

Produção do Espaço Urbano, Processos de Aglomerações Urbanas e Eixos de Desenvolvimento: uma análise dos municípios de São José do Rio Preto, Mirassol e Bady Bassitt-SP. Fabricio de Souza Menegildo. Arthur Magon Whitacker. - Área de Humanas - Geografia - Departamento de Geografia - Faculdade de Ciências e Tecnologia - Presidente Prudente - SP.

Com a crise do modelo de desenvolvimento fordista¹, que ganha destaque na década de 1970 tem-se a emergência de um modelo de desenvolvimento baseado na acumulação flexível², que para Antunes (2000) é uma produção muito vinculada à demanda, visando atender às exigências mais individualizadas do mercado consumidor. Por isso, sua produção é variada e bastante heterogênea, ao contrário da homogeneidade fordista. Em suma, procura adequar a oferta de acordo com a procura (*just in time*).

Esse novo modelo impõe a idéia de que a produção deve adequar-se à procura, visando à conquista de novos nichos de mercados. Para haver essa conquista necessita-se de uma maior proximidade (territorial) ou acessibilidade (não necessariamente territorial, dadas as relações em redes físicas ou não), de matérias-primas, de mão-de-obra, das vias de transportes, de energia abundante etc., como fator positivo para as indústrias. As firmas passam por uma reorganização que envolve uma reestruturação, tanto da esfera interna como a externa.

Estas dinâmicas podem ser observadas e analisadas em seu recorte territorial, nesse sentido, a teoria dos “eixos de desenvolvimento” apresenta certa modernidade conceitual em razão da tendência da economia pós-fordista em tecer redes de fluxos e intercâmbios que conectam lugares afastados entre si.

O eixo constitui uma nova forma de organização geográfica da atividade econômica, em particular, a industrial, com o linear predominando sobre o pontual ou polarizado, graças ao desenvolvimento dos sistemas de transporte terrestre intensivo de longa distância e a concretização de operações logísticas.

A temática dos “eixos de desenvolvimento” ainda é pouco abordada na Geografia. Um dos pioneiros no assunto foi Hernández (1998), que estudou a dinâmica de um eixo rodo-ferroviário de aproximadamente 900 quilômetros de extensão entre as cidades de Aveiro, no norte de Portugal e Irún, no País Basco espanhol, analisando todas as cidades e localidades com alguma atividade industrial.

Para o autor, 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*”. (HERNÁNDEZ, 1998, p. 33).

Nota-se que os chamados eixos de desenvolvimento baseiam-se no tripé transportes – atividades industriais – núcleos urbanos. Devem aparecer como uma entidade geográfica funcionalmente coesa na qual os três elementos citados interagem ordenadamente gerando fenômenos e processos econômico-espaciais concretos que podem enunciar-se na forma de propriedades dos eixos de desenvolvimento.

Para um estudo proposto à realidade brasileira, deve-se compreender características próprias à dinâmica econômica de nosso país. Nesse sentido, diversos autores consideram que a verdadeira “revolução industrial” brasileira teve início na década de 1930 nos governos de Getúlio Vargas e sua política de substituição de importações. Mais tarde, com Juscelino Kubitschek, ocorre um período de abertura econômica e a internacionalização da indústria brasileira, em virtude de uma série de incentivos governamentais, visando atrair empresas transnacionais e capital estrangeiro, disponíveis e desejosos de expandir suas atividades (EUA e países reconstruídos no pós-segunda guerra).

¹ Expressão disseminada por teóricos ligados a escola francesa da regulação, amplamente trabalhada pelos seguintes autores: M. Aglieta, M. Dunford, Alain Lipietz, Georges Benko, entre outros, todos constando na bibliografia.

² Expressão cunhada pelos estadunidenses Piore e Sabel.

Como é sabido, a região de maior concentração industrial do Brasil é a Sudeste, sobretudo no triângulo industrial representado por São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Em São Paulo a expansão cafeeira foi uma das principais causas da industrialização no estado. O café provocou grande aumento da população (imigração européia), formação de mercado consumidor, formação de uma infraestrutura em algumas cidades e expansão do transporte ferroviário.

O sistema de transporte é um fator determinante do desenvolvimento industrial. No Brasil, a política econômica e industrial privilegiou e incentivou o transporte rodoviário em prejuízo dos demais meios de locomoção. Segundo o Ministério dos Transportes, em 1998 o transporte rodoviário representava a base estrutural do sistema de transporte brasileiro respondendo por cerca de 64 por cento do transporte de cargas do país. O transporte rodoviário proporcionou a integração nacional e, como consequência, provocou a decadência e o abandono de outros tipos de transportes, como o hidroviário e o ferroviário.

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 das principais vias de transporte rodoviário 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 na metrópole, aliados a problemas de ordem ambiental e sindical e à deterioração das condições de vida provocados pela concentração industrial.

Uma destas regiões do interior paulista, favorecida pela desconcentração industrial, foi a região administrativa de São José do Rio Preto, que teve como principal fonte de desenvolvimento a agropecuária, favorecida pela construção da Ferrovia Araraquarense, na década de 1910, mas que despontou a partir das décadas de 1960 e 1970, com as construções de rodovias importantes como a BR-153 e a SP-310 (Washington Luiz).

São José do Rio Preto, por ser a maior e mais importante cidade do Noroeste do Estado de São Paulo, tem uma atenção maior com relação à avaliação que é feita na região dos eixos rodoviários.

Mirassol, por sua vez, detém grandes indústrias, sobretudo de móveis, e é de extrema importância para esse estudo, uma vez que já foi palco de relevante pesquisa sobre eixos de desenvolvimento³.

Já a escolha do município de Bady Bassitt se deve a proximidade física com São José do Rio Preto e a um conjunto de implantações industriais, comerciais e de serviços que vem sendo desenvolvido ao longo do eixo rodoviário que os interliga e carece de pesquisa, que poderá comprovar diferenças e/ou semelhanças com o fenômeno descrito entre Mirassol e São José do Rio Preto.

Temos abaixo uma representação da região estudada, para melhor entendimento da questão da proximidade entre as cidades:



Fonte: Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto, 2006.

³ Cf. MATUSHIMA, Marcos Kazuo. A formação de um eixo de desenvolvimento entre os municípios de São José do Rio Preto e Mirassol-SP. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2001.

Tendo isso em mente, propomos, a partir dessa pesquisa, realizar estudos que investiguem a presença de elementos da acumulação flexível nos eixos de desenvolvimento da Rodovia Washington Luiz, entre São José do Rio Preto e Mirassol, e da Rodovia BR-153 juntamente com a Rodovia Assis Chateaubriand, entre as cidades de São José do Rio Preto e Bady Bassitt, e verificar em que nível esse tipo de produção, ou alguns de seus elementos, comparece em uma escala que transcenda o recorte desta área, e em que nível está limitada, apenas a seus municípios ou região próxima, de forma que se propõe um estudo que junte elementos às pesquisas sobre redes urbanas, eixos de desenvolvimento e aglomerações urbanas.

De acordo com o último censo podemos, desde já, apresentar alguns dados da área a ser estudada, como mostra a tabela a seguir:

Cidade	Área da Unidade Territorial (km²)	Valor que a indústria corresponde no PIB municipal (mil reais)	População (habitantes)
São José do Rio Preto	431	704.276	380.645
Mirassol	244	157.366	50.921
Bady Bassitt	110	76.264	13.224

Tabela 1 - São José do Rio Preto, Mirassol e Bady Bassitt. 2000. Dados selecionados

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, censo 2000.

Essa pesquisa considerará estudos realizados por Spósito e Matushima (2002), que privilegiaram a análise do eixo rodoviário da SP-310 (Rodovia Washington Luiz), que interliga as cidades de São José do Rio Preto e Mirassol e que teve como objetivo primordial discutir o papel econômico do eixo, principalmente no tocante ao processo de desconcentração industrial e desenvolvimento econômico, em decorrência das mudanças nas diretrizes da produção industrial. . Verificaram-se os resultados das políticas públicas de incentivo às empresas, bem como o papel do capital local no processo de desenvolvimento das cidades. A partir destes trabalhos, serão estabelecidas comparações, agora no eixo São José Rio Preto/Bady Bassitt.

Ao observar o trecho São José do Rio Preto/Bady Bassitt, verifica-se que já vem havendo uma forte industrialização ao longo deste, parecido com o trecho estudado por Spósito e Matushima, mas em dimensões menores. Ao ressaltar a grande concentração industrial ao longo da BR-153, será possível compreender tanto o início do desenvolvimento da cidade de Bady Bassitt quanto a potencialidade das empresas encontradas na marginal rodoviária.

Através desse pequeno resgate, é possível ter idéia da importância de se estudar os eixos de desenvolvimento, tendo como enfoque os que ligam as cidades de São José do Rio Preto a Mirassol e São José do Rio Preto a Bady Bassitt.

Espera-se, com essa pesquisa, fazer possíveis comparações entre os eixos que serão estudados, porém, estas podem ser errôneas, por se tratar de localizações distintas e cidades com realidades diferentes em vários sentidos (políticos, econômicos, populacionais, entre outras).

Ao analisar os dois eixos, procurar-se-á destacar a importância que eles exercem diante da nova dinâmica econômica. Com isso, espera-se que esse estudo possa contribuir para a ampliação de trabalhos ligados a perspectiva dos eixos de desenvolvimento, isto é, ser útil para outras pesquisas que possam tomar esse caminho.

O desenvolvimento do trabalho envolve pesquisa e levantamento bibliográfico sobre o tema, visitas às prefeituras municipais e a campo na área em questão, levantamento das atividades econômicas ali encontradas, coletas de informações através de entrevistas com proprietários de estabelecimentos comerciais e industriais e com empresários do setor imobiliário que possuam empreendimentos, lançados ou em projeto, localizados no recorte territorial da pesquisa, utilização de dados do IBGE e do DER e leitura e análise de fotografias aéreas e/ou imagens de satélite da área a ser pesquisada.

Através de estudos, já feitos, podemos afirmar que a economia da cidade de São José do Rio Preto tem, ainda hoje, um grande crescimento graças ao programa de Mini-distritos. O programa foi criado a partir de um estudo elaborado pela Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão Estratégica, no final do ano de 1983, que detectou a existência de inúmeros micros e pequenos empreendedores mal instalados e outros, que queriam iniciar suas atividades em local próprio, a partir de 1986.

O Programa conta atualmente com 12 (doze) Mini-distritos Industriais e 1 (um) Centro Comercial, onde estão instaladas 743 empresas gerando aproximadamente 3.600 empregos diretos. O tamanho dos lotes varia de 200m² a 1000m² em consonância com a Lei nº4468/88, que regulamenta o Programa de Mini-distrito, a área mínima a ser construída é de 40% da área total.

Economicamente, o papel do Programa é gerar empregos para acompanhar o crescimento demográfico, descentralizando as atividades produtivas da região central e conduzindo o desenvolvimento às regiões de menor renda, ou seja, bairros da periferia. Enquanto socialmente deve propiciar à população de baixa renda um aumento de seus recursos obtidos, oferecendo emprego perto de seu domicílio.

Já com relação a cidade de Mirassol, ao observarmos atualmente, vemos que tem diminuído a concentração de indústrias moveleiras ao longo da Rodovia Washington Luiz, e aumentado o número de indústrias ligadas a fertilizantes e implementos agrícolas. Esse aspecto vem mudando, segundo fontes de dentro da Prefeitura Municipal, já há uns 4 anos e tende, pelo andar da economia, renovar a vista às margens do eixo que liga Mirassol a São José do Rio Preto.

Mudanças como a observada na cidade de Mirassol, vêm ocorrendo em toda a região Noroeste do Estado de São Paulo. Isso tudo devido às inúmeras usinas de cana-de-açúcar que vêm sendo instaladas, não só na região, como em grande parte da região sudeste do Brasil. Essas mudanças se dão na zona rural, no entanto, influencia diretamente na produção urbana das cidades pesquisadas.

Referências Bibliográficas:

ANTUNES, Ricardo Luis Coltro. 1953. **Os sentidos do trabalho**. São Paulo, Boitempo, 2000.

BENKO, G.; LIPIETZ, A. **As regiões ganhadoras**. Oeiras. Celta, 1994.

DUNFORD, Nelson. **Linear operators**. New York, Wiley Interscience, 1988.

HERNÁNDEZ, José Luis Sánchez. **El eje Irún-Aveiro: Geografía de un eje de desarrollo**. Salamanca, 1998.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo demográfico de 2000. En Internet: <http://www.ibge.gov.br>.

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, p. 187-216, 2002.

Bolsa: FAPESP