rumo à Região Central e a São José do Rio Preto;
- d) Rodovia Castelo Branco, nas Regiões de Sorocaba e Bauru;
- e) Sistema Anchieta-Imigrantes, que faz a ligação da Grande São Paulo com o litoral paulista.

Os centros urbanos mais dinâmicos localizados nos eixos converteram-se nos principais receptáculos das atividades industriais desconcentradas da Grande São Paulo.

No entanto, a dispersão da indústria metropolitana para o interior do Estado pouco influenciou a industrialização de Itápolis, caracterizada pelo predomínio das indústrias de capital local. Apenas duas empresas foram desconcentradas da Grande São Paulo: Coberfibras Indústria e Comércio de Plásticos (1988) e Alsud Alumínios (2002) e uma descentralizada de Campinas: Transformadores Itaipu

(2004). Além disso, a Indústria e Comércio Xavante desconcentrou-se do Estado de Pernambuco em 1998.

09) Unidade geográfica dotada de uma base econômica própria derivada da agregação de centralidade territorial, centralidade locacional e centralidade funcional.

Esta propriedade representa uma síntese dos estudos sobre os eixos de desenvolvimento que se baseiam no tripé transportes (centralidade territorial) – atividades industriais (centralidade locacional) – núcleos urbanos (centralidade funcional).

A infra-estrutura de transporte de qualidade, por diminuir as distâncias espaço-temporais e os custos com os transportes, funciona como um canal de propagação do sistema produtivo pelo território, que não fica mais estático e concentrado nas grandes manchas de desenvolvimento polarizadoras da produção: é a centralidade territorial dos eixos sobrepondo-se ao paradigma das áreas.

Por centralidade locacional entende-se a concentração dos fatores de localização industrial existentes nos eixos de desenvolvimento que atuam na atração de novas empresas. Já a centralidade funcional refere-se aos núcleos urbano-industriais, cenário privilegiado para a atuação das economias de aglomeração e a criação e difusão das novas tecnologias.

10) Síntese dos elementos do sistema de transporte.

Segundo Sánchez Hernández (1998, p. 46-47), todos os níveis do sistema de transporte se manifestam nos eixos de desenvolvimento: “espaço de tráfego”, em razão do intenso fluxo de pessoas e veículos entre os centros urbanos; “redes, meios e infra-estruturas de transporte”, que representam a parte física e estrutural dos eixos necessária para a circulação; “subsistema operativo”, que diz respeito à parte operacional dos eixos, como as atividades de logística e os serviços de transporte; “fluxos de mercadorias”, que representam a coesão funcional dos eixos, com constantes trocas de produtos entre os centros urbanos e as empresas situadas ao longo dos eixos; e as “influências externas” dos entornos dos eixos que se concretizam em políticas por melhorias nas infra-estruturas de transporte como uma forma de dinamização da economia regional.

No Estado de São Paulo, nas proximidades dos eixos de desenvolvimento, há toda uma rede de transportes e comunicações, como ferrovias, infovias, hidrovias e aeroportos, além do sistema dutoviário, que propicia ótimas condições para a localização industrial, por permitir uma rápida ligação com as fontes de matérias-primas e com os principais mercados consumidores.

Em Itápolis, esta propriedade não se verifica, pois o transporte rodoviário é praticamente o único modal existente, já que não há ferrovias e o transporte aéreo ocorre apenas esporadicamente.

11) Instrumento e objeto de política regional.

Numa tentativa de diminuir os problemas oriundos das deseconomias de aglomeração que se fazem presentes na metrópole paulistana e, ao mesmo tempo, minimizar as disparidades regionais do interior paulista, sucessivos governos estaduais na década de 1970 investiram na execução dos chamados “planos rodoviários de interiorização do desenvolvimento”, que consistiam na aplicação de recursos em infra-estrutura de transporte como uma forma de política regional de desenvolvimento. Assim, foram duplicadas importantes rodovias que faziam a ligação da capital paulista com o interior de São Paulo, construída a terceira faixa em muitos trechos rodoviários e pavimentada uma grande quantidade de estradas vicinais, além de melhorias nas telecomunicações e investimentos na implantação da hidrovia Tietê-Paraná e nas telecomunicações.

No entanto, esta propriedade aplica-se apenas em partes ao Estado de São Paulo, pois a política regional de desenvolvimento com base nos planos rodoviários não se verifica mais na fase atual, diferentemente do caso europeu exposto por Sánchez Hernández (1998) em que os eixos de desenvolvimento atuam como uma importante estratégia de desenvolvimento, ordenamento territorial e reequilíbrio regional seguindo determinações do Conselho da Europa de 1981.

CAPÍTULO 05

ESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA DO MUNICÍPIO DE ITÁPOLIS: UM ESFORÇO PARA A INDUSTRIALIZAÇÃO NA REGIÃO CENTRAL DO ESTADO DE SÃO PAULO.

Antes de se adentrar propriamente no estudo da dinâmica econômica do município de Itápolis e da Região Central do Estado de São Paulo, faz-se necessário um breve esclarecimento sobre o desenvolvimento do conceito de região na perspectiva da Geografia.

O conceito de região no decorrer do pensamento geográfico foi adquirindo novas significações e variados graus de importância na medida em que uma determinada corrente de pensamento ia se destacando no cenário mundial.

No século XIX, durante o período do que se convencionou chamar de Geografia Tradicional, que se estendeu de 1870, com a sistematização da Geografia na Alemanha e na França, até a década de 1950, com o aparecimento da Nova Geografia ou Geografia Teorético-Quantitativa, a região era considerada uma entidade autônoma, uma área concreta e auto-suficiente. Vigoravam dois conceitos de região: região natural e região geográfica.

A região natural era entendida como uma porção da superfície terrestre que possuía uma certa uniformidade decorrente da combinação, integração e influência de vários elementos naturais, como o clima, a vegetação, o relevo, a geologia e a hidrografia que fariam a diferenciação entre as áreas. (CORRÊA, 1991). Este conceito de região foi elaborado pela Geografia Alemã e teve como base de fundamentação o “determinismo ambiental”, segundo o qual as condições naturais determinariam o comportamento humano na superfície terrestre e as dificuldades climáticas e de relevo limitariam o desenvolvimento humano.

Já o conceito de região geográfica foi proposto pela Escola Francesa da Geografia em oposição às regiões naturais e se fundamentou no “possibilismo geográfico”, segundo o qual as capacidades humanas não eram determinadas pelas condições da natureza, pois o homem era capaz de desenvolver várias possibilidades para modificar as dificuldades impostas pela natureza e se adaptar ao ambiente à sua volta. Deste modo, o trabalho humano no decorrer da História, os aspectos culturais e as formas de organização de um determinado grupo social (os gêneros de vida), enfim, os elementos humanos em geral, deveriam ser

considerados conjuntamente com os elementos naturais para a caracterização de uma região, a região geográfica, delimitada por diversos componentes conjugados.

Os conceitos de região e paisagem se tornam equivalente e “pays”, em francês, significa uma pequena região homogênea. A geografia regional passou a ser o estudo da paisagem.

Ainda durante o período que ficou conhecido como Geografia Tradicional, ganhou espaço no meio acadêmico a Escola Racionalista ou Geografia Regional Norte-Americana, cujo principal expoente foi Richard Hartshorne. Para o autor e o seu método regional, a região deveria continuar sendo o objeto de estudo da Geografia, mas ela não era uma realidade concreta e evidente, devendo ser delimitada abstratamente pelo pesquisador.

Tendo como marco histórico a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) e uma nova fase da expansão capitalista, desenvolveu-se na década de 1950 a Geografia Teorético-Quantitativa ou Nova Geografia, caracterizada pelo uso de métodos matemáticos e da tecnologia moderna pelos pesquisadores na coleta e análise dos dados e informações. Passa a haver uma quantificação dos dados com a utilização de elementos estatísticos (média, desvio-padrão, coeficiente de correlação e outros).

Na perspectiva da Nova Geografia, as regiões passam a ser determinadas pelos pesquisadores de acordo com os seus objetivos e critérios próprios. Surgem dois tipos fundamentais de regiões: as regiões homogêneas e as regiões funcionais.

A região homogênea é uma extensão territorial definida a partir de uma agregação de áreas que possuem algumas características semelhantes, mensuráveis estatisticamente (como densidade demográfica, porcentagem da população total, tipos de clima, produção industrial etc) que lhe exprimem uma certa uniformidade. Já as regiões funcionais ou polarizadas são definidas estatisticamente levando-se em consideração o fluxo de pessoas, bens, mercadorias, informação e comunicação sobre uma determinada porção da superfície terrestre e surgem como uma decorrência da valorização das cidades e das suas trocas. (CORRÊA, 1991).

Com críticas às desigualdades e contradições do modo capitalista de produção e ao antagonismo das classes sociais surge, na década de 1970, a Geografia Crítica ou Radical de cunho marxista, fundada no materialismo histórico-dialético. Em um primeiro momento, alguns autores chegaram a considerar que a região poderia vir a desaparecer devido à tendência de homogeneização do espaço imposta pelo capitalismo. Em um segundo momento, passou-se a entender a região

como a concretização e a materialização das diferenças sociais de classes (regiões ricas e regiões pobres) e ela não podia mais ser estudada isoladamente, pois está inserida no desenvolvimento desigual e combinado do processo capitalista de produção. Assim, a região passou a ser o resultado da lei do desenvolvimento desigual e combinado de Trotsky, que previa não apenas a diferenciação entre os países, como também a diferenciação dentro de cada um deles, originando regiões com diferentes graus de desenvolvimento, mas articuladas entre si. (CORRÊA, 1991).

Nas décadas de 1970/80 surge, paralelamente à Geografia Crítica, a Geografia Humanista e Cultural, buscando elementos no passado da disciplina geográfica. Calcada na fenomenologia, critica o exagero da abordagem econômica da geografia crítica e valoriza mais o elemento humano, como sentimentos, emoções, percepções, experiências, intuições, culturas e costumes, privilegiando o singular e não o particular ou o universal.

A região passa a ser construída de acordo com as concepções contidas no íntimo dos indivíduos e do grupo social, com múltiplas dimensões de acordo com as diversas percepções da realidade. A região é um espaço vivido onde as relações sociais e a identidade cultural se fazem presentes. Assim, passa a existir como uma referência na consciência das sociedades e “define um código social comum que tem uma base territorial”. (GOMES, 1995, p. 67).

Nas palavras de Sandra Lencioni:

Recuperou-se a vertente historicista da geografia, à medida que a região passou a ser considerada como um produto da história e da cultura. Por meio de induções sucessivas, procurou-se compreender como se constitui o sentimento que os homens têm de pertencer a uma determinada região. Sentimento que emana do interior e do íntimo das pessoas. A região, portanto, começou a ser vista como não constituindo uma realidade objetiva, pelo contrário, ela foi concebida como construção mental, individual, mas também submetida à subjetividade coletiva de um grupo social, por assim dizer, inscrita na consciência coletiva. (LENCIONI, 2005, p. 194).

Esta valorização da identidade cultural aguçou o debate entre a regionalização e o regionalismo. A primeira é uma forma de divisão do espaço imposta de cima para baixo, via Estado ou via grande capital econômico, muitas vezes desconsiderando-se as particularidades locais. É a aceitação do centralismo,

imposta de fora para dentro, com a região sendo concebida formalmente. Já o regionalismo é um processo inverso: surge espontaneamente de dentro para fora como uma manifestação natural da população, tendo como ponto de partida a cultura local e a vivência de um determinado grupo social.

No Brasil, a título de exemplo, os vários regionalismos emanados das pessoas dão uma forte identidade cultural aos nordestinos (Região Nordeste) e aos gaúchos (Região Sul), que mantêm os seus traços culturais mesmo quando distantes de suas terras.

A regionalização do Estado de São Paulo está inserida no contexto da Nova Geografia, período marcado pela idéia do planejamento regional, desenvolvida na França a partir dos anos 1950, com a função de se identificar os desníveis regionais e diminuí-los.

Segundo Souza (1976), a regionalização proposta para São Paulo, que já vinha sendo ensaiada desde a década de 1950, teve dois objetivos básicos de política de desenvolvimento regional: o planejamento indicativo e o planejamento administrativo.

O primeiro deles tinha o intuito econômico, político e social de indicar e amenizar os desequilíbrios decorrentes do rápido processo de urbanização e industrialização em curso no Estado, buscando-se alternativas para os mais diversos problemas, como o congestionamento da Grande São Paulo e o subdesenvolvimento de algumas áreas, como partes do litoral e o Vale do Ribeira.

Já o segundo, de natureza administrativa e técnica, buscava realizar uma descentralização da máquina administrativa, ainda muito centralizada na capital paulista, e melhorar o atendimento das populações interioranas no que concerne aos serviços públicos.

Assim, foram identificadas e criadas 11 Regiões Administrativas no território paulista: 1ª) Grande São Paulo; 2ª) Litoral; 3ª) Vale do Paraíba; 4ª) Sorocaba; 5ª) Campinas; 6ª) Ribeirão Preto, 7ª) Bauru; 8ª) São José do Rio Preto; 9ª) Araçatuba; 10ª) Presidente Prudente e 11ª) Marília, que foram divididas em várias sub-regiões, que posteriormente passaram a se chamar Regiões de Governo.

A institucionalização das Regiões Administrativas do Estado de São Paulo ocorreu por intermédio do decreto nº 52.576, de 12 de dezembro de 1970.

Em 1990, ocorreu uma nova regionalização e foram criadas mais quatro Regiões Administrativas: Barretos, Franca e Central, desmembradas da Região de

Ribeirão Preto, e Registro, do Litoral Sul. Já o Litoral Norte passou a fazer parte da Região Administrativa de São José dos Campos (Vale do Paraíba). **(Mapa 08)**.

5.1. Caracterização econômica da Região Central (12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo).

A Região Central (que até o início da década 1990 integrava a Região de Ribeirão Preto) é composta por 26 municípios e possui uma população de 948.473 habitantes, segundo estimativa do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) em julho de 2006.

Sua economia é bastante diversificada e encontra-se bem distribuída entre os principais setores da atividade econômica.

Em 2003, a Região Central contribuiu com 2,71% do PIB (Produto Interno Bruto) do Estado de São Paulo e o seu valor adicionado¹⁹ total foi de 13.279,01 milhões de reais, sendo 4.554,16 milhões na indústria (34,30% do total), 4.538,87 milhões na agropecuária (34,18% do total) e 4.185,98 milhões nos serviços (31,52% do total). Em números absolutos, todos os setores cresceram no período de 1999 a 2003, e os aumentos mais significativos ocorreram na agropecuária e na indústria. Em termos relativos, o setor de serviços foi o que mais perdeu peso na economia da Região Central, pois passou de 42,64% em 1999 para 31,52% em 2003. A atividade industrial, apesar de uma contínua queda relativa a partir de 1999, ainda é o setor com maior participação na economia regional, com 34,30% do total do valor adicionado, seguido de perto pela agropecuária, com 34,18% e que vem aumentando a sua participação no conjunto regional desde 2001. **(Tabela 18)**.

¹⁹ Vale a pena lembrar que se considera como valor adicionado, o “valor que a atividade agrega aos bens e serviços consumidos no seu processo produtivo, obtido pela diferença entre o valor de produção e o consumo intermediário”. (SEADE, 2003).

Mapa 08: Regiões Administrativas do Estado de São Paulo

Fonte: Seade, 2006.
Des: Leandro Bruno dos Santos, 2006
Org: Adilson Aparecido Bordo, 2006.

Tabela 18
12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (RA Central)
Valor Adicionado (em milhões de reais correntes)
1999 – 2003

Região Central	1999	2000	2001	2002	2003
Valor adicionado total	7.420,60	7.729,48	10.332,06	12.828,47	13.279,01
Valor adicionado na indústria	2.485,56	3.079,60	3.626,93	4.496,01	4.554,16
Valor adicionado na agropecuária	1.770,64	1.388,31	3.134,92	4.201,92	4.538,87
Valor adicionado nos serviços	3.164,35	3.261,64	3.570,19	4.130,54	4.185,98
Participação do VA da indústria	33,50%	39,84%	35,10%	35,05%	34,30%
Participação do VA da agropecuária	23,86%	17,96%	30,34%	32,75%	34,18%
Participação do VA dos serviços	42,64%	42,20%	34,55%	32,20%	31,52%

Fonte: www.seade.gov.br

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Na agropecuária, destacam-se as culturas da cana-de-açúcar, laranja, manga e limão e a criação de frango e gado bovino. A agricultura, moderna e com bons índices de produtividade, dinamiza o setor agroindustrial, principalmente o da produção de açúcar, álcool e suco de laranja concentrado.

No setor industrial, destaca-se o pólo tecnológico de São Carlos, especializado nas áreas de automação, informática e tecnologia da informação, instrumentação eletrônica, mecânica de precisão, química fina e óptica, com uma produção voltada tanto para o mercado interno, como para o exterior. Já no entorno de Araraquara, predominam as atividades metal-mecânica, metalurgia, aeronáutica, têxtil, sucroalcooleira e de alimentos e bebidas. De acordo com o Portal do Governo do Estado de São Paulo, a participação do valor adicionado industrial da região é mais significativa nas seguintes atividades industriais: fabricação de alimentos e bebidas, que representa 33,2% do valor adicionado regional e emprega 7,4 mil trabalhadores; indústria de máquinas e equipamentos (25,3% e 11 mil empregos); fabricação de produtos metálicos (8,4%) e a indústria têxtil, com 6,7% do valor adicionado regional e 6,2 mil empregados no setor.

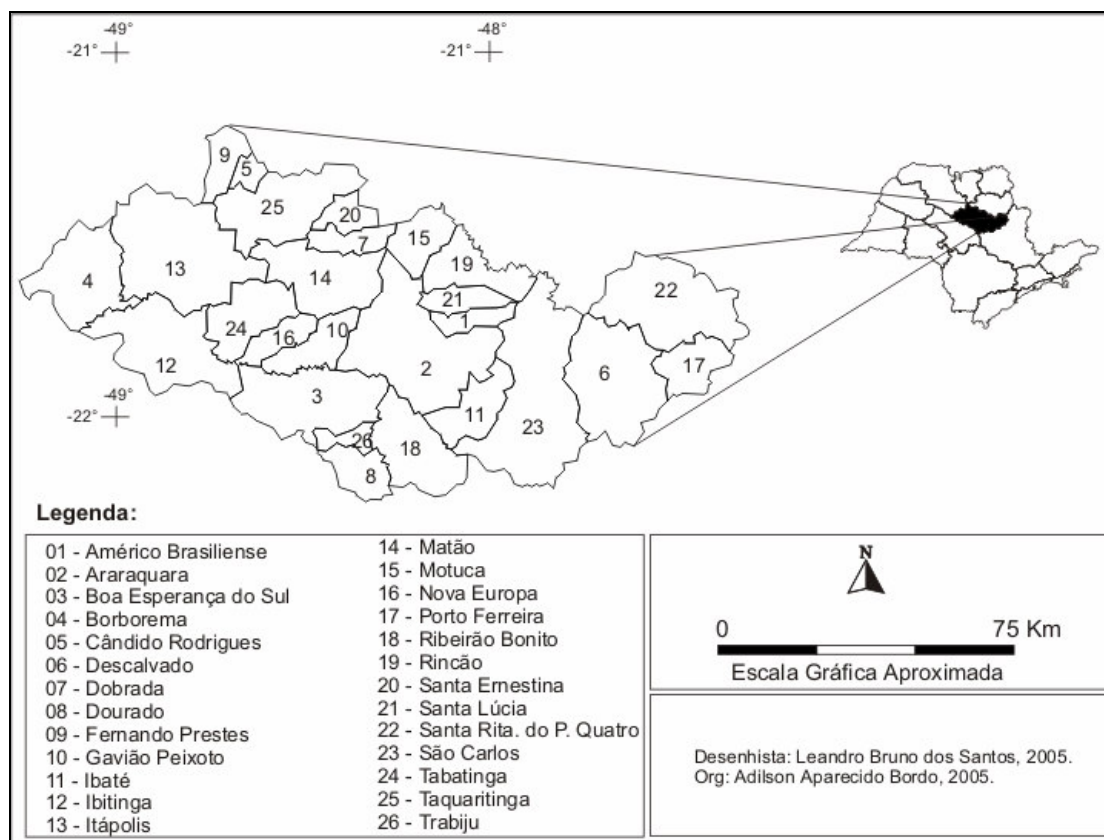
Como exposto, a atividade industrial concentra-se nas duas sedes regionais (São Carlos e Araraquara) e nos seus entornos, sobretudo nos municípios que se localizam próximos dos eixos de desenvolvimento que fazem a ligação da Região Central com a Grande São Paulo.

Para confirmar essa afirmação, nesse momento será feito um levantamento das unidades municipais que compõem a Região Central do Estado de São Paulo,

comparando-se a situação econômica e social dos municípios que se encontram próximos dos eixos de desenvolvimento das rodovias Washington Luiz (SP 310), Anhangüera (SP 330) e Brigadeiro Faria Lima (SP 326), com as localidades que estão mais afastadas desses eixos.

As tabelas abaixo retratam a 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo, a Região Central, com sedes em Araraquara e São Carlos. (**Mapa 09**).

Mapa 09: Municípios da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo



A **tabela 19** refere-se à participação do valor adicionado da agropecuária, da indústria e dos serviços no total do valor adicionado da economia de cada um dos municípios da Região Central. Com base na **tabela 19** e no **mapa 10**, nota-se que os municípios que se encontram no eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz (SP 310), da Brigadeiro Faria Lima (SP 326) e da via Anhangüera (SP 330) são predominantemente industriais ou possuem um maior valor adicionado no setor de serviços. Já os municípios mais afastados dos eixos, possuem uma economia majoritariamente centrada na agropecuária.

Tabela 19
Municípios da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (RA Central)
Valor Adicionado (em %)
2003

Município	Agropecuária	Indústria	Serviços	Total
Américo Brasiliense	16,77	38,51	44,73	100
Araraquara	11,94	43,82	44,23	100
Boa Esperança do Sul	79,23	1,92	18,84	100
Borborema	77,99	2,41	19,60	100
Cândido Rodrigues	76,37	1,45	22,18	100
Descalvado	55,40	20,52	24,09	100
Dobrada	58,83	9,01	32,15	100
Dourado	58,22	11,85	29,93	100
Fernando Prestes	70,02	2,43	27,55	100
Gavião Peixoto	70,75	14,51	14,75	100
Ibaté	39,80	25,94	34,26	100
Ibitinga	42,24	22,25	35,50	100
Itápolis	67,78	9,30	22,92	100
Matão	14,21	66,13	19,66	100
Motuca	68,53	16,52	14,95	100
Nova Europa	50,98	19,54	29,48	100
Porto Ferreira	31,37	27,17	41,46	100
Ribeirão Bonito	69,33	4,52	26,16	100
Rincão	72,44	3,20	24,36	100
Santa Ernestina	60,10	3,23	36,66	100
Santa Lúcia	60,88	5,69	33,43	100
Santa Rita do Passa Quatro	55,19	12,23	32,58	100
São Carlos	12,07	47,51	40,41	100
Tabatinga	75,05	2,65	22,30	100
Taquaritinga	51,89	11,44	36,67	100
Trabiju	61,28	13,63	25,09	100

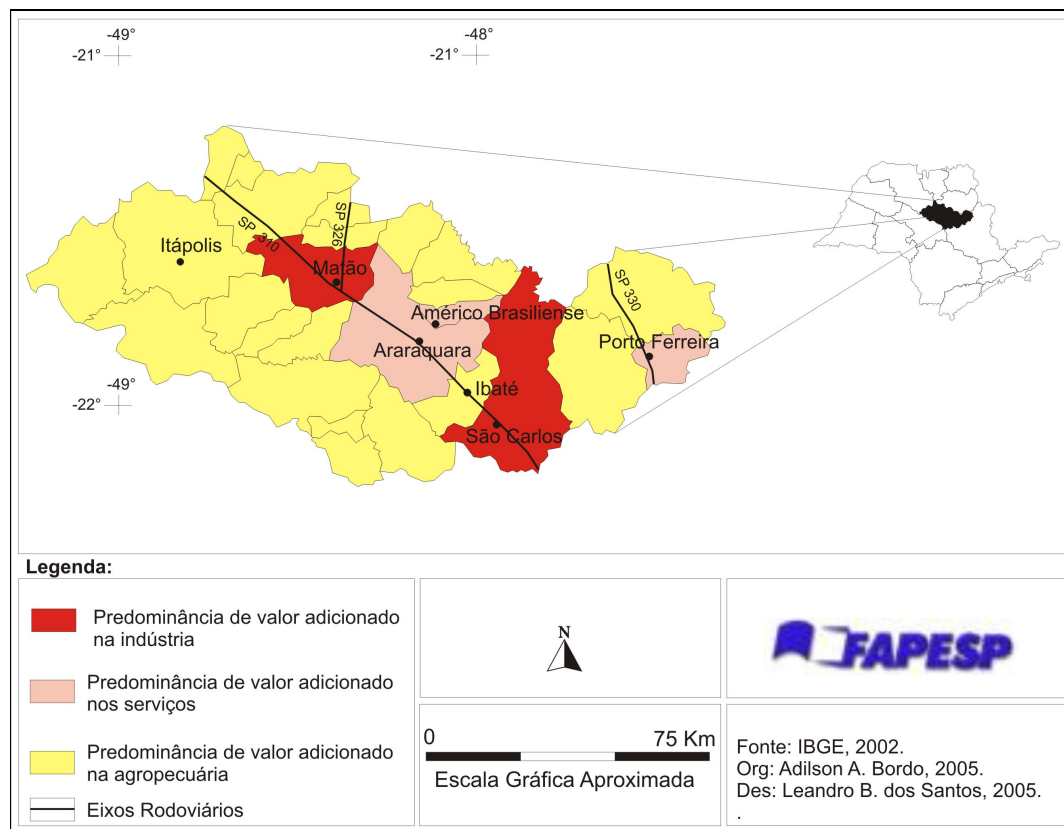
Fonte: www.seade.gov.br

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Os municípios de Matão (66,13%) e de São Carlos (47,51%) são predominantemente industriais. O primeiro localiza-se em dois eixos de desenvolvimento: o da rodovia Washington Luiz (SP 310) e o da rodovia Brigadeiro Faria Lima (SP 326) e o segundo, no eixo da SP 310.

Nos municípios de Américo Brasiliense (44,73%), Araraquara (44,23%) e Porto Ferreira (41,46%) predominam as atividades de serviços. Os dois primeiros localizam-se no eixo da rodovia Washington Luiz e o terceiro, na rodovia Anhangüera. No município de Ibaté, localizado na rodovia Washington Luiz, bem próximo a São Carlos, há um equilíbrio muito grande na participação do valor adicionado da agropecuária (39,80%), indústria (25,94%) e serviços (34,26%).

Mapa 10: Valor Adicionado dos Municípios da Região Central



No tocante ao município de Itápolis, recorte territorial desta pesquisa, 67,78% do valor adicionado origina-se das atividades de agropecuária; 22,92% vem dos serviços e apenas 9,30% resulta das atividades industriais, ainda incipientes no município.

A **tabela 20** refere-se às condições de vida dos municípios da Região Central, retratando o IPRS (Índice Paulista de Responsabilidade Social). (**Mapa 11**).

Os municípios com as melhores condições de vida (grupo 1) são: Araraquara, Descalvado, Gavião Peixoto, Matão, Porto Ferreira e São Carlos, possuindo um nível elevado de riqueza e bons níveis nos indicadores sociais de longevidade e escolaridade. Três destes municípios – Araraquara, Matão e São Carlos – localizam-se no eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz (SP 310), e um deles – Porto Ferreira – encontra-se no eixo de desenvolvimento da rodovia Anhangüera (SP 330).

Tabela 20
Municípios da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (RA Central)
População e condições de vida - Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS)
2002

Município	População *	Dimensão Riqueza	Dimensão Longevidade	Dimensão Escolaridade	Grupo
Américo Brasiliense	34.362	32	69	52	3
Araraquara	199.657	45	69	59	1
Boa Esperança do Sul	14.021	38	70	48	4
Borborema	13.994	34	80	55	3
Cândido Rodrigues	2.824	30	74	51	3
Descalvado	31.265	43	69	62	1
Dobrada	7.071	30	75	47	4
Dourado	9.244	30	66	48	5
Fernando Prestes	5.625	32	65	59	4
Gavião Peixoto	4.062	47	75	57	1
Ibaté	32.105	35	67	39	4
Ibitinga	52.812	35	67	54	3
Itápolis	41.222	32	68	57	3
Matão	77.769	41	76	64	1
Motuca	4.294	33	70	52	3
Nova Europa	8.731	33	63	67	4
Porto Ferreira	54.048	43	74	53	1
Ribeirão Bonito	11.924	27	72	54	3
Rincão	10.311	38	70	55	3
Santa Ernestina	5.836	28	67	49	4
Santa Lúcia	9.013	32	67	52	3
Santa Rita do Passa Quatro	27.627	40	69	54	3
São Carlos	218.702	44	77	53	1
Tabatinga	14.614	29	69	50	4
Taquaritinga	55.866	34	69	58	3
Trabiju	1.474	39	51	50	5

Notas: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo.

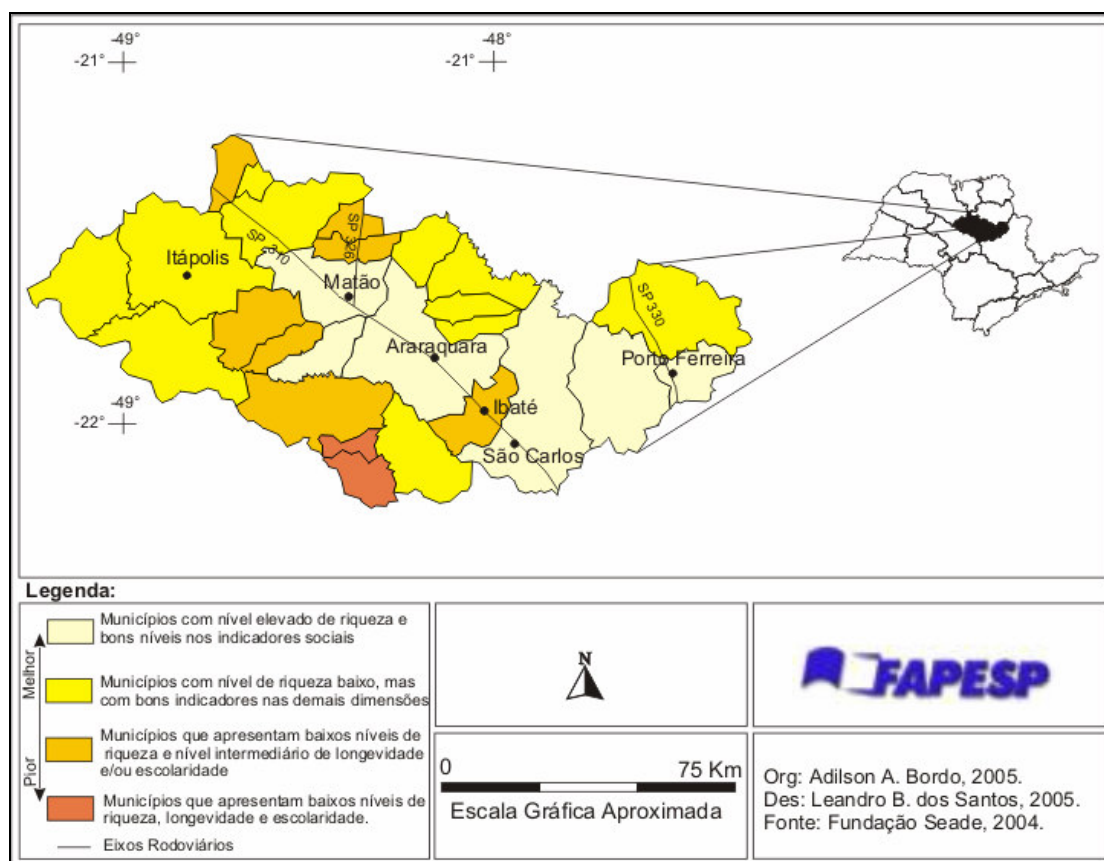
Fonte: www.seade.gov.br

Fazem parte do grupo 3 – com baixo nível de riqueza, mas com bons indicadores nas dimensões de longevidade e escolaridade – os municípios de Américo Brasiliense, Borborema, Cândido Rodrigues, Ibitinga, Itápolis, Motuca, Ribeirão Bonito, Rincão, Santa Lúcia, Santa Rita do Passa Quatro e Taquaritinga.

No grupo 4 – municípios que apresentam baixos níveis de riqueza e nível intermediário de longevidade e/ou escolaridade – estão incluídos: Boa Esperança do Sul, Dobrada, Fernando Prestes, Ibaté, Nova Europa, Santa Ernestina e Tabatinga.

Por fim, os municípios com os piores indicadores de condições de vida da Região Central – grupo 5: baixos níveis de riqueza, longevidade e escolaridade – são apenas dois: Dourado e Trabiju.

Mapa 11: Índice Paulista de Responsabilidade Social dos Municípios da Região Central



A **tabela 21** refere-se ao Índice de Desenvolvimento Humano dos municípios da Região Central. O IDH é um indicador que mede a qualidade de vida de uma população e consiste na média aritmética de três variáveis: renda *per capita*, escolaridade e expectativa de vida.

Analisando-se os dados do IDH, novamente chega-se à conclusão de que, na Região Central, os municípios que apresentam os índices mais elevados de desenvolvimento humano em 2000 localizam-se próximos aos eixos de desenvolvimento. São eles: 1) São Carlos (0,841), no eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz; 2) Santa Rita do Passa Quatro (0,832), no eixo da Anhangüera; 3) Araraquara (0,830), na Washington Luiz; 4) Descalvado (0,820),

município que se localiza entre os eixos da Anhangüera e da Washington Luiz; 5) Matão (0,806), no eixo da rodovia Washington Luiz e da Brigadeiro Faria Lima; e 6) Porto Ferreira (0,802), na rodovia Anhangüera. (**Mapa 12**).

Tabela 21
Municípios da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo (RA Central)
População e IDH (Índice de Desenvolvimento Humano)
(1980 – 1991 – 2000)

Municípios	População *	1980	1991	2000
Américo Brasiliense	34.362	0,711	0,755	0,788
Araraquara	199.657	0,755	0,789	0,830
Boa Esperança do Sul	14.021	0,677	0,692	0,755
Borborema	13.994	0,689	0,710	0,771
Cândido Rodrigues	2.824	0,696	0,718	0,776
Descalvado	31.265	0,745	0,780	0,820
Dobrada	7.071	0,715	0,719	0,745
Dourado	9.244	0,711	0,743	0,780
Fernando Prestes	5.625	0,714	0,705	0,776
Gavião Peixoto	4.062	-----	-----	0,763
Ibaté	32.105	0,717	0,724	0,790
Ibitinga	52.812	0,720	0,746	0,789
Itápolis	41.222	0,725	0,727	0,785
Matão	77.769	0,731	0,764	0,806
Motuca	4.294	-----	-----	0,761
Nova Europa	8.731	0,706	0,759	0,791
Porto Ferreira	54.048	0,733	0,748	0,802
Ribeirão Bonito	11.924	0,722	0,741	0,781
Rincão	10.311	0,742	0,744	0,777
Santa Ernestina	5.836	0,696	0,728	0,770
Santa Lúcia	9.013	0,692	0,734	0,782
Santa Rita do Passa Quatro	27.627	0,735	0,764	0,832
São Carlos	218.702	0,754	0,803	0,841
Tabatinga	14.614	0,724	0,706	0,760
Taquaritinga	55.866	0,720	0,734	0,778
Trabiju	1.474	-----	-----	0,755

Fonte: www.seade.gov.br

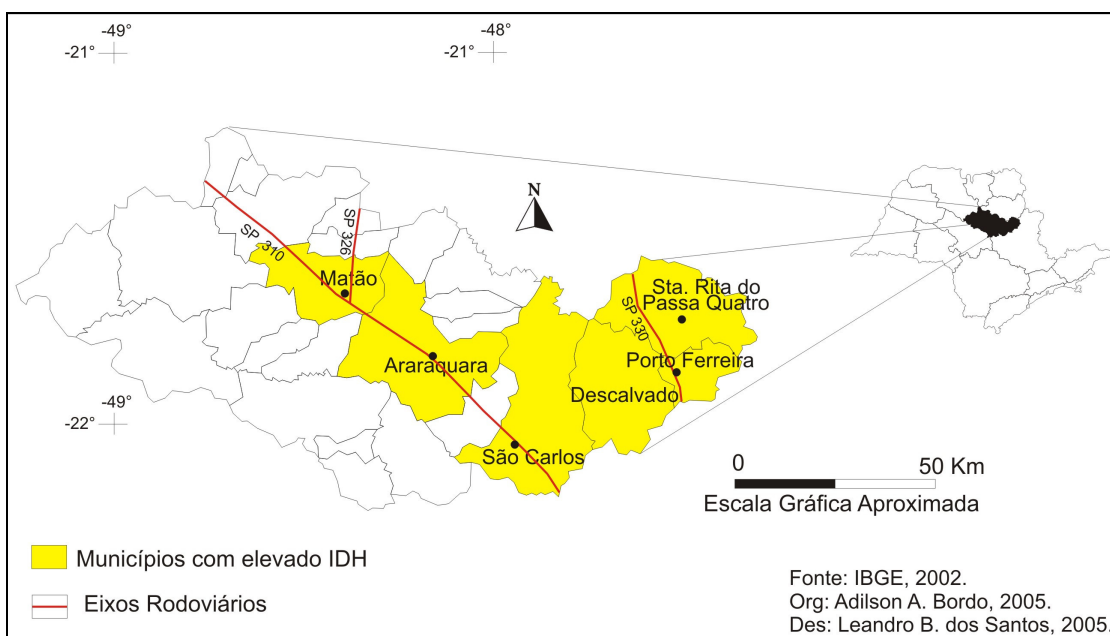
Nota: * População estimada pelo IBGE em julho de 2006

Organização: Adilson Aparecido Bordo

É evidente que apenas a localização de um município nos eixos de desenvolvimento não é condição suficiente para o seu desenvolvimento econômico, pois o desenvolvimento é um conceito muito complexo e envolve um amplo conjunto de variáveis, como a iniciativa e participação das comunidades locais na gestão pública, o uso adequado das finanças públicas, investimentos em educação, saúde, cultura e nas potencialidades humanas em geral e uma série de outras prioridades

que já foram debatidas no primeiro capítulo. O que se pretende demonstrar é que os eixos de desenvolvimento funcionam como um canal dinamizador das economias, por fazerem a ligação entre os principais centros urbanos de São Paulo e possibilitarem um fluxo intenso entre as diversas atividades econômicas atuando, assim, como um importante fator de localização industrial e contribuindo para o crescimento econômico dos municípios. Deste modo, funcionam como um elemento a mais para o desenvolvimento econômico, apesar de não serem o único.

Mapa 12: Municípios da Região Central com Elevado Índice de Desenvolvimento Humano



Além de altamente complexo, o desenvolvimento é de difícil mensuração, e vale a pena reforçar a importância de se utilizar diversos indicadores conjugados nas análises sobre o desenvolvimento como, por exemplo, os indicadores econômicos: Produto Interno Bruto (PIB), renda *per capita*, conjugados com os indicadores sociais: Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), Índice Paulista de Responsabilidade Social (IPRS), dentre outros, pois, utilizados isoladamente, podem gerar discrepâncias, como se observou no capítulo um. A título de exemplo, pode-se citar o caso brasileiro. Com base apenas no PIB, o Brasil é uma das maiores economias do mundo, alternando-se entre a 10^a e a 12^a posição: US\$ 571,9 bilhões em 2004. Já no tocante ao IDH, a situação brasileira é bem mais preocupante e

lamentável, pois, nos últimos anos, o país estava na 63ª posição mundial, com um índice de 0,792, considerado um país de médio desenvolvimento humano, de acordo com dados de 2005 do PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento).

5.2. Breve histórico da fundação e da economia do município de Itápolis.

O município de Itápolis possui uma área de 999km² e uma população de cerca de 41.222 habitantes, de acordo com estimativa do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) em julho de 2006. Faz parte da 12ª Região Administrativa do Estado de São Paulo, a chamada Região Central, com sedes em Araraquara e São Carlos. Localiza-se a uma distância de 360km da capital paulista, 90km de Araraquara, 100km de Bauru, 110km de Ribeirão Preto, 120km de São José do Rio Preto, 130km de São Carlos e 150km de Marília. **(Mapa 06)**.

Para se compreender a dinâmica econômica recente de Itápolis, faz-se mister, primeiramente, conhecer a história da fundação do município, bem como as primeiras atividades econômicas que foram desenvolvidas no decorrer dos anos.

As primeiras informações documentadas sobre a região onde se localiza o atual município de Itápolis datam de 1723, e retratam a chegada de uma expedição de Sebastião Sutil de Oliveira e do Padre Frutuoso da Conceição em busca do ouro que havia sido encontrado ao redor de Araraquara. Como não descobriram nenhum metal precioso, seguiram caminho, não se fixando no local. (SEADE, 2005).

Por volta de 1826, chegou na região de Itápolis uma caravana chefiada pelos desbravadores José Antônio de Castilho e sua esposa Anna Claudina do Sacramento em busca de fortuna. Cansados da viagem, desistem de seguir caminho e resolvem se fixar nas margens do rio São Lourenço, batizando o local de Boa Vista, em razão da beleza da localidade. (CALDEIRA, 1934).

Não há nenhum documento que comprove a posse legal das terras facultada à família Castilho. No entanto, desde 17 de julho de 1822, com o sistema colonial em crise e o Brasil prestes a se tornar independente de Portugal, foi promulgada a resolução que extinguiu a Lei de Sesmarias²⁰ e estabeleceu a aquisição da

²⁰ O processo de apropriação de terras teve origem, no Brasil, já no início da colonização, com a criação das Capitânicas Hereditárias, em 1534. Cada donatário recebia sua capitania em caráter vitalício e hereditário,

propriedade reconhecendo-se a posse da terra. Com o reconhecimento do direito de posse, procurou-se resolver uma questão fundiária, reconhecendo-se o direito dos posseiros de se fixar nas terras que exploravam. (ANDRADE, 1995).

Valendo-se da lei, Castilho tomou para si um imenso patrimônio, pois já se encontrava na terra há muitos anos sem nenhuma oposição de terceiros, adquirindo a posse legal do bem.

Em 1842, duas grandes famílias originárias de Minas Gerais e chefiadas por Pedro Alves de Oliveira e Miguel Landim estabeleceram-se próximo ao rio Ribeirão dos Porcos, convivendo vários anos com a família de José Antônio de Castilho, de quem arrendaram terras para cultivar.

Em 2 de maio de 1856, conforme escritura lavrada no Cartório da então Vila de Araraquara, na época ainda pertencente à comarca de Moji-Mirim, o alferes Pedro Alves de Oliveira comprou de Castilho o equivalente a 11.105 alqueires e 96 centésimos de terras, pagando a quantia de dois contos e oitocentos mil réis (CALDEIRA, 1934), visto que já estava em vigor, desde 18 de setembro de 1850, a Lei de Terras (Lei nº 601, de 18/09/1850), que estabelecia o direito de aquisição da propriedade através da compra.

A Lei de Terras proibiu a obtenção de terras públicas, exceto se fossem compradas; legitimou as sesmarias e as posses adquiridas, contanto que estivessem “cultivadas” e não com simples roçados e exigiu o registro das propriedades irregulares. Este último item atendia aos anseios de posseiros com recursos financeiros e conhecimento das malhas burocráticas para medi-las e registrá-las nos Registros Paroquiais. (COSTA, 1998).

Diferentemente de José Antônio de Castilho, Pedro Alves de Oliveira tinha o interesse de povoar e colonizar a região, fundando um pequeno povoado, com uma simples capela, no lugar onde residia, mas, em razão de condições desfavoráveis, o povoado não vingou, sendo abandonado tanto pela família dos Amaros, como pelos Landim.

podendo vendê-la apenas à Coroa. Eles não tinham a propriedade das terras da capitania, mas apenas direitos de governo sobre elas. Dentro da capitania, o donatário recebia uma grande sesmaria (porção de terra), esta sim, o seu patrimônio particular, devendo doar a pessoas de religião cristã e com capacidade financeira, outras glebas, também no regime de sesmarias. No entanto, os sesmeiros não eram proprietários das terras, recebendo apenas a posse das sesmarias doadas pelos donatários. Assim, a apropriação de terras pela doação de sesmarias era o sistema legal de obtenção de terras no Brasil colonial, com fundamento na Lei de Sesmarias, promulgada em Portugal em 26 de maio de 1375 e que vigorou no Brasil até 17 de julho de 1822.

Com o abandono do povoado primitivo surgiram dúvidas entre as duas famílias, até então irmanadas pelo mesmo ideal e, assim, Pedro Alves de Oliveira transferiu-se para o ponto em que se encontra a atual cidade de Itápolis, em 20 de outubro de 1862, data oficial da fundação do município. Em seguida, ergueu o povoado que recebeu o nome de Boa Vista das Pedras e, posteriormente, de Espírito Santo do Córrego das Pedras, doando 112 alqueires de terra para o patrimônio do Espírito Santo, onde surgiu a capela do Espírito Santo do Córrego das Pedras, já em 28 de fevereiro de 1871.

Miguel Landim e os seus familiares e agregados seguiram para o sul e, depois de muita luta contra os indígenas, encontraram o lugar desejado para fundar um povoado que originou a cidade vizinha de Ibatinga.

Segundo Caldeira (1934):

O velho Amaro animado pelo desejo, manifestado por todos os modos, de povoar a região, continuava a faina de ceder terrenos aos homens de boa vontade. Em alguns anos transformaram os matagais improdutivos dos tempos de Castilho, nas propriedades magníficas que concederam à localidade grande prestígio, cada vez mais aumentado, e a sua inclusão entre os centros agrícolas de maior merecimento do interior paulista.

Crescendo gradativamente as duas localidades – Boa Vista das Pedras e Ibatinga – aumentava, na mesma proporção, a animosidade que separará as famílias dos fundadores e de que participavam todos os habitantes, agora no anseio de subir sem tréguas em progresso e melhoramentos. E essa luta, infelizmente, tão cedo não terminaria. (CALDEIRA, 1934, p. 47).

A luta pela posse da Comarca entre os dois povoados foi de 1892 a 1910, acirrando ainda mais a rivalidade entre os dois povos.

O povoado pedrense foi elevado, em 5 de maio de 1866, à condição de freguesia do município de Araraquara, com o nome de Espírito Santo do Córrego das Pedras e, em 4 de julho de 1890, foi transferido para o município de Ibatinga.

Em 24 de abril de 1891, o decreto nº 161 eleva o Distrito ou Freguesia do Espírito Santo do Córrego das Pedras à categoria de Vila ou Município, com a denominação oficial de Boa Vista das Pedras, passando, assim, a município autônomo, emancipando-se de Ibatinga, assinado pelo então Governador de Estado Américo Brasiliense de Almeida Mello e elevado a termo em 12 de abril de 1892.

Criado o município, os habitantes pedrenses passaram a tecer esforços no sentido de elevar a cidade à sede de comarca, desejo que contrariava os interesses da rival Ibitinga, a qual se empenhava em neutralizar os esforços de Boa Vista das Pedras. (CALDEIRA, 1934).

Numa tentativa de satisfazer os interesses das duas populações, o então Governador de Estado Bernardino de Campos criou, por intermédio do decreto nº 107-A, de 22 de dezembro de 1892, a comarca de Boa Vista das Pedras, estabelecendo, no entanto, Ibitinga como a sede, o que causou descontentamento geral, tanto em Pedras, que tinha a comarca de direito, sem verdadeiramente a possuir de fato, como em Ibitinga, que teve de acolher autoridades e funcionários vindos do município vizinho.

Em mais uma disputa entre as duas localidades, as autoridades de Ibitinga pleitearam, junto à Assembléia Legislativa, o pedido de mudança da comarca de Boa Vista das Pedras para Ibitinga, já que a sede já funcionava nessa última. Por outro lado, os pedrenses ansiavam que a sede da comarca mudasse de Ibitinga para Boa Vista.

Os ibitinguenses saíram vitoriosos, pois a Lei nº 319, de 4 de junho de 1895, assinada pelo governador Bernardino de Campos, estabeleceu que a comarca de Boa Vista das Pedras passava a se chamar comarca de Ibitinga. Agora Ibitinga não só era a sede como também era legalmente a comarca.

Descontentes com a perda da comarca, as autoridades pedrenses muito se empenharam em reconquistá-la o que aconteceu três anos depois, com a promulgação da Lei nº 588, de 1º de setembro de 1898, que revogou a lei anterior, transferindo para Boa Vista das Pedras a sede da respectiva comarca, tendo sido assinada pelo vice-governador em exercício Francisco de Assis Pereira.

A luta pela posse da comarca ainda não havia chegado ao fim e, para a tristeza dos pedrenses e alegria dos ibitinguenses, a Lei nº 822, de 5 de agosto de 1902, assinada pelo Governador Bernardino de Campos, restabeleceu o teor da Lei nº 319 de 4 de junho de 1895 e revogou a Lei nº 588 de 1º de setembro de 1898 – ficando novamente denominada comarca de Ibitinga a comarca de Boa Vista das Pedras.

Em 6 de novembro de 1906, conforme a Lei nº 1.021, o município teve o nome novamente alterado de Boa Vista das Pedras para Pedras.

Os habitantes de Pedras redobram o empenho com o intuito de, novamente, conquistarem a sede da comarca, o que só conseguiram oito anos depois, por intermédio da Lei nº 1.234 de 22 de dezembro de 1910, a qual transferiu definitivamente a comarca de Ibitinga para Pedras, com a denominação de comarca de Itápolis, assinada pelo Governador do Estado Albuquerque Lins. O nome atual significa “cidade das pedras”, derivado do tupi-guarani: *ita*, que significa pedra e do grego *polis*, que significa cidade.

Em 1911, Itápolis contava com quatro distritos além da sede propriamente dita: São João da Estiva – atual município de Novo Horizonte; Campo Alegre – atual Itajobi; Fugidos – atual Borborema; e Nova América, que foi criado em 1910 pela Lei nº 122-B, promulgada pelo governador do Estado Albuquerque Lins. O Distrito de Tapinas foi criado em 28/11/1927 e instalado em 09/04/1928 pela Lei nº 2.213.

Nova América e Tapinas atualmente ainda são distritos, fazendo parte do município de Itápolis.

Desde os primórdios de sua fundação, o município de Itápolis dedicou-se à agricultura, principalmente com o café, cana-de-açúcar, milho, arroz e algodão, e à pecuária, já que a qualidade do solo é variada, destacando-se a terra vermelha arenosa e a branca arenosa. As matas também propiciavam excelente madeira de lei, como canela, peroba, orendiúva, aroeira, cabreúva e bálsamo. (LEME JUNIOR, 1938).

Em 1893, já havia em Itápolis uma fábrica de cerveja e outras bebidas de propriedade de João Baptista Quatrer. Em 1897, o município possuía, aproximadamente, 116 engenhos destinados à lavoura de cana-de-açúcar, sendo um semicentral e três movidos a vapor, além de engenhos de beneficiar café e arroz, serrarias a vapor, monjolos e moinho de fubá movidos a água. (MENDONÇA, 1975).

Atualmente, apesar de desativado, o antigo moinho de fubá ainda se encontra preservado e foi a primeira indústria de transformação do município, ainda que de natureza bastante rudimentar.

Segundo informações do Almanaque do Estado de São Paulo, publicado em 1896, Itápolis contava, na época, com 600 mil pés de café e mais de duzentos quartéis de cana-de-açúcar. A sua população era de cerca de 7 mil habitantes e havia no município, aproximadamente, 91 casas de comércio dos mais variados ramos. Itápolis já exportava diversos produtos agrícolas, como café, cana-de-açúcar

e cereais, especialmente o arroz, cuja produção foi de 150 mil sacas em 1896. (LEME JUNIOR, 1975).

De acordo com Mendonça (1975), o alvará nº 20 de 11 de janeiro de 1898 concedeu licença à Companhia Agrícola Industrial Pedrense para continuar exercendo as suas atividades industriais. Era proprietária de engenho de cana-de-açúcar, serraria, carpintaria, engenho de fubá, de benefício de café e arroz e fabricava carroças e carros de bois, aguardente e açúcar. Um de seus sócios era o Padre Salvador Tarallo. Foi a primeira empresa de Itápolis a beneficiar café e a serrar madeira por meio mecânico. O alvará nº 21 de 12 de janeiro de 1898 concedeu licença a Thomaz Jannuzzi para continuar com o seu ramo de negócio com secos e molhados, aguardente, sapataria, padaria, fábrica de bebidas e gêneros alimentícios. Em 30 de março de 1898, José Grande consegue licença para o funcionamento de sua fábrica de macarrão.

Por volta de 1900, Itápolis tinha um comércio satisfatório com duas farmácias, uma barbearia, uma alfaiataria, duas escolas para crianças, uma corporação musical, uma fábrica de macarrão, uma de cerveja, uma ferraria com oficina de carpintaria, duas oficinas de latoeiros e caldeireiros, um hotel, várias casas de pasto, diversas padarias, casas de negócios com fazendas, chapéus, arreios, louças, açúcar, molhados, aguardente, fumo, inflamáveis e ferragens. (MENDONÇA, 1975).

Em 15 de janeiro de 1900, um alvará da prefeitura concedeu licença a Paschoal Mercaldi para trabalhar no ramo da construção civil como de empreiteiro de obras e, em seguida, abriu em Itápolis a primeira fábrica de ladrilhos. Já o alvará nº 34 de 30 de janeiro de 1905, concedeu licença para continuar funcionando a primeira fábrica de vinho instalada em Itápolis, de propriedade de Ângelo Cavichioli e filhos, na chácara da Capoeirinha. Também se tem notícia do alvará nº 84 de 20 de fevereiro de 1907, o qual concedeu licença a Antonio Zendron para continuar com o seu curtume e suas oficinas de sapateiro. Foi o primeiro curtume a se instalar em Itápolis, bem como a primeira fábrica de calçados. (MENDONÇA, 1975).

Em 1910, a Companhia Douradense de Eletricidade instalou-se em Itápolis, aproveitando-se do volume de água do rio São Lourenço e passou a fornecer energia hidrelétrica para a área urbana. Como se tornou deficitária, foi encampada pela Companhia Paulista de Energia Elétrica. Mais moderna e com maiores capitais, fornecia iluminação para Itápolis com um abastecimento regular e abundante. (MENDONÇA, 1975).

Em 10 de outubro de 1915, em razão do avanço da atividade cafeeira que também se fazia presente nos arredores de Araraquara, a estrada de ferro chegou até Itápolis, contornando as dificuldades de transporte dos produtos agrícolas que, até então, era feito em carroças até a cidade de Matão. Tratava-se da Companhia Douradense, posteriormente encampada pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro (1949), que passou a fazer o transporte de passageiros e, sobretudo, de carga, com o predomínio do café, principal produto agrícola da região. A partir de Itápolis, a Cia Douradense almejava, por um lado, chegar até Novo Horizonte para depois se unir aos seus trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, na região de Penápolis, e da Estrada de Ferro Sorocabana. De outro, tinha a intenção de chegar até São José do Rio Preto, passando por Catanduva. No entanto, nenhum dos dois projetos chegou a ser executado na prática. O trecho de Itápolis esteve em funcionamento por pouco mais de cinquenta anos e fazia a ligação com São Carlos, passando por Tabatinga e Ibitinga. Como se tornou deficitário, em razão dos baixos preços do café e da fraca demanda pelo produto, o ramal de Itápolis (27,066 km) foi desativado em 12 de agosto de 1966, pelo decreto nº 46.587, assinado pelo Governador do Estado Laudo Natel. Três anos depois, o trecho de Ibitinga a São Carlos também seria desativado.

Nas décadas de 1920-1930, foram instaladas mais três indústrias em Itápolis: a Serraria Progresso, de Carlos Adolfson, que passou a funcionar em 7 de março de 1925, empregando 14 operários; a fábrica de macarrão de Armando de Mello, instalada em 24 de dezembro de 1928, que produzia, em média, 400 sacas do produto, empregando 10 operários; e a Officina Mechânica Industrial, fundada em 1930 pelo suíço E. Guggisberg, a qual, além de consertar automóveis, máquinas de escrever e costurar, armas de fogo, vitrolas, máquinas agrícolas e industriais, também fabricava bombas para água e compressoras, empregando 4 funcionários. (CALDEIRA, 1934).

Em 1946, como uma forma de estímulo e apoio aos empresários comerciais e industriais pedrenses, foi fundada a Associação do Comércio e Indústria de Itápolis, tendo como primeiro presidente o Sr. Emílio Mucari. No tocante à agricultura, no final da década de 1940, o município de Itápolis ainda contava com cerca de 12 milhões de pés de café, espalhados em cerca de mil propriedades rurais, principal produto agrícola desde a sua fundação em 1862, apesar da contínua queda dos preços do produto que se intensificou na década de 1930. (DEL GUERCIO, 1949).

Em razão da instabilidade dos preços do café, o governo estadual, por intermédio das Secretarias da Agricultura, passou a incentivar a diversificação das culturas, como milho, arroz, feijão, soja, eucaliptos e mandioca. Em Itápolis, além do café, também se sobressaiam as culturas do milho e do arroz. Na década de 1940, Itápolis chegava a exportar 40 mil sacas de arroz beneficiado por ano. (DEL GUERCIO, 1949).

Além da cultura cafeeira, a pecuária, sobretudo de aves e gado já foi muito importante para a economia de Itápolis. Segundo Ludovico Del Guercio (1949, p. 99), o município possuía, na década de 1940, “125 granjas, técnica e modernamente aparelhadas, com aproximadamente 60.000 aves produzindo, trazendo para Itápolis os louros de ser o 1º município avícola da América do Sul”, com uma produção, em média, de 100 mil dúzias de ovos por mês. Já a criação de bovinos estava diminuindo paulatinamente, apesar do município já ter ocupado o 2º lugar na ordem de gado no Estado de São Paulo.

No início da década de 1950, havia em Itápolis fábricas de macarrão, de balas, de sabão, bebidas, vassouras, de semeadeiras, de móveis, de carroças, de túmulos, colchões, camas, ladrilhos, cadeiras, aguardente, de farinha de milho e máquinas de beneficiar café e arroz. (DEL GUERCIO, 1949).

Segundo o informativo Itápolis em dados, de 1979, os principais produtos agrícolas em ordem de importância no período eram: café (11.000.000 pés, ocupando uma área de 10.000 hectares); laranja (4.100.000 pés, em uma área de 16.800 ha); milho (6.700 ha de área cultivada); arroz (4.500 ha); cana-de-açúcar (2.000 ha); goiaba (650 ha) e tomate (500 ha). Na pecuária, os principais rebanhos eram: bovinos (corte e leite), suínos e ovinos.

O município possuía 46 pequenos estabelecimentos industriais, destacando-se as indústrias de óleos comestíveis, bombas d'água, inseticidas, aguardente, artefatos de gesso, blocos de cimento, bordados e refrigerantes. (Itápolis em dados, 1979).

Atualmente, as indústrias mais antigas que ainda estão em funcionamento são: Irmãos Malosso Ltda, fundada em 1952; Indústria e Comércio de Refrigerantes Martinelli, de 1956; Triângulo Alimentos Ltda, de 1974; Implementos Agrícolas Brunelli Ltda. ME, de 1978, a Branco Peres Citrus S. A., fundada em 1979 e adquirida pela Sucocítrico Cutrale em 1994 e a Mazzofer Indústria e Comércio Ltda, de 1980.

Como discutido nos capítulos 2 e 3, Itápolis é um bom exemplo de que a indústria do interior do Estado de São Paulo, sobretudo de alimentos e bebidas, já existia bem antes da desconcentração industrial da Grande São Paulo que se acentuou na década de 1970. A indústria paulista já se fazia presente no interior do Estado desde o final do século XIX e foi se desenvolvendo no século XX, principalmente em razão do dinamismo da agricultura do café, cana-de-açúcar, arroz e milho, produtos que eram beneficiados nas próprias regiões produtoras, e da oferta de energia elétrica produzida nas pequenas usinas hidrelétricas do interior.

5.3. Estruturação econômica e transformação dos empregos no município por setor de atividades econômicas.

Como a geração de postos de trabalho formal é um dos objetivos desta pesquisa, neste tópico procurar-se-á demonstrar como os empregos se distribuem entre os diversos setores da atividade econômica no município de Itápolis.

O mercado de trabalho no Brasil sofreu profundas alterações principalmente no decorrer da década de 1990, com a abertura da economia, a privatização das empresas estatais e a reestruturação produtiva das empresas. O desemprego e a informalidade aumentam, crescendo o número de trabalhadores autônomos e assalariados sem carteira assinada.

De acordo com a PNAD/IBGE (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), entre 1989 e 1999 desapareceram 4,3 milhões de empregos formais no Brasil. Apenas na indústria de transformação foram eliminados 1.547.772 empregos no mesmo período.

A redução dos empregos formais na indústria foi causada, basicamente, pela abertura da economia ao mercado externo, com a diminuição das tarifas de importação, tornando os produtos estrangeiros mais baratos e competitivos e pela desaceleração da economia na década de 1990. Com a valorização do câmbio, entre 1994 e 1999, os produtos importados tornaram-se ainda mais competitivos. Também a constante elevação da taxa de juros com o intuito de se atrair capitais externos contribui para a desaceleração da economia e a diminuição dos empregos industriais.

O município de Itápolis, por sua vez, também teve sua economia afetada pelo desaquecimento da economia nacional no período supramencionado.

De acordo com as **tabelas 22 e 23**, apesar do número de empregos industriais no município de Itápolis ter crescido 45% no período 1985 – 2003, passando-se de 623 postos de trabalho em 1985 para 904 em 2003, o emprego industrial perdeu participação no conjunto dos demais setores da atividade econômica. Em 1985, 12,90% dos empregos do município encontravam-se na indústria. Em 2003, os empregos industriais representavam 11,17% do total de empregos. O auge dos empregos industriais ocorreu em 1991, quando representavam 20,04% dos empregos municipais.

Os empregos comerciais tiveram um crescimento de 147% no mesmo período 1985 – 2003, passando de 568 postos de trabalho em 1985, para 1.403 em 2003. A participação do número de empregos ocupados no comércio também cresceu, passando de 11,76% em 1985, para 17,34% em 2003, mas um índice ainda inferior ao ano de 1998, quando os empregos comerciais representavam 29,20% do total de empregos.

Os empregos oriundos dos serviços eram 3.557 em 1985 e caíram para 1.483 em 2003, uma diminuição de 58,3%. Foi o setor que mais perdeu participação no conjunto da economia municipal: representava 73,64% do total dos empregos em 1985, passando para 18,33% em 2003.

O número de empregos ocupados na construção civil também aumentou no período em análise, passando de 5 postos de trabalho em 1985 para 57 em 2003, um número ainda bastante reduzido no conjunto da economia municipal. Os empregos na construção civil representavam 0,10% do total de empregos em 1985, passando para 0,70% em 2003. Sua maior participação ocorreu em 1998, quando representavam 1,02% do total de empregos.

O aumento mais significativo no número de empregos ocorreu no tocante à agropecuária. Em 1985, o número de empregos ocupados nesse setor era de 59. Já em 2003, este número tinha subido para 4.245 postos de trabalho, um aumento de cerca de 7.095%.

Tabela 22
Município de Itápolis
Número de empregos ocupados por grande setor de atividade econômica (IBGE)
(1985 – 2003)

Anos	Indústria	Construção civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Outros Ignorado *	Total
1985	623	5	568	3.557	59	18	4.830
1986	566	12	605	2.249	52	11	3.495
1987	603	0	619	3.110	35	64	4.431
1988	569	0	638	1.072	28	633	2.940
1989	646	14	689	3.672	98	2.521	7.640
1990	630	24	779	2.696	128	343	4.600
1991	703	29	674	1.646	111	345	3.508
1992	719	23	688	4.766	215	263	6.674
1993	736	22	714	1.746	582	255	4.055
1994	712	24	863	1.255	4.764	91	7.709
1995	612	28	868	1.139	1.732	12	4.391
1996	526	27	803	1.252	1.505	4	4.117
1997	685	38	1.102	1.235	1.520	2	4.582
1998	572	40	1.150	1.123	1.053	0	3.938
1999	716	51	1.106	1.348	1.846	0	5.067
2000	766	52	1.178	1.386	3.428	0	6.810
2001	642	44	1.243	1.445	2.292	0	5.666
2002	728	44	1.384	1.475	3.626	0	7.257
2003	904	57	1.403	1.483	4.245	0	8.092

Fonte: CD-ROM Rais (Relação Anual de Informações Sociais)

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Em 1985, a agropecuária representava apenas 1,22% dos empregos formais de Itápolis. Já em 2003, a sua participação era de 52,46% do total de empregos formais. A maior participação da agropecuária ocorreu em 1994, quando então era responsável por 61,80% dos empregos formais. Este aumento dos empregos na agropecuária se deve à atuação do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Itápolis e ao maior rigor da fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego, sobretudo na década de 1990, visto que a agropecuária é uma atividade que, historicamente, sempre esteve à margem da legislação trabalhista, sendo caracterizada pela informalidade das relações de trabalho.

Deste modo, conforme o levantamento sobre a evolução do emprego no Município de Itápolis feito com base no CD-ROM Rais (Relação Anual de Informações Sociais) no período de 1985 a 2003, conclui-se a grande importância da agropecuária na geração dos empregos formais no município em análise.

Tabela 23
Município de Itápolis
Empregos ocupados por grande setor de atividade econômica segundo o IBGE
(1985 – 2003)

(Em %)

Anos	Indústria	Construção civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Outros Ignorado	Total
1985	12,90	0,10	11,76	73,64	1,22	0,37	100,00
1986	16,19	0,34	17,31	64,35	1,49	0,31	100,00
1987	13,61	0,00	13,97	70,19	0,79	1,44	100,00
1988	19,35	0,00	21,70	36,46	0,95	21,53	100,00
1989	8,46	0,18	9,02	48,06	1,28	33,00	100,00
1990	13,70	0,52	16,93	58,61	2,78	7,46	100,00
1991	20,04	0,83	19,21	46,92	3,16	9,83	100,00
1992	10,77	0,34	10,31	71,41	3,22	3,94	100,00
1993	18,15	0,54	17,61	43,06	14,35	6,29	100,00
1994	9,24	0,31	11,19	16,28	61,80	1,18	100,00
1995	13,94	0,64	19,77	25,94	39,44	0,27	100,00
1996	12,78	0,66	19,50	30,41	36,56	0,10	100,00
1997	14,95	0,83	24,05	26,95	33,17	0,04	100,00
1998	14,53	1,02	29,20	28,52	26,74	0,00	100,00
1999	14,13	1,01	21,83	26,60	36,43	0,00	100,00
2000	11,25	0,76	17,30	20,35	50,34	0,00	100,00
2001	11,33	0,78	21,94	25,50	40,45	0,00	100,00
2002	10,03	0,61	19,07	20,33	49,97	0,00	100,00
2003	11,17	0,70	17,34	18,33	52,46	0,00	100,00

Fonte: CD-ROM Rais (Relação Anual de Informações Sociais)

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Em 2003, os empregos ocupados na indústria representavam 11,17% do total de empregos; na construção civil, 0,70%; no comércio, 17,34%; nos serviços, 18,33%; e na agropecuária, 52,46%. Assim, mais da metade de todos os empregos formais do município de Itápolis eram oriundos da agropecuária.

O grande número de trabalhadores na agropecuária relaciona-se ao fato de Itápolis ser o maior produtor nacional de laranja, com cerca de 10.500.000 plantas cítricas e uma produção de 659.697 toneladas da fruta no ano de 2004 (IBGE, 2006). Possui, também, vários estabelecimentos comerciais que comercializam as frutas, tanto no mercado interno, como para a exportação, e uma agroindústria de suco de laranja concentrado, filial da Sucocítrico Cutrale.

Segundo o IBGE, outras culturas importantes, com a respectiva produção no ano de 2004 são: cana-de-açúcar (1.600.000 toneladas), limão (53.856 toneladas),

tangerina (13.464 toneladas), milho (11.340 toneladas em grãos), goiaba (4.400 toneladas), amendoim (4.185 toneladas em casca), mandioca (1.250 toneladas) e tomate (806 toneladas). Ainda na agroindústria, a cidade é sede de uma destilaria de álcool (Irmãos Malosso Ltda.), uma empresa de óleos e gorduras vegetais (Triângulo Alimentos Ltda.), duas indústrias de doce de goiaba e extrato de tomate (Indústria e Comércio Xavante e Stella d' Oro Alimentos Ltda.) e uma empresa de beneficiamento de café (Café Iguatemy Indústria e Comércio Ltda.).

Mesmo os empregos industriais e comerciais, também dependem, em grande parte, da agropecuária, já que a maior parte dos empregos industriais são originados na agroindústria (laranja, cana-de-açúcar, óleos e gorduras vegetais, goiaba e tomate) e muito dos empregos comerciais originam-se dos cerca de 20 estabelecimentos comerciais, chamados popularmente de “barracões de laranja”, que empregam cerca de 200 pessoas, de acordo com estimativas da Secretaria do Comércio e Indústria de Itápolis.

As empresas industriais Coberfibras, World Plastic, Citropack, Polysack e Implementos Agrícolas Brunelli também estão intimamente relacionadas com as atividades agropecuárias, pois os seus produtos são direcionados para a agricultura. A principal produção da Coberfibras é as caixas d'água. A World Plastic fabrica embalagens plásticas de produtos agrícolas, como caixas de laranja, por exemplo. A Citropack e a Polysack fabricam telas, coberturas e embalagens. Já a Brunelli fabrica roçadeiras usadas na agricultura. Os principais compradores destes produtos são os proprietários de sítios, chácaras e fazendas, como se observará no próximo capítulo.

Segundo a **tabela 24**, apesar de ser o setor que mais gera empregos em Itápolis, a agropecuária é responsável pelo pagamento dos mais baixos salários, em média R\$ 424,38, valor abaixo da média total dos empregos (R\$ 511,89).

Os empregados do setor industrial são os que recebem os melhores salários, com uma média de R\$ 708,02, o que reforça a importância de um aumento das atividades industriais no município, atualmente muito dependente das atividades da agropecuária da laranja e da cana-de-açúcar.

Tabela 24
Município de Itápolis
Rendimento médio dos empregos formais por setor de atividade econômica
2003

(em reais)

Setor	Empregos
Indústria	708,02
Serviços	630,70
Construção Civil	544,15
Agropecuária	424,38
Média total	511,89

Fonte: www.seade.gov.br

Organização: Adilson Aparecido Bordo

5.4. Industrialização estimulada pelo Poder Municipal e os Distritos Industriais.

O município de Itápolis vem tecendo esforços para estimular a industrialização, construindo “Distritos Industriais” e buscando atrair novas empresas, utilizando-se de incentivos fiscais, como a isenção de IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) por 10 anos, doação de terrenos e, em alguns casos, construção de prédios destinados às indústrias.

Neste sentido, foi sancionada pelo poder executivo municipal a lei de nº 935, de 04 de junho de 1979 que cria o Projeto para Desenvolvimento Industrial (Prodein), complementada pela lei de nº 1.604 de 24 de janeiro de 1994 e outras leis, com o objetivo de incentivar a instalação e a ampliação de indústrias no município de Itápolis, principalmente no tocante à doação de terrenos.

Atualmente, a cidade é servida por três áreas industriais, chamadas de Distritos Industriais I, II e III. O primeiro Distrito Industrial foi criado no início da década de 1980.

Segundo as normas do Projeto para o Desenvolvimento Industrial, o poder público municipal ficou autorizado a doar ou ceder bens imóveis do patrimônio municipal e a conceder benefícios fiscais às firmas individuais e às sociedades que se instalarem em Itápolis ou que queiram ampliar suas instalações, de forma a aumentar a demanda de mão-de-obra e a arrecadação da receita pública, devendo referidas empresas contratarem, para tanto, obrigatoriamente, a cada cinco funcionários, proporcionalmente e progressivamente, ao menos um com idade superior a quarenta anos. (art. 1º e § único da lei nº 935/79, alterado pela lei nº 1730/97 e pela lei nº 1883/99).

A empresa que for habilitada perderá os benefícios fiscais caso, sem motivo justificado, paralisar por mais de seis meses as atividades do novo estabelecimento, reduzir o número de empregados ou vender, no todo ou em parte, o maquinário da nova indústria. (art. 6º).

As áreas doadas não poderão ser alienadas sem autorização expressa do Conselho Diretor do Prodein (art. 7º, § 1º), com a falta implicando na perda do imóvel doado, com a retenção de benfeitorias sem direito à indenização. (art. 7º, § 2º).

A construção deverá iniciar-se dentro do prazo de três meses e a nova empresa deverá começar a funcionar no prazo máximo de doze meses contados da data da notificação da doação. (arts. 8º e 9º).

O ramo de atividade industrial não poderá oferecer qualquer tipo de perigo à saúde pública ou gerar poluição do ar e de mananciais, com a empresa ficando obrigada ao tratamento dos resíduos industriais. (art. 10º).

Os benefícios fiscais consistem na isenção de todos os impostos municipais pelo prazo de dez anos desde que a empresa assim o requeira e obtenha parecer favorável do Conselho Diretor do Prodein. (art. 14º).

Caberá à prefeitura municipal levar até os Distritos Industriais, as redes de energia elétrica, telefonia, água, esgoto e galerias pluviais, de forma a colocar à disposição das indústrias esses melhoramentos públicos. (art. 15º).

Recentemente, com o objetivo de atrair novas indústrias para o município, bem como retirar algumas empresas que se encontram dentro da cidade, nas áreas residenciais, a Prefeitura Municipal de Itápolis adquiriu no início de 2005 uma gleba de 20 alqueires para a construção de um novo Distrito Industrial, localizada na rodovia Tarquínio Bellentani. As empresas que se instalarem no local terão, no mínimo, um espaço de 5 mil m² para que possam se expandir adequadamente e gerar novos empregos. (Portal de Itápolis, 2005).

Apesar de muito utilizado indiscriminadamente no Brasil, o conceito de "Distrito Industrial" foi desenvolvido por Alfred Marshall em 1890 para caracterizar as pequenas e médias empresas que se localizavam próximas de indústrias maiores nas periferias das cidades inglesas do século XIX. Deste modo, as pequenas e médias empresas, que tinham pouco poder de barganha, acabavam se beneficiando de vários fatores importantes para o seu funcionamento, como: recursos naturais existentes nos entornos, infra-estrutura já montada, mão-de-obra treinada,

conhecimento tecnológico, novas técnicas de produção, proximidade entre as empresas, ambiente econômico e político favorável, entre outros, benefícios que o autor chamou de “economias externas”. (MARSHALL, 1988).

Para Marshall (1988), a concentração industrial na mesma base territorial assegurava um clima propício à produção em larga escala, com a redução dos custos de transporte e outras transações empresariais e o desenvolvimento da comunicação entre os produtores. A especialização produtiva de um determinado produto também resultaria numa maior cooperação e complementaridade entre as empresas no processo produtivo, possibilitando às pequenas empresas o acesso às inovações tecnológicas criadas e recriadas no ambiente industrial concentrado.

Dessa forma, a concentração industrial de várias empresas de natureza similar que se complementavam e se articulavam em uma mesma base territorial, com confiança e cooperação, recebeu a denominação de “Distritos Industriais Marshallianos”. O funcionamento dos sistemas produtos locais, ou arranjos produtivos locais (APLs), foi interpretado, posteriormente, com base nos distritos industrial marshallianos.

Outro exemplo de desenvolvimento de base local, além do caso inglês do século XIX, é a região nordeste da Itália conhecida como Emilia Romana, tradicional exportadora de bens não-duráveis, principalmente roupas, tecidos, calçados e móveis, que ficou conhecida internacionalmente na década de 1970 devido ao extraordinário desenvolvimento alcançado por pequenas e médias empresas que se modernizaram e se especializaram na produção de produtos de maior valor agregado, impulsionadas, também, por uma política pública regional inovadora.

Becattini (1994) logo retomou o conceito de distritos industriais marshallianos para adaptá-lo ao caso italiano da década de 1970. Com o crescimento e a expansão mundial das novas empresas, outras áreas industriais que se encontravam decadentes foram revitalizadas, permitindo a formação de distritos industriais especializados e altamente competitivos.

O modelo italiano de crescimento econômico acentuado ficou conhecido como "Terceira Itália", como uma forma de alusão à clássica dicotomia característica da península itálica, tradicionalmente dividida entre o progressista Norte, que seria a “Primeira Itália” e a atrasada Região Sul, que seria a “Segunda Itália”.

O autor espanhol Vázquez Barquero (2001) procura caracterizar os distritos industriais da seguinte forma:

Em suma, os distritos industriais são compostos por um sistema de redes internas, sendo aí que se estabelecem as relações de cooperação e de competitividade entre as empresas. O eixo de seu funcionamento repousa na organização do sistema produtivo, formando uma rede de empresas que facilita a geração de externalidades, através de uma multiplicidade de mercados internos e de pontos de encontro, viabilizando as relações entre empresas, provedores e clientes.

Os distritos mantêm-se graças à forte relação que se estabelece entre empresa, cultura e território. (VÁZQUEZ BARQUERO, 2001, p. 108).

Fazendo-se a leitura do conceito de “distritos industriais marshallianos” do século XIX e a sua aplicação no século XX, conclui-se que a política de criação de “distritos industriais” tão comum no Brasil na década de 1980 foge da essência da teoria.

No Brasil, o termo distrito industrial relaciona-se com a idéia de intervenção do Estado na produção do espaço destinado às indústrias, mediante a utilização de incentivos fiscais, criação da infra-estrutura (água, luz, ruas, calçamento, esgotos etc.) e doação de terrenos para a localização de diversos tipos de empresas que, na maioria das vezes, não possuem uma inter-relação, perdendo-se o caráter de cooperação, confiança, complementaridade e especialização produtiva.

A atmosfera empresarial dos distritos industriais italianos não é comum no caso brasileiro, que se caracteriza mais pela existência de zonas industriais, em oposição às zonas residenciais, do que distritos industriais propriamente ditos, como também se observa no caso do município de Itápolis.

Durante o trabalho de campo, observou-se que as indústrias de Itápolis não formam redes de empresas que mantêm relações de cooperação entre si, por três fatores principais:

- 1) Apesar da existência de três áreas industriais na periferia urbana do município, não há uma grande concentração industrial na mesma base territorial, pois algumas indústrias localizam-se fora das zonas industriais, tanto nas vias rodoviárias próximas da malha urbana, como propriamente dentro da malha urbana, apesar de afastadas do centro.

- 2) Há uma competição entre as empresas na aquisição dos melhores prédios, terrenos e outras vantagens que são oferecidas pela prefeitura municipal como uma política de atração de empresas, o que dificulta a cooperação e complementaridade entre elas.

3) As empresas localizadas nas áreas industriais e as dispersas pelo município não são especializadas no mesmo ramo, pois se dedicam a setores industriais diferenciados, como alimentício, bebidas, confecções, embalagens plásticas, combustíveis, estruturas metálicas e outros, apesar de que a maioria delas esteja voltada para o importante mercado agrícola regional. Além disso, nos “Distritos Industriais” I, II e III, há uma diversidade muito grande de empresas, não apenas industriais, como também comerciais (como concessionária de veículos, comércio de frutas cítricas e também de ferramentas e autopeças) e de serviços (oficinas mecânicas, funilaria e pintura de veículos, hotel, restaurante, transportadora de ônibus, etc). Nota-se, assim, um desvio de finalidade nas áreas industriais do município de Itápolis, em razão do grande número de estabelecimentos comerciais e de serviços e da existência de muitos terrenos sem edificação.

Deste modo, em Itápolis não se pode afirmar que exista propriamente uma *aglomeração industrial* na concepção teórica do termo, no sentido de um agrupamento geográfico de indústrias especializadas em um mesmo ramo de atividade, como defendido por Suzigan e também Garcia e Souza *apud* Matushima (2005, p. 132).

Ainda como uma tentativa para a criação de novas empresas em Itápolis, foi implantado, em 2005, o PAE (Posto de Atendimento ao Empreendedor), por intermédio de uma parceria entre a Prefeitura Municipal de Itápolis, o Sebrae-SP (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), o Sindicato Rural e a Associação do Comércio e Indústria. O intuito deste projeto será atender aos empresários locais e futuros empreendedores no sentido de uma orientação empresarial na abertura de novos negócios, visto que o município de Itápolis tem uma baixa arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e uma elevada poupança bancária, o que demonstra a falta de empreendedorismo para se investir na cidade. (Portal de Itápolis, 2005).

A Secretaria do Comércio e Indústria de Itápolis pretende investir nos ramos mais importantes e ativos no município. Para tanto, já foi solicitada junto ao Sebrae uma nova parceria para a implantação de incubadoras de empresas para os ramos de confecção e agroindústria. O projeto já se encontra incluído no Plano Plurianual do município e tem o intuito de oferecer às pequenas e microempresas um apoio estratégico durante os primeiros anos de existência para, com isso, tentar diminuir o índice de mortalidade dessas empresas.

Ciente de que a mão-de-obra qualificada é um importante fator de localização industrial, a Secretaria Municipal de Planejamento de Itápolis firmou um convênio com o Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza (CEETEPS) no final do ano de 2006, com início das aulas em 2007, para ministrar, primeiramente, os cursos de corte e costura industrial, garçom e *barman* e, futuramente, os cursos de mecânica de avião e manutenção em máquinas agrícolas. O Centro Paula Souza é uma autarquia do governo do Estado de São Paulo que administra 126 Escolas Técnicas Estaduais (ETE) e 26 Faculdades de Tecnologia (FATEC) espalhadas pelo território paulista. As ETEs atendem mais de 90 mil estudantes nos níveis de ensino médio e técnico, para os setores industrial, agropecuário e de serviços. Trata-se de um importante passo na qualificação da mão-de-obra municipal, principalmente nas atividades industriais que mais se destacam no município.

Para a divulgação dos principais produtos produzidos, consumidos e comercializados por Itápolis, as instituições municipais contam com uma feira de exposição já tradicional, que iniciou as suas atividades em 1986 e se intensificou, nos últimos anos, alcançando uma abrangência regional. Trata-se da FAITA (Feira Agropecuária e Industrial de Itápolis), caracterizada por suas atividades no setor de agronegócios e que procura contemplar os diversos segmentos econômicos locais e regionais. Várias empresas comerciais, industriais e da agropecuária, de pequeno ou grande porte, procuram expor os seus produtos projetando a marca da empresa para um mercado muito forte, principalmente nos negócios da agropecuária. Na FAITA, é exposta uma imensa gama de produtos, como: artesanato local (toalhas, tapetes e bolsas bordadas e amarradas a mão), ovelhas criadas por uma associação de produtores, flores as mais variadas, gado bovino de grandes pecuaristas, implementos agrícolas, fertilizantes e agrotóxicos, automóveis, roupas, transformadores de energia elétrica e uma série de outros produtos dispostos em um recinto amplo e apropriado para a realização de eventos que recebe, durante uma semana, um público superior a 50 mil pessoas.

Enfim, as instituições municipais, tanto políticas como empresariais, continuam atuando no sentido de atingir um maior crescimento econômico e de desenvolver as atividades industriais de Itápolis, caracterizadas, primordialmente, pelos ramos de alimentos e confecções, como se verá no próximo capítulo.

CAPÍTULO 6

AS CARACTERÍSTICAS DAS INDÚSTRIAS DE ITÁPOLIS E OS FATORES DE LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL.

Apesar da existência de três distritos industriais localizados próximos da rodovia Dr. Maurício Antunes Ferraz (SP 317), muitas das principais indústrias de Itápolis estão espalhadas pela área rural do município e pela malha urbana da cidade, conforme se observa nos **mapas 13 e 14**.

Nos tópicos abaixo, serão analisadas as principais indústrias de Itápolis, agrupadas de acordo com os ramos de atividades, bem como os principais fatores de localização industrial no município.

6.1. Agroindústria, alimentos e bebidas.

Oito empresas compõem o grupo das agroindústrias e indústrias do ramo alimentício e apenas uma indústria de refrigerantes deixou de responder ao questionário aplicado.

Quatro delas figuram entre as mais tradicionais do município. A destilaria de álcool Irmãos Malosso é a mais antiga, já que o alambique de aguardente foi fundado em 1952, apesar de iniciar a produção de álcool apenas na década de 1980. A fundação de uma das empresas de bebidas, a Refrigerantes Martinelli, também data da década de 1950, mais precisamente de 1958. A Triângulo Alimentos, indústria de óleos e gorduras vegetais (**foto 01**), foi fundada em 1974 e a Branco Peres Citrus (atual Sucocítrico Cutrale), indústria de suco de laranja concentrado, foi fundada em 1979. A indústria e comércio de café Iguatemy foi fundada em 1989. Entre as indústrias de extrato de tomate e doces de goiaba, a Stella d'Oro instalou-se em Itápolis em 2002 e a Xavante, que tem sede em Bezerros-PE (1979), montou uma filial no município em 1998.

Em relação ao porte das indústrias, as empresas Triângulo Alimentos, Xavante e Usina Irmãos Malosso são consideradas de porte médio, com 142, 138 e 104 empregados, respectivamente. A filial da Sucocítrico Cutrale e a Stella d'Oro são pequenas empresas, por possuírem, respectivamente, 90 e 65 empregados. Já as

indústrias Café Iguatemy e Refrigerantes Martinelli são microempresas, com 12 e 10 empregados, respectivamente. (**Quadros 01 e 03**).

Quadro 01
Classificação das empresas segundo o número de empregados

Porte	Empregados
Micro	Até 19 (indústria) Até 09 (comércio e serviços)
Pequeno	De 20 a 99 (indústria) De 10 a 49 (comércio e serviços)
Médio	De 100 a 499 (indústria) De 50 a 99 (comércio e serviços))
Grande	Mais de 499 (indústria) Mais de 99 (comércio e serviços)

Fonte: Sebrae (Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas)

As empresas desse ramo de atividade, mesmo sem se considerar uma das indústrias de bebidas, são responsáveis por 48,74% dos empregos industriais, já que todas as empresas do universo da pesquisa geram, juntas, 1.151 empregos diretos.

O treinamento da mão-de-obra é interno na maioria das empresas, complementado com cursos dados pelo Senac (Serviço Nacional do Comércio), de Araraquara-SP, na Triângulo Alimentos, com palestras variadas na Iguatemy e com um curso técnico em segurança do trabalho na Martinelli e na usina Irmãos Malosso. A maior parte dos funcionários da Triângulo e da Martinelli possui o ensino fundamental completo. 45% da mão-de-obra da usina Irmãos Malosso possui o ensino fundamental incompleto e 75% dos empregados da Iguatemy têm o ensino médio completo. Na Xavante, a maior parte dos funcionários tem o ensino médio completo. A rotatividade dos funcionários é baixa nas três empresas, visto que as agroindústrias não exigem uma grande qualificação da mão-de-obra.

As empresas passaram por um processo de modernização e reestruturação produtiva, principalmente no tocante à reforma dos prédios e à aquisição de máquinas mais modernas que diminuem o tempo e os custos de produção, com o intuito de satisfazer aos anseios do mercado, cada vez mais competitivo e exigente. As indústrias que mais se modernizaram foram a Triângulo, com importação de máquinas com tecnologia holandesa, a Irmãos Malosso, que adquiriu novas máquinas para atuar na produção de álcool no final da década de 1980, como

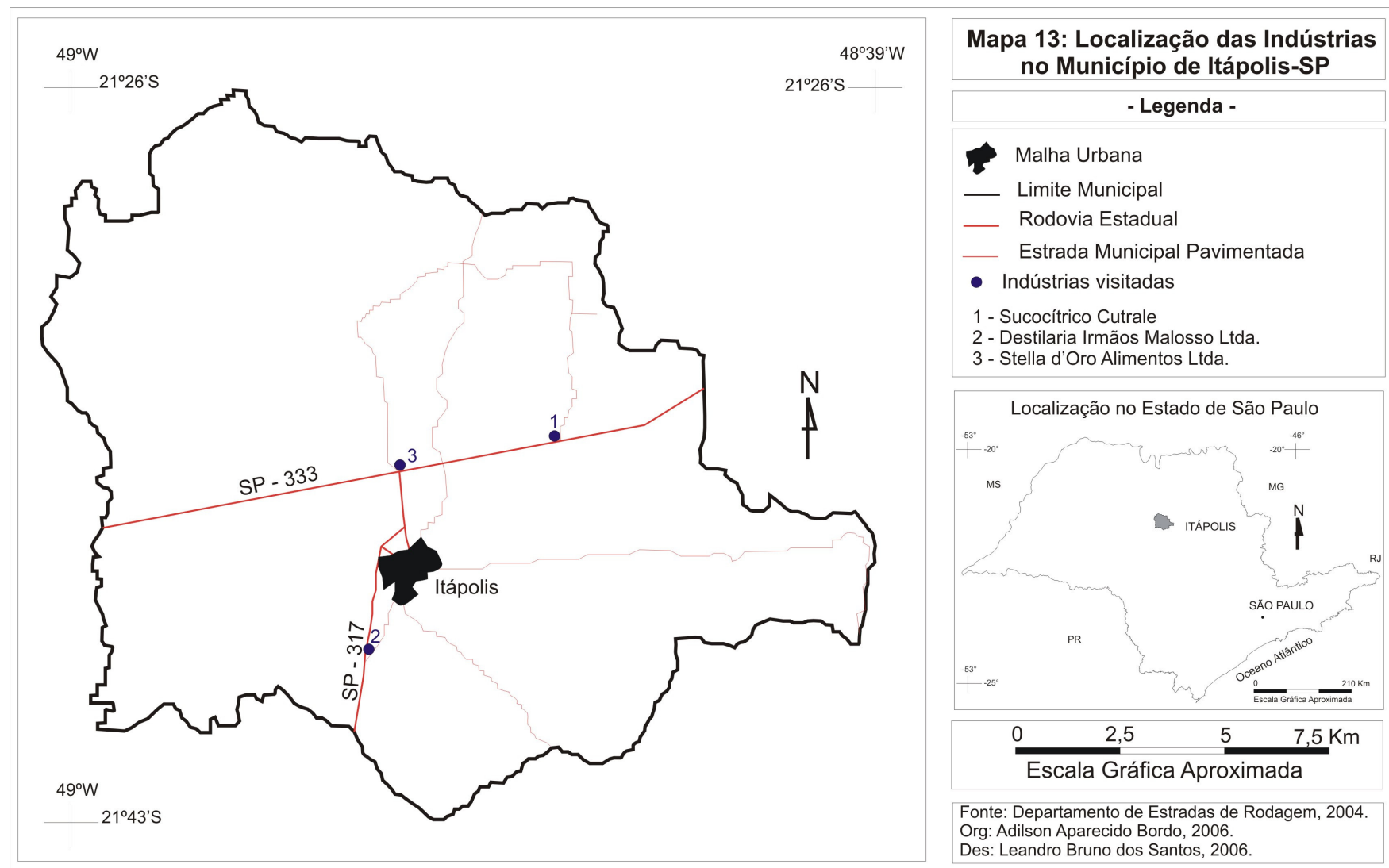
caldeiras, moendas, turbinas, reservatórios e outros materiais e a Xavante, que automatizou a maior parte do envase e da concentração dos seus produtos.

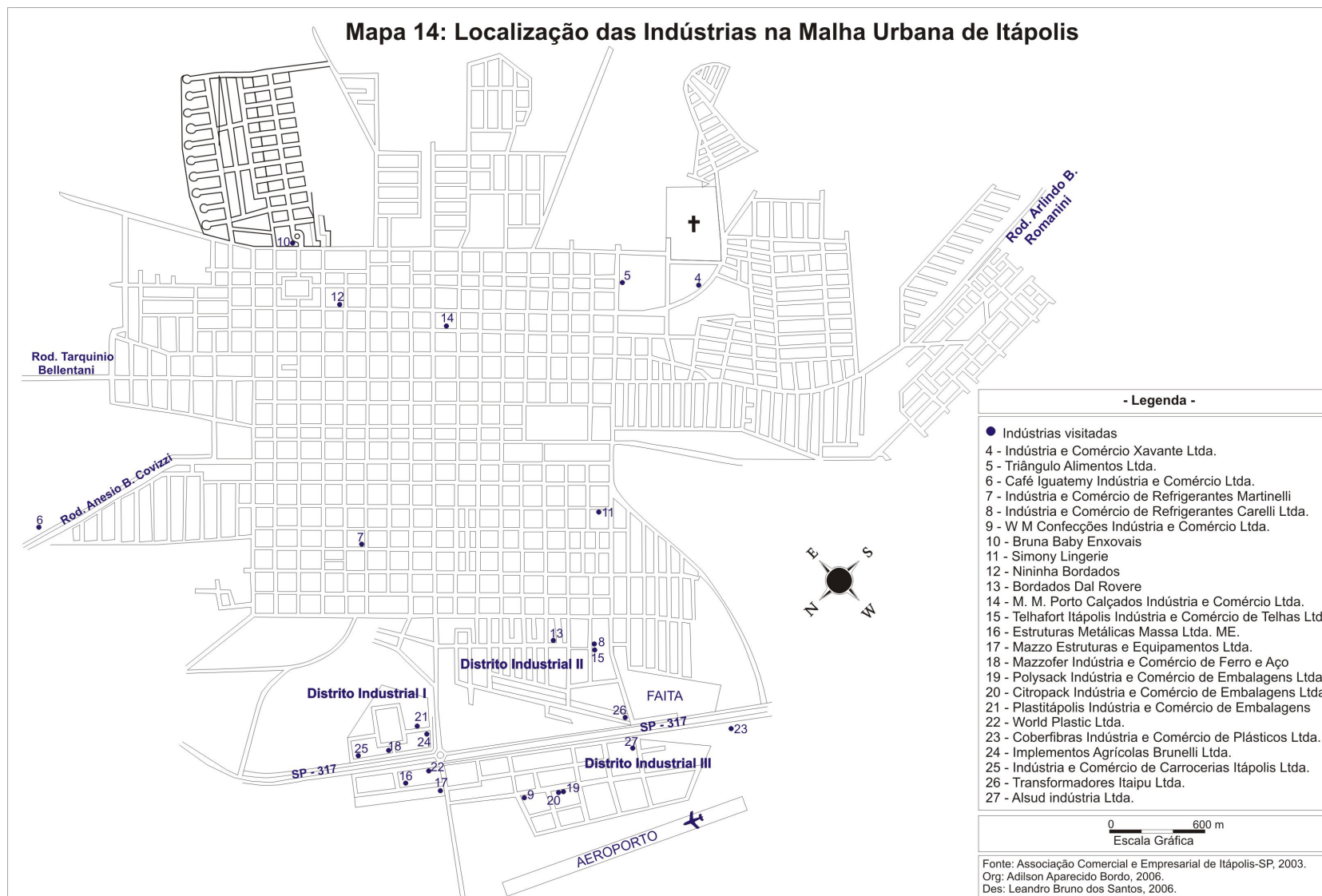
Foto 01: Triângulo Alimentos Ltda., uma agroindústria de óleos e gorduras vegetais



Foto: Adilson Aparecido Bordo, 2005

Nas últimas décadas, a Triângulo vem investindo na modernização dos seus equipamentos, em pesquisas e na qualificação de seus profissionais para atingir o elevado padrão de qualidade exigido pelos consumidores. Com a implantação do sistema APPCC (Análise de Perigos e Pontos Críticos de Controle), todas as etapas de fabricação passaram a ser controladas mecanicamente para assegurar que os produtos mantenham o mesmo nível de qualidade. Ainda na Triângulo, o processo de envase dos produtos é totalmente automatizado, sem nenhuma interferência humana, melhorando a qualidade dos produtos e proporcionando uma maior segurança ao consumidor.





O turno de trabalho na Iguatemy e na Martinelli é único (diurno), enquanto a Triângulo Alimentos funciona ininterruptamente. Já a Irmãos Malosso trabalha ininterruptamente apenas na época da safra da cana-de-açúcar, que vai de maio a outubro, mesmo caso da Xavante e da Stella d'Oro, que trabalham em dois turnos apenas na época da safra do tomate e da goiaba, e da Sucocítrico Cutrale, na época da safra da laranja. Ainda no tocante às condições de trabalho, apenas a Iguatemy e a Irmãos Malosso mantêm planos de saúde para os seus funcionários. A Xavante mantém plano de saúde apenas para o pessoal da administração e plano odontológico para todos os funcionários.

A Iguatemy externaliza as etapas de embalagem e distribuição dos produtos subcontratando três empresas para tal finalidade. A distribuição do café é feita por intermédio de vendedores externos. A Irmãos Malosso subcontrata duas empresas de Sertãozinho-SP apenas para a manutenção e conserto das máquinas. A Stella d'Oro subcontrata transportadoras de Matão para o escoamento da produção até a cidade de São Paulo, onde ocorre o redespacho para outros Estados do Brasil. Já a Triângulo Alimentos, a Cutrale, a Xavante e a Martinelli não externalizam nenhuma etapa de suas atividades funcionais.

As matérias-primas da Triângulo Alimentos são os óleos vegetais brutos de soja, algodão, palma, milho e derivados. Os principais fornecedores são os Estados do Paraná, Goiás, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso. A empresa recebe a matéria-prima diariamente com, aproximadamente, dez caminhões por dia. Os produtos industrializados pela empresa são óleos, gorduras e cremes vegetais, vendidos para indústrias alimentícias de todo o país, principalmente do Estado de São Paulo e da Região Nordeste do Brasil, escoados todos os dias por intermédio de quinze caminhões.

A cana-de-açúcar é a matéria-prima utilizada pela Usina Irmão Malosso, plantada em terras próprias ou arrendadas. Os fornecedores são produtores rurais do município de Itápolis (majoritariamente) e de Ibitinga-SP. Na época da safra, a usina recebe, aproximadamente, duzentos caminhões de cana por dia. A empresa escoar a sua produção de álcool etílico hidratado e álcool etílico anidro para a central de Paulínia-SP com a frequência de seis caminhões por dia, de onde é distribuída para todo o Brasil (95%) e também exportada para a Jamaica (5%).

A matéria-prima da Iguatemy é o café cru já beneficiado, fornecido por exportadores dos grãos ou por maquinistas de Leme, Franca, Catanduva e Garça,

municípios do Estado de São Paulo, localizados em um raio aproximado de 200km de Itápolis. A empresa recebe um carregamento da matéria-prima com uma frequência de sete a dez dias. Os produtos industrializados pela indústria são o café torrado em grão ou em pó, fornecidos para supermercados, mercearias, padarias e outros estabelecimentos que se encontram em um raio aproximado de 150km de Itápolis. A produção é de 1.500kg de café por dia.

As matérias-primas da Xavante e da Stella d'Oro são o tomate e a goiaba e os produtos industrializados são extratos e molhos de tomate e o doce de goiaba. No caso da Xavante, 90% da goiaba é fornecida por produtores rurais de Itápolis e 10% por produtores dos municípios de Mirandópolis, Novo Horizonte e Taquaritinga. Já o tomate é fornecido predominantemente pelos municípios de Buritama, Birigüi, Marília, Borborema e outros que se localizam em um raio aproximado de 200km de Itápolis. Os produtos industrializados são escoados praticamente para todas as regiões do Brasil (com exceção da Região Norte), com destaques para o Sudeste, Centro-Oeste e Sul do Brasil. A sede da empresa, que fica em Bezerros, Pernambuco, distribui os produtos para toda a Região Nordeste do Brasil com uma pequena ajuda da filial de Itápolis. Os produtos industrializados são vendidos para distribuidores, supermercados e cestas-básicas e os principais compradores são as empresas comerciais Wall Mart, Pão de Açúcar e Serra Leste. **(Foto 02).**

No tocante à Stella d'Oro, as matérias-primas são oriundas, sobretudo, de Itápolis e dos municípios vizinhos, como Novo Horizonte, Borborema, Buritama e Taquaritinga. O município de Novo Horizonte-SP é o principal fornecedor de tomate e a goiaba é fornecida quase que totalmente pelo município de Itápolis. Atualmente, 90% da produção é direcionada para a indústria alimentícia Predileta, localizada no Distrito de São Lourenço do Turvo, Município de Matão-SP, uma outra empresa do mesmo grupo. De lá, são subcontratadas transportadoras para o escoamento da produção até a cidade de São Paulo, onde ocorre o redespacho e a produção é distribuída praticamente para todos os Estados brasileiros. Os produtos industrializados são vendidos no atacado e no varejo e os principais compradores são as redes de supermercados.

Foto 02: Setor produtivo da Indústria e Comércio Xavante Ltda, uma agroindústria de molho de tomate e goiabada



Foto: Adilson Aparecido Bordo, 2005

As matérias-primas da empresa Refrigerantes Martinelli são os extratos naturais de guaraná, sucos de laranja e limão, emulsões de laranja, corantes naturais, CO₂, além da água, e os maiores fornecedores são os municípios de São Paulo, Campinas, Catanduva e São José do Rio Preto. Os produtos industrializados são os refrigerantes de guaraná, laranja, limão e cola (de 2 litros, 600ml e 250ml). A empresa não fabrica produtos *diet* nem *light*. Os principais compradores são os comerciantes regionais, principalmente dos municípios de Itápolis, Ibitinga, Tabatinga, Borborema e Gavião Peixoto.

A filial de Itápolis da Sucocítrico Cutrale (cuja sede fica em Araraquara-SP), tem como matéria-prima a laranja, comprada de produtores de Itápolis e dos municípios vizinhos. No entanto, cerca de 40% do suco que a Cutrale produz é feito com laranja de seus próprios pomares. O principal produto industrializado pela empresa é o suco de laranja concentrado, mas durante o processamento da laranja, alguns subprodutos de valor comercial são obtidos, como óleos essenciais, líquidos aromáticos e farelo de polpa cítrica. O suco concentrado, depois de congelado, é armazenado a granel, em tanques especiais refrigerados. O transporte do produto é feito por rodovias até o porto de Santos por caminhões-tanque, nos quais conserva-se a temperatura do suco congelado por meio da injeção de nitrogênio. A Cutrale possui um sistema próprio de transporte rodoviário a granel o que possibilita uma

grande vantagem competitiva no setor e permite que a mesma invista em associações com outras empresas para a distribuição do produto no mercado externo. No porto de Santos, o suco é armazenado em câmaras frias localizadas em terminais da própria empresa para ser exportado para vários países, através do transporte marítimo feito por navios especiais refrigerados. Praticamente toda a produção é direcionada ao mercado externo, sobretudo União Européia, Estados Unidos e Ásia, pois o mercado interno absorve apenas 2% de toda a produção brasileira de suco de laranja.

Segundo Silva (2003), com o intuito de driblar as altas tarifas aduaneiras que os Estados Unidos impõem ao suco de laranja brasileiro e reduzir custos fiscais do produto no mercado norte-americano, a Cutrale adquiriu da Coca-Cola duas esmagadoras de frutas na Flórida em 1992, passando a atuar, assim, dentro do país. Como empresas locais, elas fogem da cota de importação e podem vender seus produtos nos Estados Unidos como sendo nacionais.

A industrialização de suco de laranja é uma atividade altamente concentradora, pois cerca de 90% da produção no Estado de São Paulo está nas mãos de quatro grupos econômicos principais: Cutrale, Fisher (Citrosuco), Cargil e Coimbra-Frutesp, que detêm grande poder sobre os produtores agrícolas e impõem severas restrições à entrada de novos concorrentes no mercado. (NEGRI, 1996). Em 1994, a Sucocítrico Cutrale, que já detinha 49% das cotas da Branco Peres Citrus desde 1984, adquiriu totalmente a Branco Peres Citrus, sediada no município de Itápolis, que passou a ser uma filial da Cutrale.

A concentração de capital aumentou ainda mais em 2005, já que a Cutrale e a Citrosuco, as duas maiores empresas exportadoras de suco de laranja do Brasil adquiriram, cada uma, cerca de metade dos ativos das operações de sucos da multinacional norte-americana Cargil, envolvendo uma cifra de US\$ 500 milhões. Após as operações, a Cutrale passou a ser responsável por aproximadamente 32% das exportações brasileiras de suco de laranja concentrado congelado e a Citrosuco (Grupo Fischer) por 33%. (COISSE, 2006).

A Sucocítrico Cutrale foi a 38ª empresa exportadora do Brasil, com US\$ 444,2 milhões vendidos para o exterior entre janeiro e novembro de 2005. (COISSE, 2006).

As empresas do ramo agroindustrial, alimentos e bebidas afirmaram não ter dificuldades para o escoamento da produção, pois se encontram bem localizadas em Itápolis, e os problemas com o trânsito urbano são inexistentes na maioria das

empresas. No entanto, a expansão urbana de Itápolis alcançou a Triângulo Alimentos, empresa fundada em 1974 e que, na época, encontrava-se afastada da malha urbana. Atualmente, o grande fluxo de caminhões nas ruas próximas à empresa causa um certo perigo aos pedestres e contribui para a deterioração do pavimento das ruas. Muitos caminhões também ficam estacionados, às vezes por muito tempo, nas vias públicas aguardando o carregamento dos óleos vegetais, pois a Triângulo não possui estacionamento suficiente para todos os caminhões no pátio da empresa.

Apenas a Sucocítrico Cutrale mantém parceria com uma instituição de fomento à pesquisa. A empresa é associada ao Fundecitrus (Fundo de Defesa da Citricultura), associação que, desde 1994, tornou-se um importante centro de pesquisa sobre doenças e pragas que atingem a citricultura, mantendo em Araraquara-SP um centro de diagnósticos de pragas e doenças de citros. O Departamento Científico do Fundecitrus custeia diversos projetos de pesquisa e tem o apoio das principais agências financiadoras de pesquisa do país, além de manter parcerias com renomadas universidades e instituições de pesquisa nacionais e internacionais.

As indústrias não são grandes causadoras de riscos ao meio ambiente e aos recursos naturais. Todos os resíduos industriais da Triângulo são comercializados, principalmente para a fabricação de sabões. Os gases emitidos pela usina Irmãos Malosso são tratados com o lavador de gases, evitando-se a poluição do ar. A vinhaça é lançada na lavoura, funcionando como um fertilizante e o bagaço da cana é usado como fonte de energia para o aquecimento e o funcionamento da caldeira. O excedente de vapor gera energia interna para a empresa. No entanto, é de conhecimento geral os danos causados ao meio ambiente pelas queimadas, dentre elas a da cultura da cana-de-açúcar, no tocante ao efeito estufa e à diminuição da camada de ozônio. A Iguatemy, em razão das suas atividades, não produz nenhum tipo de poluição, mesmo caso da Martinelli. Os dejetos produzidos pela Xavante e a Stella d'Oro são tratados e reaproveitados: os resíduos líquidos são tratados aerobicamente com lodo aditivado e jogados no sistema de esgoto; os resíduos sólidos (sementes e pedaços de frutas) são doados para servirem como ração animal e as cinzas da caldeira também servem como adubo orgânico. A Cutrale também possui filtros que impedem a contaminação do ar, trata os resíduos líquidos com lodo aditivado e os resíduos da laranja são utilizados como ração animal.

Os escritórios das empresas encontram-se informatizados e conectados à rede mundial de computadores. A Triângulo possui cerca de vinte e cinco microcomputadores; a Sucocítrico Cutrale, vinte; a Irmãos Malosso e a Xavante, dez; a Stella d'Oro, quatro e a Iguatemy e a Martinelli apenas um, mas o setor produtivo não se encontra informatizado em nenhuma das empresas.

As agroindústrias têm uma considerável importância para a economia de Itápolis, em razão do número de empregos gerados, das receitas fiscais que retornam para o município e da complementaridade com a agricultura da laranja, cana-de-açúcar, goiaba e tomate, contribuindo para o dinamismo de Itápolis que possui o maior PIB agrícola do Brasil. Segundo os dados do Índice de Participação dos Municípios fornecidos pela Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo disponíveis no *site* Portal de Itápolis, as agroindústrias foram as empresas com o maior faturamento no ano de 2004. **(Quadro 2).**

Quadro 02
Município de Itápolis
Empresas com o maior faturamento
2004

	Empresa	Faturamento (em reais)
1º	Sucocítrico Cutrale S. A.	34.112.010,00
2º	Triângulo Alimentos Ltda.	20.444.791,00
3º	Usina Irmãos Malosso Ltda.	15.640.213,00
4º	Comércio Export 2000 Ltda.	7.347.117,00
5º	Polysack Indústria e Comércio de Embalagens Ltda	3.566.128,00
6º	Coagrosol - Cooperativa dos Agropecuaristas Solidários	2.782.477,00
7º	Indústria de Transformadores Itaipu Ltda.	2.091.565,00
8º	Fortefruit	1.736.073,00
9º	Indústria e Comércio Xavante Ltda.	1.591.665,00
10º	Stella d' Oro Alimentos Ltda.	1.501.816,00

Fonte: www.portalitapolis.com.br

Entre as dez maiores empresas, cinco são agroindústrias (Cutrale, Triângulo, Usina Irmãos Malosso, Xavante e Stela d' Oro); duas são empresas comerciais que comercializam frutas cítricas, conhecidas como “barracões de laranja” (Comércio Export 2000 e Fortefruit) e as demais são: uma cooperativa formada por trinta e cinco pequenos produtores de polpa, sucos e frutas orgânicas (Coagrosol); uma indústria de embalagens, telas plásticas de polietileno e malhas de sombreamento para coberturas agrícolas (Polysack), e uma indústria de materiais elétricos (Itaipu).

Assim, nota-se a grande importância da agropecuária para a economia de Itápolis, pois nove das dez das maiores empresas em faturamento ligam-se, direta ou indiretamente, às atividades agrícolas. A exceção é a Transformadores Itaipu, uma indústria de materiais elétricos.

Além da grande importância econômica, o setor citrícola também vem conquistando, na última década, um significativo valor social no município de Itápolis, por intermédio de uma associação da iniciativa privada com o poder público municipal. Uma parceria feita entre a Sucocítrico Cutrale, a Prefeitura Municipal de Itápolis e o Fundecitrus (Fundo de Defesa da Citricultura) mantém em Itápolis um Centro de Educação Complementar (CEC-Fundecitrus), fundado em 1999, que atende cerca de 400 crianças e adolescentes na faixa etária dos 7 e 14 anos. Esta iniciativa da citricultura, implantada inicialmente no município de Araraquara em 1997, busca contribuir para a erradicação do trabalho infantil e já resultou na conquista do selo de "Empresa Amiga da Criança" pelo Fundecitrus, Sucocítrico Cutrale e Abecitrus (Associação Brasileira dos Exportadores de Cítricos).

A Prefeitura Municipal de Itápolis participou do projeto doando um terreno de 1.500 m² para a construção da escola e é responsável pelos serviços de merenda e transporte dos alunos e pagamento dos professores e funcionários. A construção do prédio e toda sua infra-estrutura de funcionamento foram de responsabilidade da Cutrale, Fundecitrus e da Abecitrus. Com uma área construída de 700 m², o CEC-Fundecitrus de Itápolis tem sete oficinas que foram equipadas pela Sucocítrico Cutrale: 1) recreação, esportes e lazer; 2) música e canto; 3) práticas e organização do cotidiano (como noções de higiene pessoal e atividades de culinária, economia doméstica, cuidados com o meio ambiente e discussões sobre o mercado de trabalho); 4) relações interpessoais (aulas de teatro, danças e expressão corporal e são discutidos os papéis sociais, a convivência, os valores éticos e temas sobre a sexualidade); 5) aulas de textos I e II (alfabetização, valorização da língua portuguesa, com leituras e interpretação de textos, além de noções de filosofia e informática); 6) expressão artística (desenvolvimento da criatividade, como: colagem, desenho, pintura e trabalhos manuais com vários tipos de materiais como madeira, gesso, tinta, papel e massa); 7) tarefas escolares (os alunos são auxiliados na realização dos deveres de casa que são ministrados pela escola oficial). Além disso, os alunos são estimulados a aprender as técnicas de cultivo de legumes e verduras

na estufa montada na escola e os alimentos cultivados são utilizados pela cantina escolar.

6.2. Confeções e calçado.

Cinco empresas pertencem ao ramo de confeções e uma faz parte do setor calçadista: a W M Indústria e Comércio Ltda foi fundada em 1988; a Bruna Baby Enxovais em 1992; a Dal Rovere Indústria e Comércio de Bordados Ltda em 2000; a Nininha Bordados em 2003 e a M. M. Porto Calçados Indústria e Comércio Ltda em 2005. Apenas uma empresa de confecção não respondeu ao questionário.

O ramo das confeções é um dos mais antigos de Itápolis, pois a mão-de-obra, principalmente a feminina, já possui o saber-fazer tácito²¹ adquirido em anos de experiência no setor. No entanto, muitas empresas atuavam na informalidade e as costureiras e bordadeiras trabalhavam como autônomas em suas residências, costurando por peça para empregadores que faziam a distribuição dos produtos. Este sistema de trabalho ainda é muito comum em Itápolis, mas, atualmente, o setor vem se estruturando e conquistando novos mercados. Com isso, nos últimos anos, algumas empresas saíram da informalidade e montaram firmas registradas e cadastradas na prefeitura municipal.

Das cinco empresas que responderam ao questionário, uma tem porte médio (W M), uma é de porte pequeno (Bruna Baby) e as demais são microempresas (Dal Rovere, Nininha e M. M. Porto), com 220, 22, 12, 10 e 4 empregados respectivamente.

As indústrias de confeções e calçado são responsáveis por 23,28% dos empregos industriais de todas as indústrias pesquisadas e a tendência é esta porcentagem crescer ainda mais, em razão dos incentivos que as empresas formais vêm recebendo da Secretaria de Indústria e Comércio e do Sebrae-SP (Serviços de Apoio às Micro e Pequenas Empresas), principalmente no tocante a palestras, cursos de capacitação, treinamento da mão-de-obra, auxílio-aluguel e financiamentos para compras de máquinas e equipamentos.

²¹ Por saber-fazer tácito entende-se um tipo de conhecimento que se adquire no dia-a-dia, isto é, na prática do cotidiano, relacionado com atividades criativas, subjetivas ou artesanais, e que é transferido de geração para geração, diferentemente do saber-fazer explícito ou técnico, que é um conhecimento adquirido formalmente nos estabelecimentos de ensino especializados (cursos técnicos, faculdades e universidades).

O treinamento da mão-de-obra é realizado internamente em todas as empresas, além de haver uma maior especialização por parte do Sebrae e do Senai (Serviço Nacional da Indústria) de Araraquara-SP, com o apoio do poder público municipal. Apenas a empresa de calçados ainda não tem um treinamento externo. Na W M, 70% dos trabalhadores possuem ensino fundamental completo, bem como a maior parte dos funcionários da Bruna Baby e da Dal Rovere. Já a maioria dos empregados da Nininha e M. M. Porto possui o ensino médio completo. A rotatividade da mão-de-obra é baixa em todas as empresas, pois os funcionários adaptaram-se bem ao trabalho na fábrica.

Todas as empresas funcionam em um turno único, com oito horas diárias de trabalho e 44 horas semanais. A W M pretende aumentar o número de turnos e já trabalha com horas extraordinárias em alguns meses do ano quando a procura é maior, sobretudo nas datas comemorativas de final de ano. Nenhuma das indústrias mantém planos de saúde para seus funcionários e apenas a W M realiza um programa de ginástica laboral três vezes por semana.

O ramo de confecções e calçados, de acordo com a tecnologia empregada, é classificado como um ramo industrial tradicional, isto é, naturalmente intensivo em mão-de-obra, ao contrário de outros setores mais modernos, que são intensivos em capital e dispõem de grandes investimentos em inovações tecnológicas, como as indústrias aeronáutica, eletrônica, automobilística e química, por exemplo. Assim, nos ramos mais tradicionais, as novas tecnologias vão sendo apropriadas lentamente e atingem, primeiramente, as empresas de maior porte e com maior capacidade de investimentos, o que não é o caso das indústrias de confecções e calçados de Itápolis.

A M. M. Porto e a Bruna Baby afirmaram não ter passado por alterações estruturais no sistema produtivo, a primeira em razão do pouco tempo de funcionamento e a segunda por continuar com poucas alterações em suas instalações físicas e nas máquinas e equipamentos. No entanto, ambas estão expandindo os seus negócios por intermédio da terceirização de algumas etapas da produção. Já a W M (**foto 03**), a Nininha e a Dal Rovere reestruturaram o setor produtivo, melhorando suas instalações físicas e adquirindo novas máquinas de costuras mais modernas em substituição às mais antigas e obsoletas, aumentando a produtividade e as vendas.

Foto 03: W M Confeções Indústria e Comércio Ltda**Foto: Adilson Aparecido Bordo, 2006**

Apenas a W M e a Dal Rovere não externalizam nenhuma etapa da produção em razão da perda de qualidade dos produtos terceirizados e dos riscos decorrentes de uma maior exposição dos produtos fora da empresa e que podem ser copiados pelos concorrentes. Já as demais indústrias realizam a terceirização. A Bruna Baby externaliza as etapas de montagem e acabamento, em razão dos custos de produção serem exatos e os encargos trabalhistas inexistirem. Para tanto, são subcontratadas sete empresas de Itápolis que atuam na informalidade. A Nininha Bordados subcontrata dez costureiras autônomas que trabalham em suas casas, sem vínculo empregatício com a empresa, para diminuir os custos de produção com mão-de-obra na etapa da montagem dos produtos. As desvantagens ficam por conta de não haver um controle permanente sobre a produção, do empregador precisar levar o serviço até as costureiras e pelo fato do pagamento ser por peça, em alguns casos, mais caros do que os produzidos internamente. Por sua vez, a M. M. Porto subcontrata cinco pessoas de Itápolis para trabalharem na etapa de acabamento dos produtos, diminuindo-se os custos de produção com funcionários fixos, apesar de haver uma perda na qualidade do serviço.

Apenas a Dal Rovere não se encontra informatizada. A W M e a Bruna Baby possuem, respectivamente, seis e quatro computadores e a Nininha Bordados e a M. M. Porto possuem um computador cada uma delas, todos conectados com a

internet. No entanto, a informatização apenas se faz presente nos setores administrativos e de gerenciamento, não tendo chegado no setor produtivo das empresas.

Assim, em Itápolis, algumas empresas do ramo de confecções e a fábrica de calçados estão flexibilizando algumas etapas do processo produtivo, mas sem a superação do modelo fordista²² de produção, e o maquinário usado no sistema produtivo ainda é muito simples, baseado, sobretudo, em máquinas comuns de corte e costura, sendo algumas industriais, sem grandes avanços tecnológicos e dependentes do uso intenso da mão-de-obra.

A exemplo do verificado em Ibitinga por Matushima (2005), em Itápolis também não há no ramo de confecções uma empresa líder que já esteja consolidada no mercado nacional e que possa agregar valor à produção local. A terceirização não ocorre no sentido de uma empresa subcontratar uma outra especializada em alguma parte do setor produtivo. O que se verifica com mais frequência, é a subcontratação de mão-de-obra autônoma de pessoas que trabalham em suas casas montando as peças de roupa ou realizando o acabamento, principalmente nos períodos de maior demanda. Esta subcontratação ocorre em dois níveis: mão-de-obra fixa, para a diminuição dos custos de produção, sobretudo em relação aos encargos trabalhistas, e mão-de-obra temporária, utilizada nos períodos de maior demanda que excedem a capacidade de produção das empresas como, por exemplo, nas datas festivas dos finais de ano e em outras datas comemorativas.

Segundo informações colhidas no trabalho de campo, diferentemente de Ibitinga, não há nenhuma empresa formal em Itápolis que sobreviva apenas como prestadora de serviços às demais indústrias e sim, algumas costureiras que trabalham como autônomas em suas residências, atendendo aos pedidos das

²² O fordismo é um conjunto de métodos de racionalização da produção idealizado pelo empresário estadunidense Henry Ford (1863-1947), baseado na especialização produtiva, isto é, no princípio de que uma empresa deve dedicar-se apenas à produção em série de um tipo de produto. Teve seu ápice no período posterior à Segunda Guerra Mundial (1939-1945), nas décadas de 1950 e 1960, época de grande expansão do capitalismo. A crise sofrida pelos Estados Unidos na década de 1970 foi considerada uma crise do próprio modelo, que apresentava queda da produtividade e das margens de lucros. A partir da década de 1980, esboçou-se nos países industrializados um novo padrão de desenvolvimento que ficou conhecido como pós-fordismo ou modelo flexível (toyotismo), que tem como principais características o uso intensivo da tecnologia da informação, o rígido controle de qualidade na produção, mecanização flexível e adaptável às exigências do mercado, minimização dos estoques, multifuncionalização da mão-de-obra e a terceirização de algumas atividades, tudo para se conter os custos e elevar a produtividade das empresas.

empresas formais e recebendo o pagamento por peça, sem vínculo trabalhista com as empresas tomadoras do serviço.

As matérias-primas das empresas de confecção são os tecidos e aviamentos. Os fornecedores da W M são tecelagens e importadores, principalmente de São Paulo-SP, Americana-SP e Santa Bárbara d'Oeste-SP, que entregam os produtos com uma frequência diária. Os produtos industrializados são roupas em geral vendidas, principalmente, para as lojas C & A, Marisa, Dorinhos e Casas Pernambucanas. A produção é escoada semanalmente com intervalo de dois dias para a Região Metropolitana de São Paulo.

A Bruna Baby recebe tecidos e aviamentos diariamente das empresas comerciais Pavitex e Damartex localizadas em Itápolis e produz kits para berços e seus complementos, vendidos, diariamente, para Itápolis e região.

As Malharias Ramalho e Ruiz, de Tietê-SP e Americana-SP, fornecem tecidos de malha, com intervalo de sete dias, para a Bordados Dal Rovere. Os produtos industrializados pela empresa são roupas, principalmente da linha noturna, vendidas, semanalmente, para lojistas de Itápolis e região.

As fornecedoras de tecidos para a Nininha Bordados são as empresas Cedro, Cataguases e IMA, de Minas Gerais e a Renaux, de Santa Catarina. Já os aviamentos, são fornecidos pela Aslan e Oeste Aviamentos, de São Paulo, com uma frequência de três dias. Os produtos industrializados são confecções femininas, vendidas para lojistas, sacoleiras e consumidores do varejo. Toda a produção é direcionada, diariamente, para as lojas da empresa que ficam em Ibitinga-SP, de onde é vendida para os Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

As matérias-primas da M. M. Porto são couros, solas e colas, recebidas mensalmente, com um intervalo de duas semanas. Os principais fornecedores são a Couroquímica (couro) e a Amazonas (sola e cola), ambas de Franca-SP. Os produtos industrializados são sapatos e bolsas, vendidos, diariamente, no varejo e no atacado para Itápolis e região.

Apesar de todas as empresas de vestuário e calçados se localizarem na malha urbana de Itápolis, com exceção da W M que está na área industrial, nenhuma delas enfrenta problemas com o escoamento da produção.

As indústrias de confecção e calçados não são poluidoras do meio ambiente e as sobras de retalhos são vendidas para a reciclagem.

Segundo informações obtidas recentemente na Secretaria de Indústria e Comércio de Itápolis, o setor de confecção de Itápolis vem recebendo o apoio do Sebrae-SP há cerca de dois anos, principalmente no tocante à qualificação das empresas e à modernização dos modos de gerenciamento e de produção, ministrando cursos e palestras sobre capacitação gerencial, projetos e oficina de processamento dos produtos e novidades e exigências do mercado. Atualmente, o setor é composto por vinte e quatro empresas, já que muitas delas saíram, recentemente, da informalidade.

O Sebrae-SP desenvolve um forte trabalho de apoio aos APLs (Arranjos Produtivos Locais) já há cinco anos em várias regiões do Estado de São Paulo que apresentam uma concentração de empresas do mesmo ramo de atividade na mesma base territorial, promovendo a cooperação entre as empresas e fortalecendo os vínculos com diversas instituições locais. Atualmente, no Estado de São Paulo, já existem vinte e um arranjos produtivos locais dos mais variados ramos, como confecções, móveis, calçados, jóias, autopeças e equipamentos médicos e odontológicos, apoiados pelo Sebrae-SP, que ajudam empresas a ganhar mais qualidade e competitividade.

Assim, existem perspectivas de que o ramo de confecções de Itápolis caminhe no sentido de constituição de um arranjo produtivo local, como já ocorre nas cidades vizinhas de Ibitinga (cama, mesa e banho e enxoval do bebê), Tabatinga (confecção de bichos de pelúcia e enxoval do bebê) e Novo Horizonte (confecção de moda infantil, moda praia, cama e mesa).

Apesar de Matushima (2005) em sua análise sobre as indústrias de confecções de Ibitinga-SP afirmar que as fábricas de confecções de Itápolis não têm importância para a economia local, o ramo das confecções tem se constituído, nos últimos anos, em uma das principais atividades econômicas de Itápolis, principalmente pela geração de empregos e por ser composta por várias pequenas e microempresas de capital local e administração familiar, com vínculos históricos, econômicos, sociais e culturais com o município, com algumas delas, inclusive, já alcançando o mercado da Grande São Paulo e de outros Estados.

6.3. Embalagens e plástico.

Cinco empresas foram classificadas nesse ramo de atividades e apenas uma delas não respondeu ao questionário. Das empresas visitadas, a Citropack Indústria e Comércio de Embalagens Ltda é a mais antiga, tendo sido fundada em 1986. A matriz da Coberfibras Indústria e Comércio de Plásticos Ltda fica em São Paulo e foi fundada em 1978 e a filial de Itápolis passou a funcionar em 1988. A multinacional israelense Polysack Indústria e Comércio de Embalagens Ltda instalou-se em 1999 e, por fim, a World Plastic Indústria de Embalagens Ltda iniciou as suas atividades no ano 2000.

Três indústrias são de pequeno porte, entre elas a Citropack, a Polysack (**foto 04**) e a Coberfibras com, respectivamente, 40, 23 e 20 empregados. Por sua vez, a World Plastic, com 13 empregados, é uma microempresa. As indústrias de embalagens e plástico são responsáveis por cerca de 8,34% dos empregos entre todas as empresas pesquisadas.

Foto 04: Polysack e Citropack: indústrias de embalagens



Foto: Adilson Aparecido Bordo, 2006

O treinamento da mão-de-obra é feito internamente no grupo de indústrias. A Citropack e a World Plastic também recebem uma qualificação externa por intermédio do Senai (Serviço Nacional da Indústria). Na Citropack, 70% da mão-de-

obra tem o ensino fundamental completo. A maioria dos funcionários da Polysack e da World Plastic possui o ensino fundamental completo e, na Coberfibras, a maior parte dos empregados não chegou a completar o ensino fundamental. A rotatividade da mão-de-obra é baixa nas empresas, com exceção da Polysack, onde ela é média.

Segundo informações coletadas em entrevista, as empresas passaram por um processo de reestruturação produtiva. A Citropack investiu mais no aprimoramento da mão-de-obra, com elaboração de um plano de carreira, formação interna de operadores de máquina, implantação de um plano de incentivo à produtividade e treinamento em funções específicas. A Coberfibras e a World Plastic investiram na modernização das máquinas, gerando melhorias na produção e na qualidade dos produtos, com diminuição dos custos de mão-de-obra. A Polysack não respondeu a esta questão.

Todas as empresas trabalham ininterruptamente (períodos diurno e noturno), com exceção da Coberfibras que, atualmente, está trabalhando em um turno único. Nenhuma das empresas mantém plano de saúde para os seus funcionários ou programa de atividade física ou lazer, com exceção da Polysack que realiza um programa de atividade física.

A matéria-prima da Polysack é o filme plástico de polietileno, importado mensalmente de Israel. A indústria produz malhas de sombreamento para cobertura usadas na agricultura em geral e também nas estufas, vendidas diariamente para lojistas e produtores agrícolas de todas as Regiões do Brasil. Parte da produção ainda é exportada para outros países da América do Sul, como Peru, Paraguai, Argentina e Equador.

A Citropack recebe o polietileno de alta densidade mensalmente, com intervalo de duas semanas, de empresas como Brasken, Activas e Clion, localizadas, sobretudo, na Grande São Paulo e produz sacarias para hortifrutigranjeiros, telas para a construção civil e malhas de sombreamento para uso agrícola escoadas, diariamente, para todas as regiões do Brasil.

As matérias-primas da Coberfibras são, basicamente, resinas, fibra de vidro e terfane, adquiridas mensalmente, com intervalos de três semanas, de empresas como a Vetrotex, Santa Marina, Brampac e Rhodia, localizadas na Região Metropolitana de São Paulo e em Piracicaba-SP. Os produtos industrializados são telhas de fibra de vidro, caixas d'água, calhas, canaletes, revestimento e laminados em geral, vendidos, semanalmente, para construtoras, estruturalistas e depósitos de

todo o território nacional. A distribuição dos produtos ocorre na sede da empresa, que fica na capital paulista.

A matéria-prima da World Plastic é o plástico reciclado, recebido, diariamente, de catadores de Itápolis e região, bem como do Estado do Rio de Janeiro. A empresa produz cantoneiras e caixas plásticas. A Caliman Agrícola S. A. é a principal compradora das cantoneiras e a Indústria e Conservas Val (Val Frutas), localizada em Vista Alegre do Alto-SP e a Gooder, do Rio de Janeiro, são as principais compradoras das caixas plásticas. Os produtos industrializados são vendidos, principalmente, para os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Rio Grande do Norte e Espírito Santo.

As indústrias de plástico e embalagens não terceirizam as suas atividades em nenhuma etapa da produção.

As empresas não enfrentam problemas para o escoamento da produção, pois estão localizadas no Distrito Industrial, próximas da via de acesso (rodovia SP 317).

Nenhuma das indústrias realiza algum tipo de parceria com universidades ou centros de pesquisa tecnológica.

Segundo informações colhidas no trabalho de campo, as indústrias não são poluidoras do meio ambiente. Os detritos industriais da Coberfibras são levados para a empresa Estra que faz a incineração do lixo no município de Paulínia-SP. Já a World Plastic faz o tratamento da água com o uso de caixas de decantação.

Os escritórios das indústrias são informatizados, possuindo o seguinte número de microcomputadores: Polysack (10), Citropack (5), Coberfibras (4) e World Plastic (1), todos conectados à rede mundial de computadores, mas a atividade produtiva não é informatizada, apesar de se encontrar semimecanizada.

6.4. Materiais de construção.

Cinco empresas foram classificadas como pertencentes ao ramo de materiais de construção e apenas uma delas não respondeu ao questionário. Das que participaram da pesquisa, a Mazzofer Indústria e Comércio de Ferro e Aço Ltda foi instalada em 1980, a Estruturas Metálicas Massa Ltda ME instalou-se na área industrial em 1990, a Alsud Indústria Ltda, que tem sede em Santo André-SP e foi fundada em 1966, iniciou as atividades da filial em Itápolis no ano de 2002 e a Telhafort Itápolis Indústria e Comércio de Telhas começou a funcionar em 1998.

A Alsud, com 50 empregados, é uma indústria de porte pequeno e as demais são microempresas, pois Telhafort, Massa e Mazzofer possuem, respectivamente, 14, 7 e 6 empregados, representando 6,69% dos empregos industriais dentre todas as empresas investigadas.

A mão-de-obra é treinada internamente nas empresas e a Telhafort também recebe um treinamento externo por meio de palestras. 100% dos empregados da Telhafort possuem o ensino médio incompleto, 50% da Mazzofer têm o ensino fundamental incompleto e a maior parte dos trabalhadores da Massa não completaram o ensino fundamental. A maioria dos empregados da Alsud constitui uma mão-de-obra especializada com nível técnico, pois trabalham como torneiros mecânicos, frisadores, retificadores e corretores de ferramentas. **(Foto 05)**. A rotatividade da mão-de-obra é baixa e os funcionários são antigos nas empresas.

Foto 05: Alsud Indústria Ltda, uma metalurgia do alumínio e sua ligas



Foto: Adilson Aparecido Bordo, 2006.

A Telhafort passou por uma reestruturação produtiva nas máquinas, sobretudo nos moldes e no corte das telhas, com um conseqüente aumento da produção. Já a Mazzofer e a Massa continuam com os mesmos métodos de produção das caixas d'águas e das estruturas metálicas, sem mudanças significativas, desde a época da fundação das empresas.

A Alsud, uma indústria do ramo da metalurgia do alumínio e suas ligas, passou por um intenso processo de estruturação produtiva nos últimos anos desde a

sua transferência de Borborema para Itápolis em 2002. Além da implantação do sistema de gestão de qualidade ISO 9001, alguns setores da empresa como a expedição, o derretimento do tarugo de alumínio no forno da metalurgia e o carregamento dos caminhões foram totalmente automatizados. Uma parte do maquinário foi importada dos Estados Unidos e, atualmente, a própria empresa está montando e desenvolvendo a máquina prensa extrusora (moldes) usada na produção de acordo com as suas necessidades particulares. A empresa também está se expandindo para um novo prédio ao lado do atual, mais amplo e melhor planejado, que aumentará a sua produção de 200 para 800 toneladas por mês.

Com exceção da Alsud que funciona ininterruptamente, as demais empresas trabalham no período diurno, com 8 horas diárias e 44 horas semanais. Não há planos de saúde ou programas de atividade física ou de lazer em nenhuma das indústrias, apenas a Alsud possui um plano odontológico para os funcionários.

A Mazzofer, Massa e Telhafort não terceirizam nenhuma etapa da produção, mas a Alsud subcontrata empresas de Ribeirão Preto-SP, Campinas-SP e Goiânia-GO apenas para a anodização (pintura) do alumínio quando exigida pelo cliente, além de subcontratar transportadoras de Itápolis (Rodo Express), Taquaritinga (Rápido Transporte Guido) e do Rio de Janeiro (Dela Volpe) para a distribuição e a entrega dos produtos aos compradores.

As matérias-primas da Telhafort são areia e cimento, a maior parte recebida semanalmente, com intervalo de três dias, principalmente da região de Sorocaba-SP. A empresa produz telhas de concreto que são vendidas, praticamente, todos os dias para lojas de materiais de construção de Itápolis e cidades vizinhas.

A empresa Massa trabalha com ferro, aço e tinta, fornecidos pelas empresas Cofevar, de Catanduva-SP e Ananda, de Itápolis, e fabrica estruturas metálicas em geral, utilizadas em garagens de casas, barracões agrícolas, indústrias e postos de gasolina de Itápolis e cidades da região.

Ferros e chapas de aço adquiridos mensalmente, com intervalo de duas semanas, de fornecedores de Catanduva-SP são as matérias-primas da Mazzofer. A empresa fabrica caixas d'água que são vendidas, sobretudo, para produtores rurais de Itápolis (70%) e cidades vizinhas (30%).

A matéria-prima da Alsud é o tarugo de alumínio (peça maciça e comprida), recebido quatro vezes por semana. 80% das peças de alumínio são fornecidas pela Vale Sul, do município do Rio de Janeiro e 20% da matéria-prima vem da CBA

(Companhia Brasileira de Alumínio), do Grupo Votorantim, localizada em Campinas-SP. Os produtos industrializados pela empresa são perfis de alumínio usados na construção civil, sobretudo em portas, janelas e box de banheiro, e também na linha automotiva, fornecendo peças para a Mitsubishi, Mercedes-Benz e Volkswagen, sempre trabalhando mediante encomendas. Os principais clientes são esquadrias de alumínio, construtoras, distribuidoras, montadoras de veículos e lojas de materiais de construção localizadas em várias cidades dos Estados de São Paulo (capital, São José do Rio Preto, São Bernardo do Campo e São José dos Campos) e Minas Gerais (Belo Horizonte e Juiz de Fora) e outros Estados da Região Sudeste.

Por se localizarem nas áreas industriais, as empresas desse grupo não enfrentam nenhum problema para o escoamento da produção.

Nenhuma das indústrias realiza algum tipo de parceria com universidades ou centros de pesquisa em novas tecnologias.

As atividades de industrialização não causam danos ao meio ambiente e os resíduos são vendidos ou doados como entulho. Todas as sobras do alumínio (sucatas) da Alsud são devolvidas para a empresa Vale Sul, no Rio de Janeiro, e depois retornam para a Alsud como matéria-prima reciclada na forma de tarugo com uma grande economia, pois as peças brutas de alumínio custam R\$ 8,50 o quilo; já as peças recicladas saem por apenas R\$ 1,00 o quilo. Na reciclagem do alumínio, ocorre a perda de apenas 3% do produto durante o processo de fusão e há uma grande economia de energia elétrica.

Os escritórios das indústrias são informatizados e os microcomputadores estão todos conectados com a *internet*. A Telhafort tem quatro computadores, a Mazzofer tem dois, a Massa, apenas um e a Alsud possui seis computadores: cinco no escritório e um no processo produtivo. Na Alsud, todo o processo produtivo é informatizado. A prensa extrusora (máquina principal) e o forno são programados por um computador central que adequa o molde ao formato do produto que se deseja fabricar, agilizando a produção e impedindo o contato humano com os males do intenso calor do forno da metalurgia.

6.5. Outros ramos diversos.

Neste tópico, foram agrupadas empresas diversas que desempenham atividades diferenciadas das que já foram citadas, como uma empresa de material

elétrico (Transformadores Itaipu Ltda.), uma indústria de implementos agrícolas (Implementos Agrícolas Brunelli Ltda.) e uma fábrica de carrocerias de caminhões e de carretas (Indústria e Comércio de Carrocerias Itápolis Ltda.).

A Implementos Agrícolas Brunelli Ltda. ME foi fundada em Itápolis em 1978. A Indústria e Comércio de Carrocerias Itápolis Ltda iniciou suas atividades em 1986 e a Transformadores Itaipu foi fundada em Campinas-SP em 21 de outubro de 1975 e transferiu-se para Itápolis em setembro de 2004. **(Foto 06).**

Foto 06: Transformadores Itaipu Ltda



Foto: Adilson Aparecido Bordo, 2006

Com 130 empregados, a Itaipu é uma empresa de porte médio e a Carrocerias Itápolis e a Brunelli, com 15 e 4 empregados respectivamente, são microempresas. Juntas, elas respondem por 12,95% dos empregos industriais oferecidos pelas empresas pesquisadas. **(Quadro 03).**

Nas três empresas, o treinamento da mão-de-obra é interno e a maioria dos funcionários possui o ensino médio completo. Como a Itaipu é a única indústria de materiais elétricos do município e está funcionando em Itápolis há apenas dois anos, a rotatividade dos funcionários é média, pois muitos empregados ainda estão passando por uma fase de adaptação ao novo modo de trabalho exigido pelo ramo de atividade da empresa. Um das principais dificuldades da Itaipu foi, justamente, a escassez de mão-de-obra especializada na região, mas este problema está sendo solucionado aos poucos com muito treinamento interno. Já na Carrocerias Itápolis e

na Brunelli, a rotatividade dos funcionários é muito baixa, pois há uma relação de confiança muito grande entre a mão-de-obra e a administração das empresas.

Quadro 03
Município de Itápolis
Número de empregados das indústrias pesquisadas
2006

Ramos e Empresas	Empregados
<i>Agroindústria, alimentos e bebidas:</i>	561
Triângulo Alimentos Ltda.	142
Indústria e Comércio Xavante Ltda.	138
Destilaria Irmãos Malosso Ltda.	104
Sucocítrico Cutrale S. A	90
Stella d'Oro Alimentos Ltda.	65
Café Iguatemy Indústria e Comércio Ltda.	12
Indústria e Comércio de Refrigerantes Martinelli.	10
<i>Confecções e calçado:</i>	268
W M Confecções Indústria e Comércio Ltda.	220
Bruna Baby Enxovais.	22
Bordados Dal Rovere.	12
Nininha Bordados.	10
M. M. Porto Calçados Indústria e Comércio Ltda.	4
<i>Embalagens e plástico:</i>	96
Citropack Indústria e Comércio de Embalagens Ltda.	40
Polysack Indústria e Comércio de Embalagens Ltda.	23
Coberfibras Indústria e Comércio de Plásticos Ltda.	20
World Plastic Ltda.	13
<i>Materiais de construção</i>	77
Alsud Indústria Ltda.	50
Telhafort Itápolis Indústria e Comércio de Telhas Ltda.	14
Estruturas Metálicas Massa Ltda. ME.	07
Mazzofer Indústria e Comércio de Ferro e Aço.	06
<i>Outros ramos diversos:</i>	149
Transformadores Itaipu Ltda.	130
Indústria e Comércio de Carrocerias Itápolis Ltda.	15
Implementos Agrícolas Brunelli Ltda.	04
Total geral:	1.151

Fonte: Trabalho de Campo.
Organização: Adilson Aparecido Bordo

Antes de se transferir para Itápolis, a Transformadores Itaipu passou por um processo de modernização de suas máquinas para aumentar a sua produção e atender ao crescimento da demanda. A empresa mantém um rigoroso processo de fabricação, desde a elaboração do projeto até o pós-venda, tudo com a aprovação do departamento de qualidade e respeitando sempre as determinações do certificado ISO 9001/2000.

A Implementos Agrícolas Brunelli, que depende muito da situação econômica da agricultura, adotou uma política de contenção de custos em razão dos baixos preços da cultura da laranja nos últimos anos, diminuindo a sua produção e deixando de investir na aquisição de novos maquinários.

A Carrocerias Itápolis adquiriu nos últimos anos novas máquinas e equipamentos, como tornos, prensas, furadeiras e plainas mais modernas que melhoraram a qualidade e o acabamento do produto final. A empresa também desenvolve internamente os seus próprios materiais para serem usados no corte e no trabalho da madeira de acordo com as suas necessidades particulares. O acabamento final das carrocerias é feito por um trabalho artesanal manual e minucioso de desenhos e pinturas dos mais variados tipos e cores que atrai muitos compradores de vários estados do Brasil, apesar das distâncias.

A três empresas funcionam em um turno único, com 8 horas diárias e 44 horas semanais de trabalho e nenhuma delas mantém planos de saúde para os seus funcionários, apenas os trabalhadores da Itaipu praticam ginástica laboral de acordo com o laudo de ergonomia no pátio da empresa.

A terceirização de alguma etapa da produção não foi implantada em nenhuma das empresas que alegaram falta de necessidade para a subcontratação de outras empresas e o risco da perda da confiança dos consumidores em um produto terceirizado que poderia ter uma qualidade menor do que o produzido pela própria empresa já consolidada no mercado.

A Transformadores Itaipu tem uma abrangência nacional tanto na compra das matérias-primas, como na venda de produtos industrializados. As matérias-primas são: aço silício, cobre para enrolamentos, terminais, comutadores, porcelana para buchas, chapas de aço, óleo mineral isolante, tintas, solventes e papel/papelão isolantes, e são fornecidas por várias empresas de Minas Gerais, São Paulo e Santa Catarina, principalmente da Grande São Paulo. A frequência é de, aproximadamente, um caminhão por dia.

A Itaipu fabrica transformadores de distribuição e força, vendidos com a frequência de dois caminhões por dia. Possui representantes comerciais em diversos Estados do Brasil e os clientes são variados, dentre eles, as concessionárias de energia elétrica de todo o Brasil, os governos (federal, estaduais e municipais), hospitais, *shopping-centers*, distribuidores e instaladores de materiais elétricos, indústrias, empresas de telecomunicações, construtoras, empreiteiras e

outros. Aproximadamente, 95% dos compradores são as concessionárias de energia elétrica de todas as regiões brasileiras. Cerca de vinte e cinco empresas privadas, dos mais variados ramos de atividade, também estão entre os principais clientes da Itaipu.

As matérias-primas da empresa Carrocerias Itápolis são: madeira, adquirida nas Regiões Norte e Centro-Oeste, sobretudo nos Estados do Pará, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul; ferro, obtido junto à siderúrgica Gerdau de Araraquara-SP; e tintas, fornecidas principalmente pelo município de Matão-SP. A empresa produz, sob encomenda, carrocerias de madeira para caminhões que são vendidas para várias transportadoras e também proprietários individuais de muitos pontos do Brasil. Atualmente, 30% da produção são direcionados para Itápolis e municípios vizinhos e 70% para cidades mais distantes e outros Estados, sobretudo Anápolis-GO, Goiânia-GO, Brasília-DF, Região Metropolitana de São Paulo, Araraquara-SP e Piracicaba-SP.

Ferro, aço, rolamentos, parafusos, caixas de transmissão, correias e demais autopeças fornecidas mensalmente pelos municípios de São José do Rio Preto, Catanduva, Araraquara e Jaú, são as matérias-primas da empresa Implementos Agrícolas Brunelli e são usadas na montagem de roçadeiras agrícolas. Os principais compradores são os produtores rurais de Itápolis e cidades vizinhas da região de Araraquara (Borborema, Tabatinga, Ibitinga e Taquaritinga principalmente).

Não há dificuldades de acesso na compra das matérias-primas e na venda das mercadorias, pois as empresas localizam-se nas proximidades da rodovia SP 317.

A produção de transformadores de energia elétrica e de roçadeiras agrícolas não são atividades poluidoras e os restos de madeira da Carrocerias Itápolis são queimados para fornecer energia dentro da própria empresa.

As empresas deste grupo não investem em novas tecnologias nem realizam qualquer tipo de parceria com universidades ou centros de pesquisa.

A Itaipu encontra-se informatizada, possuindo 20 microcomputadores conectados com bancos e provedores de *internet* e a atividade produtiva é predominantemente mecanizada. Já a Carrocerias Itápolis e a Implementos Agrícolas Brunelli não possuem nenhum setor informatizado.

Como a imensa maioria das indústrias de Itápolis está basicamente ligada às atividades agrícolas ou de vestuário, a Transformadores Itaipu e a Alsud metalurgia

do alumínio são as únicas indústrias diferenciadas em relação a todas as outras empresas pesquisadas, pois suas atividades industriais e comerciais independem das atividades agrícolas e do mercado local e/ou regional, já que seus fornecedores e clientes são empresas de praticamente todo o território nacional.

Mesmo o ramo de confecções recebe reflexos das oscilações dos preços dos produtos agrícolas no mercado internacional, principalmente da laranja, já que a economia do município é muito dependente deste produto. Quando a agropecuária está em baixa, as vendas das confecções também diminuem no mercado regional.

6.6. Fatores de localização industrial.

Com base na aplicação dos questionários e na realização de entrevistas com os empresários, bem como nas visitas em instituições públicas de Itápolis, pode-se afirmar que os principais fatores de localização industrial no município são:

Tabela 25
Município de Itápolis
Fatores de localização industrial
2006

Motivos apontados pelos entrevistados	%
Fundadores das indústrias já residentes em Itápolis	31,82
Dinamismo da agricultura do município	20,45
Situação geográfica de Itápolis no Estado de São Paulo	18,18
Mão-de-obra	11,36
Incentivos públicos municipais	9,10
Sistema de transporte e a proximidade com a rodovia Washington Luiz	4,54
Inexistência de concorrência na produção	4,54

Fonte: Trabalho de Campo

Organização: Adilson Aparecido Bordo

Nota: Esses dados foram obtidos com base em uma pergunta aberta

1) *Fundadores das indústrias já residentes em Itápolis (empresas de capital local).*

Das vinte e sete indústrias que foram pesquisadas, vinte delas (70,37%) são de capital local, isto é, constituído no próprio município. Apenas a Cutrale (Araraquara-SP), Xavante (Bezerros-PE), Stella d'Oro (Matão-SP), Polysack (Israel), Coberfibras (São Paulo-SP), Itaipu (Campinas-SP), Alsud (Santo André-SP) e

Carrocerias Itápolis (Ibitinga-SP) têm capitais externos, isto é, de outro município, estado ou país.

As vinte e três indústrias que responderam ao questionário sobre localização industrial deram 44 motivos para terem escolhido o município de Itápolis para sua instalação e em 31,82% dos casos referiam-se ao fato da família fundadora já residir no município há muito anos. Vale acrescentar que esta pergunta foi feita de forma “aberta”, isto é, sem mencionar outros possíveis fatores de localização industrial.

2) Dinamismo da agricultura do município.

Na pergunta aberta sobre localização industrial em Itápolis, 20,45% dos motivos mencionavam a importância da agricultura do município, seja no tocante às matérias-primas (cana-de-açúcar, laranja e goiaba), ou se referindo ao extenso mercado consumidor da agropecuária para os produtos industriais fabricados pelo município, como caixas plásticas e cantoneiras (usadas no transporte das frutas), sacarias para hortifrutigranjeiros, malhas para sombreamento agrícola, implementos agrícolas e carrocerias de caminhão e carretas agrícolas.

Mesmo outras indústrias que não citaram especificamente a agricultura como fator de localização industrial, mencionaram os produtores agrícolas como o principal mercado consumidor para caixas d'água e estruturas metálicas.

3) Situação geográfica de Itápolis no Estado de São Paulo.

O fato do município de Itápolis ter uma boa situação geográfica, com uma posição central no Estado de São Paulo e interligado por rodovias com várias cidades de porte médio, foi mencionado em 18,18% dos casos de localização industrial.

No entanto, quando perguntado diretamente se a localização do município de Itápolis influenciou na escolha do município pela indústria, esta porcentagem aumentou para 43,48%.

4) Mão-de-obra.

11,36% dos motivos de localização industrial referiram-se à mão-de-obra. Este fator foi lembrado por apenas cinco empresas: quatro do ramo de confecções e uma agroindústria.

As empresas de vestuário afirmaram que a mão-de-obra de Itápolis já tinha uma experiência adquirida no manejo com corte, costura e bordados, pois muitas costureiras trabalhavam como autônomas em suas casas, costurando “para fora”. Assim, já tinham um conhecimento tácito e um saber-fazer industrial adquirido na prática e não foi difícil a adaptação no ambiente fechado da fábrica. Além de relativamente especializada, a mão-de-obra também é barata e abundante, pois não há muita oferta de empregos para o público feminino com pouca escolaridade em Itápolis, município em que predominam os empregos na agropecuária.

A mão-de-obra barata e em grande quantidade foi também lembrada pela Xavante, agroindústria de doce de goiaba e molho de tomate, pois a agropecuária liberou muitos trabalhadores para a indústria.

5) Incentivos públicos municipais.

Apesar de apenas quatro indústrias citarem diretamente os incentivos municipais como um dos fatores de localização industrial (9,1% dos motivos), quando indagadas explicitamente sobre o recebimento dos benefícios, treze empresas (56,52%) afirmaram que receberam ou ainda recebem algum tipo de auxílio municipal, como doação de terreno, isenção de IPTU por dez anos, construção do prédio ou auxílio aluguel.

Como já mencionado anteriormente, o município possui uma legislação própria que regula e incentiva a ocupação dos distritos industriais por empresas que cumpram certos requisitos.

6) Sistema de transporte e a proximidade com a rodovia Washington Luiz (SP 310).

Necessitando de relações constantes com os centros fornecedores e com os mercados consumidores de seus produtos, as indústrias procuram buscar os locais bem servidos por meios de transporte, em termos de custo, segurança e rapidez.

Na pergunta aberta sobre os fatores de localização industrial, apenas duas empresas, a Transformadores Itaipu e a Alsud Alumínios apontaram o adequado sistema de transporte proporcionado pelas rodovias, dentre elas, a Washington Luiz (4,54% dos motivos). No entanto, quando perguntadas diretamente se a proximidade com a rodovia Washington Luiz havia influenciado na escolha de Itápolis para a

implantação da indústria, oito empresas (34,78% das indústrias) responderam afirmativamente, todas de capital intermunicipal.

A duplicação da rodovia no início da década de 1990 foi apontada como um importante fator de dinamização das indústrias de Itápolis por todos os empresários entrevistados, por facilitar o escoamento da produção de uma forma mais rápida e segura.

A Transformadores Itaipu, empresa de materiais elétricos que se instalou em Itápolis no final de 2004, foi categórica em afirmar que não trocaria Campinas por Itápolis se este município estivesse distante de uma rodovia de acesso rápido como a Washington Luiz, apesar dos inúmeros benefícios e incentivos que recebeu da Prefeitura Municipal de Itápolis, pois estradas mal conservadas podem danificar os transformadores de energia que são produzidos pela empresa.

7) Inexistência de concorrência na produção.

Este fator foi considerado como importante para a localização industrial por duas empresas: carrocerias de caminhão e pela fábrica de calçados, apesar de não ter sido a razão principal e diz respeito a 4,54% dos motivos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

O paradigma dos eixos de desenvolvimento ainda é pouco estudado no âmbito da Geografia e os autores que mais se dedicaram ao tema foram Sánchez Hernández (1998), Matushima (2001, 2002) e Sposito (2002). Ele deve ser compreendido juntamente com o paradigma da diferenciação de áreas ou manchas, fazendo a ligação dos diferentes pontos do território e denotando a fluidez de pessoas, bens, mercadorias e serviços.

No Estado de São Paulo, os eixos de desenvolvimento vão se configurando nas principais vias de transporte rodoviário, as quais receberam pesados investimentos em infra-estrutura de diversos governos estaduais desde a década de 1970, contribuindo para acentuar a desconcentração urbano-industrial do período. Nas últimas décadas, o crescimento das telecomunicações também acompanhou o paradigma das linhas, pois as empresas de telefonia móvel, os provedores de *internet* e os cabos de fibra ótica, por exemplo, vão alcançando, primeiramente, os centros urbanos que se encontram nas proximidades dos eixos para, somente numa segunda etapa, chegarem nas demais localidades, como também aconteceu com as indústrias que se desconcentraram da capital paulista.

No entanto, a desconcentração industrial não chegou até as regiões mais distantes da capital, delimitando-se, atualmente, em torno de um raio de mais de 300km da metrópole paulista. As regiões mais favorecidas foram as de Campinas, Vale do Paraíba, Baixada Santista, Sorocaba, Central (São Carlos e Araraquara) e Ribeirão Preto, todas servidas por excelentes vias de transporte. Já o Vale do Ribeira, por exemplo, localizado bem mais próximo de São Paulo do que a Região de Ribeirão Preto, porém desprovido de uma infra-estrutura satisfatória em transportes, não foi beneficiado pela desconcentração da indústria e continua apresentando os piores indicadores econômicos e sociais do Estado de São Paulo.

O estudo realizado sobre a Região Central mostrou que os municípios que se encontram mais próximos das rodovias Anhangüera (SP 330), Washington Luiz (SP 310) e Brigadeiro Faria Lima (SP 326) possuem um dinamismo maior das atividades industriais e de serviços do que os centros urbanos mais distantes, os quais continuam altamente dependentes da agropecuária.

No município de Itápolis, a agropecuária tem um peso bem maior na economia do que os demais setores, principalmente na geração de receitas e na

criação de postos de trabalho. As culturas da laranja e da cana-de-açúcar são as principais atividades econômicas e as grandes responsáveis pela manutenção do PIB agrícola municipal, o maior do Brasil. No entanto, os salários médios pagos pela agropecuária são mais baixos que os recebidos nas atividades industriais, comerciais e de serviços e as condições de trabalho são bem mais difíceis e desgastantes já que, na maioria das vezes, os trabalhadores são remunerados mediante a sua produção, o que os leva a trabalhar de sol-a-sol para aumentar o pagamento pelos serviços prestados. Outra desvantagem dos empregos na agropecuária é que, muitas vezes, eles são sazonais, ou seja, temporários, pois o trabalhador é contratado para trabalhar apenas na época da safra da laranja, da cana-de-açúcar ou da goiaba.

No tocante às atividades industriais e de serviços, o eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz, de modo geral, ainda não exerce uma grande influência sobre a economia de Itápolis, deveras concentrada na agropecuária. As entrevistas feitas com os empresários também reforçaram esta afirmativa, pois a proximidade do eixo não é o principal fator de localização industrial, apesar da grande acessibilidade proporcionada pela facilidade nos transportes, fator muito importante para as indústrias do município.

A industrialização de Itápolis está concentrada em dois ramos principais de atividade: o agroindustrial e o setor de confecções.

As agroindústrias aproveitam-se do dinamismo da agropecuária, altamente mecanizada, e que fornece grandes quantidades de matérias-primas de boa qualidade (laranja, cana-de-açúcar, goiaba e tomate), e da centralização do município no Estado de São Paulo, fator importante para o escoamento das mercadorias. São de grande importância para a geração de empregos e de receitas para o município e pelo caráter de complementaridade com a agricultura, gerando renda entre os grandes, médios e pequenos produtores rurais. As agroindústrias de óleos vegetais e de extrato de tomate e goiabada atuam no âmbito nacional, distribuindo seus produtos para todas as regiões do Brasil. Já as empresas de suco de laranja concentrado e de álcool ultrapassaram as fronteiras nacionais, alcançando o mercado dos Estados Unidos, União Européia, Ásia e América Central.

O ramo de confecções, já tradicional no município, é o que mais está crescendo, incentivado pelo Sebrae-SP (Serviços de Apoio às Micro e Pequenas Empresas) – que oferece cursos e palestras de capacitação gerencial e profissional

– e pela Prefeitura Municipal de Itápolis, a principal interessada em tirar grande parte do setor da informalidade. Apoia-se, também, na grande oferta de mão-de-obra barata e relativamente qualificada. A associação dos pequenos e microempresários de Itápolis com o Sebrae, apoiados pelo poder público local, está caminhando para a formação de mais um arranjo produtivo local de confecção, como já acontece nas cidades vizinhas de Ibatinga (cama, mesa e banho e enxoval de bebê), Tabatinga (bichos de pelúcia) e Novo Horizonte (confecção infantil, moda praia, cama e mesa).

A maior parte das indústrias de Itápolis é de capital local, com vínculos históricos, culturais e sociais com o município. Este foi o principal fator de localização industrial observado nas entrevistas, pois a grande maioria dos fundadores das empresas pesquisadas já vivia em Itápolis há muitos anos.

Este fator de ligação tradicional vinculado ao lugar é muito importante, pois é uma garantia a mais para a fixação das empresas no município, frente ao crescente “jogo” dos incentivos fiscais tão em voga no nível municipal, estadual e mesmo federal. Aliás, a Polysack Indústria e Comércio de Embalagens Ltda, empresa de capital israelense que havia se instalado em Itápolis em 1999, apesar de ainda estar em gozo dos 10 anos de isenção de IPTU, deixou o município no primeiro semestre de 2006 por reivindicar um prédio ainda maior do que o atual cedido pelo poder público municipal (**foto 04**), partindo para o município de Leme-SP em busca de novos benefícios públicos.

De todas as indústrias pesquisadas, 55,55% delas encontram-se nos três “Distritos Industriais” de Itápolis, que começaram a ser construídos no início da década de 1980. Apesar de ser maioria, é uma cifra relativamente baixa, levando-se em conta a antigüidade dos distritos. As áreas industriais são ocupadas, principalmente, por indústrias dos setores de construção, embalagens e plástico, materiais elétricos, madeira, material de alumínio e implementos agrícolas, além de várias empresas de serviços – como oficinas e auto-elétricas – e as empresas comerciais, principalmente os barracões de laranja que fazem a comercialização de frutas cítricas para diversas regiões do Brasil e mesmo para o exterior. A grande maioria das indústrias de confecções, agroindústrias, alimentos e bebidas encontra-se na malha urbana ou nas estradas (85,72%), portanto fora dos distritos industriais.

Os incentivos públicos municipais – como doação de terrenos, isenção de IPTU e construção do prédio – e a proximidade da rodovia Washigton Luiz são os principais fatores de localização industrial das novas indústrias de capital

intermunicipal, como a Transformadores Itaipu e a Alsud Alumínios, já que estas empresas não utilizam matérias-primas locais, como no caso das agroindústrias, nem dispõem de mão-de-obra qualificada, como no caso das confecções.

Aliás, um sério problema vivenciado pela Itaipu em Itápolis foi a falta de qualificação da mão-de-obra local para trabalhar em uma indústria de materiais elétricos, um ramo de atividade bem diferenciado dos mais tradicionais do município, revelando a necessidade e a urgência de uma maior qualificação profissional, o que só poderá ser feita com investimentos em educação, como, por exemplo, a abertura de cursos técnico-profissionalizantes e de instituições de nível superior para o desenvolvimento do conhecimento técnico no próprio município. Nesse sentido, o convênio da Prefeitura Municipal de Itápolis com o Centro Paula Souza para a instalação e funcionamento de cursos técnico-profissionalizantes já a partir de 2007 foi um importante passo para se melhorar a qualificação da mão-de-obra local nos ramos industriais mais dinâmicos.

Em Itápolis, observou-se que as indústrias mais tradicionais, intensivas em trabalho, como as confecções, agroindústrias e empresas ligadas às atividades agrícolas, por ainda estar ligadas aos antigos fatores de localização industrial, como a abundância de mão-de-obra e a proximidade das matérias-primas, não foram influenciadas pelo eixo de desenvolvimento da rodovia Washington Luiz. No entanto, a formação do eixo foi um importante fator de localização industrial para as empresas mais modernas, como a metalurgia do alumínio (Alsud) e a indústria de material elétrico (Transformadores Itaipu), que se instalaram no município, respectivamente, em 2002 e 2004, a primeira desconcentrada de Santo André e a segunda descentralizada de Campinas. Portanto, nota-se que essas novas localidades industriais pertencentes a ramos mais modernos e diversificados, apesar de ainda mui reduzidas em número, foram influenciadas pelas vantagens competitivas proporcionadas pelos eixos de desenvolvimento, mesmo em um centro urbano de porte pequeno e distante 360km da capital paulista, como é o caso de Itápolis.

Enfim, apesar dos eixos de desenvolvimento funcionarem como uma importante vantagem competitiva na atração de novas indústrias e na melhoria dos indicadores sociais para os municípios que estão nas suas proximidades, como observado no capítulo 4, eles não podem ser encarados como o remédio para todos os males dos territórios menos desenvolvidos e atrasados. Devem ser relativizados e

conjugados com o desenvolvimento endógeno, o qual envolve todas as potencialidades dos atores econômicos, políticos e sociais das comunidades locais, iniciativas que também são essenciais para se buscar o desenvolvimento, entendido no seu conceito mais amplo, isto é, com benefícios econômicos e sociais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ABLAS, Luiz. O estudo dos eixos como instrumento de planejamento regional. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. **Regiões e cidades, cidades nas regiões**. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003, p. 171-186.

ALMANAQUE Abril 2002. São Paulo: Abril, 2002.

ALMEIDA, Márcia Ajala. **Política de desenvolvimento e estruturação do espaço regional da área da Bodoquena em Mato Grosso do Sul**. 2005. 392 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

ARBIX, Glauco.; ZILBOVICIUS, Mauro. Por uma estratégia de civilização. In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M.; ABRAMOVAY, R. (Org.). **Razões e ficções do desenvolvimento**. São Paulo: Editora UNESP; Edusp, 2001. p. 55-69.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Espaço, polarização e desenvolvimento: uma introdução à economia regional**. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 1987.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec; Recife: IPESP, 1995.

AZZONI, Carlos Roberto. Indústria e reversão da polarização no Brasil. **Ensaio Econômico**, IPE-USP, nº 58, 1986.

BALLESTEROS, Aurora García. Nuevos espacios del consumo y exclusión social. **Anales de geografía de la universidad complutense**. Madrid, nº. 18, 1998.

BECATTINI, Giacomo. O Distrito Marshalliano. In: BENKO, Georges; LIPIETZ, Alain (orgs.). **As regiões ganhadoras. Distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica**. Oeiras (Portugal): Celta, 1994, p. 19-33.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. 3ª edição. São Paulo: Hucitec; Annablume, 2002.

BECKER, Bertha Koiffmann. A Amazônia pós Eco-92: por um desenvolvimento regional sustentável. In: BURSZTYN, M. (Org.). **Para pensar o desenvolvimento sustentável**. São Paulo: Brasiliense; ENAP, 1993, p. 129-143.

BRASIL. Infraero (Aeroportos Brasileiros). **Movimento operacional acumulado da Rede Infraero** (janeiro a agosto de 2006). Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/movi.phd?gi=movi>>. Acesso em: 26 set. 2006.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Produção agrícola municipal**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br>>. Acesso em: 26 jan. 2006.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Produto interno bruto e valor adicionado**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 20 jul. 2005.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Desenvolvimento e crise no Brasil: História, Economia e Política de Getúlio Vargas a Lula**. 5ª edição atualizada. São Paulo: Editora 34, 2003.

CALDEIRA, João Netto. **Álbum de Itápolis**. São Paulo: Cruzeiro do Sul, 1934.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)**. São Paulo: Global; Campinas: Unicamp, 1985.

CMMAD (Comissão Mundial Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento). **Nosso futuro comum**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1988.

COISSE, Juliana. Governo vê irregularidade em gigante do suco. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 18 jan. 2006. Dinheiro. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u104343.shtml>>. Acesso em: 21 fev. 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 4ª ed. São Paulo: Ática, 1991.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República: momentos decisivos**. 7ª ed. São Paulo: Editora UNESP, 1998.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo**. São Paulo: Difusão Européia do Livro; Edusp, 1971.

DEL GUERCIO, Ludovico (org.). **Itápolis: álbum ilustrado**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1949.

DOZENA, Alessandro. **São Carlos e seu “desenvolvimento”: contradições urbanas de um pólo tecnológico**. 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

FERNANDES, Ana Cristina; CASAGRANDE, Elton Eustáquio. Eficiência e equidade: incursões recentes em torno de um velho debate a partir das regiões do Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (orgs.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Editora UNESP; ANPUR, 2003.

FERNANDES, Florestan. **Mudanças sociais no Brasil**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1960.

FOOT, S. P. H.; WEBBER, Michael. State, class and international capital 1: Background to the brasilian steel industry. **Antipode. A Radical Journal of Geography**. Oxford, Cambridge MA: Basil Blackwell, volume 22, number 2, august, 1990, p. 93-120.

FOOT, S. P. H.; WEBBER, Michael. State, class and international capital 2: the development of the brasilian steel industry. **Antipode. A Radical Journal of Geography**. Oxford, Cambridge MA: Basil Blackwell, volume 22, number 3, December, 1990, p. 233-251.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1959.

FURTADO, Celso. **Dialética do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Fundo de Quintal, 1964.

FURTADO, Celso. **Teoria e política do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Paz e Terra, 2000a.

FURTADO, Celso. **Introdução ao desenvolvimento: enfoque histórico-estrutural**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000b.

GALVÃO, Antonio Carlos; BRANDÃO, Carlos Antônio. Fundamentos, motivações e limitações da proposta dos 'eixos nacionais de imigração e desenvolvimento'. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. **Regiões e cidades, cidades nas regiões**. São Paulo: Editora UNESP: ANPUR, 2003, p. 187-205.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e sua discussão. In: CASTRO, I. E; GOMES, P. C. C; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

GONÇALVES, Maria Flora. Novas configurações no desenvolvimento urbano paulista. **Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, nº 38, 1994, p. 39-53.

HAESBAERT, Rogério (da Costa). **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HART, Gillian. Multiple trajectories: a critique of industrial restructuring and the new institutionalismo. **Antipode. A Radical Journal of Geography**. Boston MA, Oxford UK: Blackwell Publishers, volume 30, number 4, October, 1998, p. 333-356.

IANNI, Octávio. **Industrialização e desenvolvimento social no Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1963.

ITÁPOLIS. Itápolis em Dados. **Informativo**, 1979.

ITÁPOLIS. Lei n.º 935, de 05 de junho de 1979. Dispõe sobre a criação do Projeto para Desenvolvimento Industrial (Prodein). **Secretaria de Indústria e Comércio de Itápolis**, 2006.

ITÁPOLIS. Portal de Itápolis. **Secretaria de Finanças: notícias**. Disponível em: <<http://www.portalitapolis.com.br/secretariadefinancas4.htm>>. Acesso em: 1 out. 2006.

LEME JUNIOR, Paes. **Breves notícias históricas sobre Itápolis**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1938.

LEMOS, Amalia Inés G. de. Tendencias en la configuración espacial de la metrópoli paulista. **Anales de geografía de la universidad complutense**, Madrid, nº. 10, 1990, p. 37-44.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. **Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, nº 38, 1994, p. 54-62.

LENCIONI, Sandra. Mudanças na metrópole de São Paulo e transformações industriais. In: SPOSITO, E. (org.). **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente: GASPERR/FCT-UNESP, 1999.

LENCIONI, Sandra. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (orgs.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Editora UNESP; ANPUR, 2003.

LENCIONI, Sandra. Região e geografia. A noção de região no pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A. (org.). **Novos caminhos da geografia**. São Paulo: Contexto, 2005, p. 187-204.

MAMIGONIAN, Armen. O processo de industrialização em São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, nº 50, 1976, p. 83-102.

MARSHALL, Alfred. **Princípios de economia: tratado introdutório**. 2ª ed. São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MATUSHIMA, Marcos Kazuo. **A formação de um eixo de desenvolvimento entre os municípios de São José do Rio Preto e Mirassol-SP**. 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MATUSHIMA, Marcos Kazuo; SPOSITO, Eliseu Savério. La dinámica económica en el Estado de São Paulo: los desdoblamientos de un eje de desarrollo. **Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía e Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona. ISSN 1138-9788, v. VI, n. 126, 15/10/2002. www.ub.es/geocrit/sn/sn-126.htm-101k.

MATUSHIMA, Marcos Kazuo. **Especialização produtiva e aglomeração industrial: uma análise da indústria de confecções de Ibitinga-SP**. 2005. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

MENDONÇA, José Toledo de. **Fatos, documentos e vultos da história de Itápolis**. XI volume. Itápolis: 1975.

MOTOYAMA, Shozo (org.). **Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica**. São Paulo: Editora Unesp: Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec-Poli, 1984.

MOURÃO, Paulo Fernando Cirino. **A industrialização do oeste paulista: o caso de Marília**. 1994. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

NAVALPOTRO, José Antonio Sotelo. “Nuevos” espacios industriales: los parques tecnológicos. **Anales de geografía de la universidad complutense**. Madrid, nº. 12, 1992, p. 105-115.

NEGRI, Barjas; PACHECO, Carlos Américo. Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista. **Espaço & Debates. Revista de Estudos Regionais e Urbanos**. Ano XIV, nº 38, 1994, p. 62-82.

NEGRI, Barjas. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

ODELL, P. R. Geography and economic development with special reference to Latin America. **Geography. Journal of the Geographical Association**. volume 59, part 3, number 264, july, 1974, p. 208-222.

OLIVEIRA, Francisco de. **A economia da dependência imperfeita**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1989.

PASSOS, Maria de Fatima Salles Abreu. Gasoduto Bolívia-Brasil. **Economia & Energia**. Ano II, nº 10, set./out. 1998. Disponível em: <<http://ecen.com/eee10/gasp.htm>>. Acesso em: 26 set. 2006.

PEREIRA, José Carlos. **Formação industrial do Brasil e outros Estudos**. São Paulo: Hucitec, 1984.

PINTAUDI, Silvana Maria; CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço e indústria no Estado de São Paulo. **RBG – Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 57, nº 01, 1995, p. 05-23.

PNUD (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento). **Relatório sobre o desenvolvimento Humano**. Anuais: 1990-2005. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br>>. Acesso em: 17 fev. 2006.

PONTES, Beatriz Maria Soares. Os centros industriais do Estado de São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, nº 49, 1974, p. 65-142.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 35ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

PUEBLA, Javier Gutiérrez. Redes, espacio y tiempo. **Anales de geografía de la universidad complutense**. Madrid, nº. 18, 1998, p. 65-86.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Darcy. **O povo brasileiro: a formação e o sentido do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RIBEIRO, Wagner Costa. **A ordem ambiental internacional**. São Paulo: Contexto, 2001.

SACHS, Ignacy. **Desenvolvimento: incluyente, sustentável, sustentado**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

SAMPAIO, Silvia Selingardi. Considerações em torno da geografia industrial: teoria, métodos e uma nova técnica de mensuração da atividade fabril. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, nº 01, 1975, p. 95-122.

SAMPAIO, Silvia Selingardi. Padrões de distribuição industrial no Estado de São Paulo: áreas mais representativas – 1950 a 1970. **Revista de Geografia**. São Paulo, v. 01, 1982, p. 07-24.

SAMPAIO, Silvia Selingardi. Evolução e perspectivas da Geografia industrial no Brasil. **Revista de Geografia**. São Paulo, v. 07, 1988, p. 51-63.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, José Luis. **El eje Irún-Aveiro: Geografía de un eje de desarrollo**. Salamanca, 1998.

SANTOS, Milton. Modernidad, medio técnico-científico y urbanización en Brasil. **Anales de geografía de la universidade complutense**. Madrid, nº. 10, 1990, p. 45-60.

SANTOS, Milton. Los espacios de la globalización. **Anales de geografía de la universidade complutense**. Madrid, nº. 13, 1993, p. 69-76.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2002.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANDRONI, Paulo (Org.). **Novíssimo dicionário de economia**. São Paulo: Best Seller, 1999.

SÃO PAULO (Estado). Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae-SP). **Perfil Econômico Regional. Regiões Selecionadas do Estado de São Paulo**. Relatório de Pesquisa: pesquisas econômicas. São Paulo, agosto de 1998. Disponível em: <http://www.sebraesp.com.br/principal/conhecendo%20a%20mpe/estudos%20setoriais%20e%20regionais/documentos_estudos_setoriais/perfil_sp.pdf>. Acesso em: 7 set. 2006.

SÃO PAULO (Estado). Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S. A. (Emplasa). **Metrópoles em dados**. Disponível em: <<http://www.emplasa.sp.gov.br>>. Acesso em: 7 fev. 2005.

SÃO PAULO (Estado). Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). **Características gerais do processo de industrialização paulista**. São Paulo: Seade, 1988.

SÃO PAULO (Estado). Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade). **Informações dos municípios paulistas: empregos por setor de atividade, índice de desenvolvimento humano, índice paulista de responsabilidade social e perfil municipal.** Disponível em: <<http://www.seade.gov.br>>. Acesso em: 20 jul. 2005.

SÃO PAULO (Estado). Portal do Governo do Estado de São Paulo. **Investimentos: Regiões de São Paulo.** Disponível em: <<http://www.investimentos.sp.gov.br/regioes/>>. Acesso em: 01 set. 2006.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Indústria, Comércio, Ciência e Tecnologia. **Diretrizes para a política de desenvolvimento e desconcentração industrial.** São Paulo: IMESP, 1982.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento. **A industrialização e os incentivos municipais.** São Paulo: Governo do Estado de São Paulo – Secretaria de Economia e Planejamento, s/a.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado dos Transportes do Governo do Estado de São Paulo. **Hidrovia Tietê-Paraná: crescimento e cargas.** Disponível em: <http://www.transportes.sp.gov.br/v20/hidrovia_crescimento.asp>. Acesso em: 27 set. 2006.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria do Interior. **Fatores locacionais da indústria e o desenvolvimento regional no Estado de São Paulo.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado (IMESP), 1981.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria do Meio Ambiente. **Tendências de industrialização do interior do Estado de São Paulo.** São Paulo: Secretaria do Meio Ambiente, 1989.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria do Planejamento e dos Transportes. **PROINDE: Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento.** São Paulo: Secretaria do Planejamento e dos Transportes, 1972.

SAQUET, Marcos Aurélio. O território: diferentes interpretações na literatura italiana. In: RIBAS, A. D.; SPOSITO, E. S.; SAQUET, M. A. **Território e Desenvolvimento: diferentes abordagens.** Francisco Beltrão: Unioeste, 2004.

SCHUMPETER, Joseph A. **A teoria do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Nova Cultural, 1989.

SEN, Amartya Kumar. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SILVA, Armando Corrêa da. Características do espaço econômico industrial. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, nº 48, 1973, p. 93-105.

SILVA, Maria Lussieu da. A inserção internacional das grandes empresas nacionais. In: LAPLATE, M.; COUTINHO, L.; HIRATUKA, C. (orgs.). **Internacionalização e desenvolvimento da indústria no Brasil**. São Paulo: UNESP; Campinas-SP: IE/UNICAMP, 2003, p. 105-163.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

SILVEIRA, María Laura. La urbanización brasileña en el período de la globalización. **GEOURUGUAI** – Revista de Geografía Uruguaya. nº. 3, setembro, 1999, p. 119.

SIMONSEN, Roberto Cochrane. **Evolução industrial do Brasil e outros estudos**. São Paulo: Nacional; EDUSP, 1973.

SINGER, Paul. **Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas**. São Paulo: Contexto, 1999.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOARES, Pedro. Pequenas cidades têm renda de país rico com o petróleo. Metade dos serviços fica em 41 municípios. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 4 de maio de 2005. Dinheiro, p. B 4.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder. Autonomia e desenvolvimento. In CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, p.77-116.

SOUZA, Maria Adélia A. de. Regionalização: tema geográfico e político – o caso paulista. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, nº 50, 1976, p. 103-133.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades**. Presidente Prudente: GAsPERR/FCT-UNESP, 1999.

SPOSITO, Eliseu Savério; MATUSHIMA, Marcos Kazuo. A dinâmica econômica no Estado de São Paulo: do paradigma de área ao paradigma de eixo de desenvolvimento. In: SILVA, João Márcio P. da, SILVEIRA, Márcio Rogério (org.). **Geografia econômica: temas regionais**. Presidente Prudente: FCT/UNESP/PPGG, 2002, p.187-216.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia: Contribuição para o Ensino do Pensamento Geográfico**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O Chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. 2004. 508 p. Tese (Livre Docência em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

TARTAGLIA, José Carlos; OLIVEIRA, Osvaldo Luiz de (orgs.). **Modernização e desenvolvimento no interior de São Paulo**. São Paulo: Editora Unesp, 1988.

VÁZQUEZ BARQUERO, Antonio. **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística da UFRGS, 2001.

VEIGA, José Eli da. **Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula**. São Paulo: Autores Associados, 2002.

VEIGA, José Eli da. **Desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

ANEXO

Questionário destinado aos empresários de Itápolis

- A) Empresa:
- A.1) Nome do entrevistado:
- A.2) Cargo do entrevistado:
- A.3) Tempo que está no cargo e na empresa:
- B) Características gerais da empresa.
- B.1) Ano de instalação em Itápolis e também da sua sede:
- B.2) Número de trabalhadores:
- B.3) Faturamento: (mensal/anual, se possível)
- B.4) Porte:
- Micro: até 19 empregados ()
- Pequena: de 20 a 99 empregados ()
- Média: de 100 a 499 empregados ()
- Grande: 500 ou mais empregados ()
- B.5) Exportadora: Sim () Não ()
- B.5.1) Se sim, para quais países:
- B.5.2) Qual a cidade em que se originou a empresa e qual a sua sede?
- C) O Sr. Considera que a empresa passou por processo de reestruturação produtiva? Se sim, quais os principais reflexos dessa reestruturação? Quais as principais mudanças estruturais ocorridas na empresa nos últimos anos?
- D) Gestão da força de trabalho na linha de produção.
- D.1) Número de trabalhadores:
- Atualmente: Aumentou () Diminuiu ()
- Há 10 anos: Aumentou () Diminuiu ()
- D.2) Salário (em salário mínimo).
- Piso:
- Médio:
- D.3) Treinamento.
- Interno ()
- Senai ()
- Outros () Quais?
- D.4) Escolaridade (%).
- 1º grau incompleto =
- 1º grau completo =
- 2º grau incompleto =
- 2º grau completo =
- Nível técnico =
- Nível superior =
- Caso não possua estes dados, qual a predominância?
- D.5) Número de turnos =
- D.6) Jornada de trabalho semanal =
- D.6.1) Varia de acordo com a época do ano? Em quais períodos?
- D.6.2) A empresa implantou o chamado banco de horas? Como funciona?
- D.7) Rotatividade de funcionários.
- Alta () Média () Baixa ()
- D.7.1) Justificativa:

D.8) A empresa mantém algum plano de saúde para os seus funcionários ou programas de atividade física e de lazer?

E) A empresa terceiriza (externaliza) a produção, ou seja, subcontrata outras empresas, particulares ou “bancas”.

Sim () Não ()

Se sim:

E.1) Quais as vantagens da externalização?

E.2) E as desvantagens?

E.3) Quais as razões para subcontratação?

E.4) Etapas da produção são externalizadas/subcontratadas:

- Montagem ()

- Expedição ()

- Embalagem ()

- Acabamento ()

Outras:

E.5) Quantas empresas são subcontratadas?

E.5.1) Instaladas no município:

Bairros:

E.5.2) Instaladas em outras cidades:

Cidades:

F) Matérias-primas.

F.1) Quais são as matérias-primas e quem são os principais fornecedores (empresas fornecedoras e a sua localização).

F.2) Qual a frequência com que a empresa recebe matéria-prima?

1. Todos os dias () aproximadamente _____caminhões por dia

2. Semanalmente () com intervalo de _____dias

3. Mensalmente () com intervalo de _____semanas

4. Semestralmente ()

G) Escoamento da produção.

G. 1) Quais são os produtos industrializados pela empresa?

G. 2) Quem são os principais compradores?

G. 3) Para onde é escoada a produção? (cidades e Estados). Indicar, também, a porcentagem do mercado interno e do mercado externo.

G. 4) Trajetória do escoamento da produção (rodovias, portos, aeroportos):

- para o mercado interno:

- para o mercado externo:

G. 5) Qual a frequência com que a empresa escoar a produção?

1. Todos os dias () aproximadamente _____caminhões por dia

2. Semanalmente () com intervalo de _____dias

3. Mensalmente () com intervalo de _____semanas

H) Município de Itápolis/SP.

H.1) Quais os principais motivos para a empresa ter escolhido o Município de Itápolis para sua instalação?

H.2) A empresa recebeu incentivos públicos municipais para a sua instalação em Itápolis? Quais? Ainda recebe algum tipo de apoio municipal?

H. 3) A localização de Itápolis no Estado de São Paulo teve alguma influência na escolha do Município?

I) Rodovia Washington Luiz (SP 310).

I. 1) Qual a importância da proximidade da Rodovia Washington Luiz (SP 310) com o Município de Itápolis? Este fator influenciou na escolha da cidade pela empresa?

I. 2) O Sr(a) considera que a duplicação da rodovia Washington Luiz dinamizou, de alguma forma, as indústrias de Itápolis?

I. 3) Em termos de logística, como o Sr (a) avalia a duplicação?

I. 4) Há dificuldades para o escoamento da produção em razão da localização da empresa no município? Quais?

I. 5) Quais as principais rodovias utilizadas na compra da matéria-prima e na venda da produção?

J) A empresa produz algum tipo de poluição? (terra, água, ar). Os dejetos/detrimentos industriais recebem alguma forma de tratamento? Como eles são eliminados?

K) A empresa mantém algum tipo de parceria com universidades ou outras instituições públicas ou privadas? De que forma?

L) A empresa dispõe de algum tipo de financiamento?

Sim () Não ()

Se sim:

L.1) Quais os bancos?

L.2) Qual a destinação?

M) A empresa encontra-se informatizada?

M. 1) Possui quantos computadores? M. 2) Possui computadores em rede?

Sim () Não ()

Se sim:

M. 3) Conectados:

Com outras empresas () Com bancos () Com provedores apenas ()

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)