

# CONFORMAÇÃO DE UM EIXO DE DESENVOLVIMENTO NA RODOVIA RAPOSO TAVARES. UM ESTUDO PARA A REGIÃO DE OURINHO/SP E SEUS ARREDORES.<sup>1</sup>

Vitor Helio Pereira de Souza Marcio  
Rogério Silveira (Orientador). Geografia. Campus de Ourinhos.

Com o passar dos séculos, principalmente após a Primeira Revolução Industrial, o Homem ampliou cada vez mais seu âmbito de interações espaciais, a ponto de extravasar sua região, estabelecendo assim relações comerciais com povos cada vez mais distantes. Já com a revolução logística, que objetivava reduzir o tempo gasto no trajeto das mercadorias, o Homem ampliou as vias de transporte e com a evolução da técnica construiu modernos meios de transportes, suprimindo então cada vez mais a relação espaço-tempo.

Assim, a história dos transportes no Brasil inicia-se com a sua colonização, primeiramente, através das vias de penetração, estas utilizadas pelos portugueses do litoral em direção ao planalto, muitas vezes aproveitando-se de trilhas indígenas e, consecutivamente, com a espacialização de atividades capitalistas no país onde se constitui nova forma de viabilizar os fluxos de mercadoria, como no século XVII os caminhos do gado, no século XVIII os caminhos de mineração, os caminhos de tropas no século XX e as estradas de rodagem no século XXI.

Porém é a partir de 1926, com o governo Washington Luiz, que se utilizou do lema “governar é abrir estradas”, associado a instalação da Ford Motors e o declínio das ferrovias, o modal rodoviário iniciou sua ascensão enquanto principal meio de transporte no país. Assim, cada vez mais, as rodovias-automobilísticas ganharam importância no país, possibilitando a partir da década de 1970, a expansão de algumas unidades produtivas da capital de São Paulo para algumas cidades do oeste do estado, devido à gama de problemas que assolou a capital como: violência, dificuldade logística, especulação imobiliária, entre outros.<sup>2</sup>

Concomitantemente, contribuiu também para tal fato o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), cujo objetivo era fortalecer as metrópoles regionais, induzindo a interrupção de fluxos migratórios para a metrópole, o aumento da população e do IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) das cidades do interior.

Criam-se assim eixos de crescimento e desenvolvimento, isto é, uma rede de cidades com uma vida econômica considerável, que se distribuem pelas principais rodovias estaduais no sentido leste-oeste. Entre estas rodovias a Raposo Tavares (SP-270), apresenta uma rede (axial) de município que alcançaram uma razoável posição de pólo de desenvolvimento como (Sorocaba e Presidente Prudente), haja vista que, conforme Andrade (1977, p. 65-66)

(...) o pólo de desenvolvimento não existe como uma unidade isolada, mas esta ligado a sua região pelos canais por onde se propagam, os

---

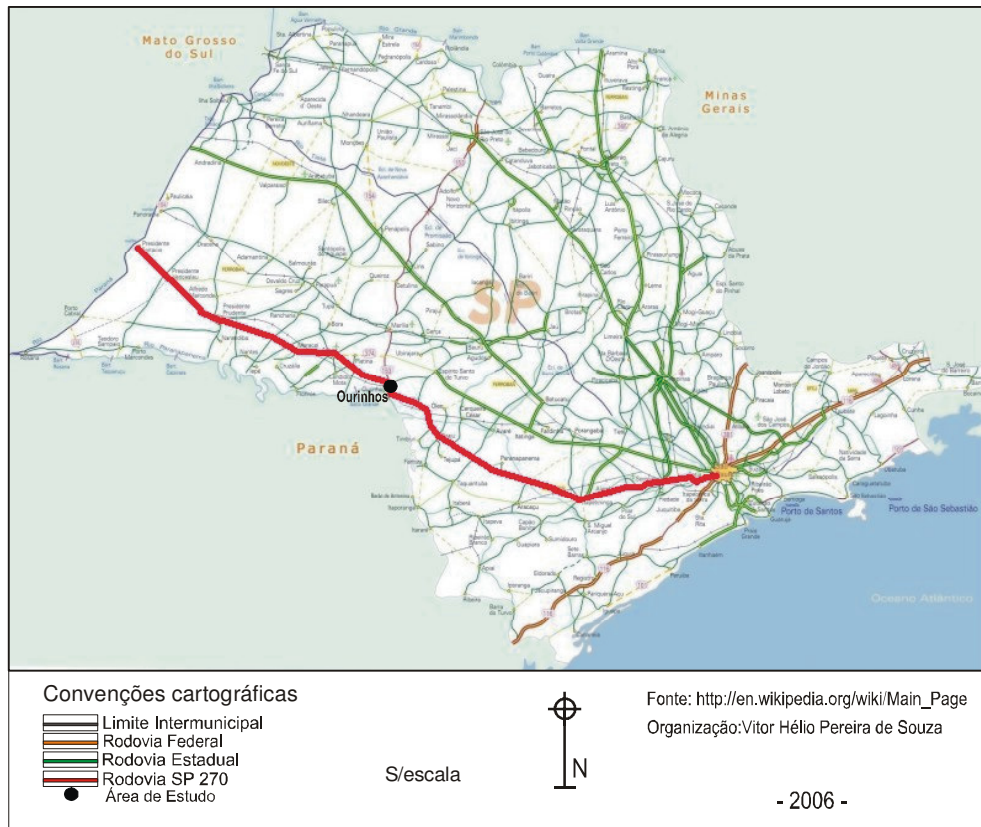
<sup>1</sup> Pesquisa realizada no âmbito dos projetos financiados pela FAPESP – Projeto Temático: “O mapa da indústria no início do século XXI. Diferentes paradigmas para a leitura territorial da dinâmica econômica no Estado de São Paulo”, coordenado pelo Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito e desenvolvida pela UNESP, USP, UFPR e UNIOESTE – Projeto Regular: “Dinâmica produtiva regional e transferências de recursos privados para infra-estruturas públicas no território paulista: o caso da região de Ourinhos”, coordenado pelo Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira e desenvolvida pela UNESP, Campus de Ourinhos.

<sup>2</sup> Houve, assim, uma nova espacialização da indústria, na qual, há uma “descontinuidade geográfica, paradoxalmente formada por complexos territoriais de produção, surgindo um novo espaço industrial” organizado em torno de fluxos de informação mais também por fluxos contínuos e descontínuos de mercadorias CASTELLS, (2002, p. 483). Haja vista que, na atualidade do *just in time* as industriais tem seu processo produtivo fragmentado espacialmente através de terceirização de diversas peças que compõe o produto final, gerando uma concentração de empresas terciárias possibilitando a formação de um complexo industrial.

preços, os fluxos e as antecipações. Esta propagação feita por um caminho que liga dois pólos da origem ao que ele chama de eixo de desenvolvimento, salientando, porém que o eixo não é apenas uma estrada, um caminho e que além disso ligado a estrada deve haver todo um conjunto de atividades complexas que indicam “orientação determinadas e duráveis do desenvolvimento territorial e dependem, sobretudo, da capacidade de investimento adicional”.

Logo, cria-se o cenário do nosso espaço de estudo que busca compreender a dinâmica econômica do município de Ourinhos no contexto estadual. Ourinhos é considerado um entroncamento entre dois eixos de desenvolvimento, Sorocaba e Presidente Prudente, ou seja, Ourinhos é um importante nó da rede de transportes do estado de São Paulo. Haja vista, não apresenta grande influência em relação aos municípios do Médio Paranapanema tendo uma vida econômica modesta, na qual, se sobressai o comércio, enquanto principal atividade econômica, embora, haja uma considerável participação do setor agrícola em sua economia.

### **Localização de área de estudo com destaque a rodovia RaposoTavares (SP 270) e para o município de Ourinhos.**



Logo, cada vez mais a tendência é superar o paradigma de áreas pelo paradigma de eixos, vale frisar ABLAS (2003), que explicita a adoção do termo no Plano Plurianual (PPA) no período de 1996-1999 pelo governo federal, enquanto um espaço de planejamento onde há situações favoráveis à integração e ao desenvolvimento territorial.

De modo que, há necessidade de fomentar a economia dentro do território nacional no âmbito, local, regional e global. Assim, os Arranjos Produtivos Locais (APLs) tornam-se um dos

meios para que se possa fomentar a economia nos nós e analogamente fortalecer a economia da rede, isto é do eixo de desenvolvimento.

Pois, as APLs, segundo Silveira (2006), destacam-se no Brasil após 1990 e foram ampliadas por linhas de crédito criadas pelo governo Lula da Silva. Esses recursos favoreceram os sistemas produtivos locais possibilitando a sustentação das economias locais através da implantação de economias de aglomeração que tem sua gênese na cooperação das empresas locais, segundo o mesmo autor (2006, p. 02),

o desenvolvimento, caso haja localmente, é um furo no sistema e que dificilmente manterá sua plenitude. Justamente o que vem ocorrendo na atualidade. Muitos municípios e regiões se desenvolvem e em um determinado momento esse espaço passa a ser invadido, ou seja, há uma imigração acima da capacidade de absorção dessa população pela economia local ou regional. Isso devido a incapacidade de se gerar empregos e infra-estruturas urbanas suficientes, como a saúde, as estradas, a educação, o lazer, a habitação e outros. Fato que pode levar a eixos de favelização e outros problemas urbanos, como a violência, o tráfico de drogas e de armas. Assim, o desenvolvimento tem que ser integrados nacional, regional e localmente.

Logo, a rodovia Raposo Tavares torna-se imprescindível para a região onde, através de APLs, cria-se a possibilidade de dinamizar a economia com a fomentação de fluxos descontínuos e contínuos, para que haja a configuração do desenvolvimento pelo eixo físico local. O direcionamento deve-se dar no sentido Sorocaba-Presidente Prudente, interceptando o município de Ourinhos.

Tendo em vista que as interações espaciais que no contexto do capitalismo, segundo Corrêa (1997), se dá através de relações assimétricas, isto é, que favorecem um local em detrimento do outro, o paradigma de eixo de desenvolvimento busca ser um irradiador de desenvolvimento de um determinado espaço, de modo que, se possa homogeneizar, ou ao menos elevar o crescimento e o desenvolvimento econômico das cidades que se encontram no eixo.

Assim, este trabalho torna-se de grande importância, na medida em que, tem como pretensão agregar ao município de Ourinhos/SP considerável polarização, ou seja, influência regional. Destarte, que este seja inserido na condição de pólo de crescimento e desenvolvimento na rodovia Raposo Tavares, que se configura em um eixo físico no qual se propaga o crescimento econômico e um relativo desenvolvimento social.

Pois, por mais que os eixos de crescimento, isto é, espaços de considerável importância econômica, devido à inserção da atividade produtiva no espaço, consigam gerar um aumento da mais-valia devido a eleva produtividade e consecutivamente da automatização da produção, conforme Bordo, o lucro gerado é em grande quantidade absorvido pelo capitalista anulando-se de fato a possibilidade de geração de desenvolvimento social, haja vista que, as vantagens da tecnologia não são repassadas ao proletariado transformando em utopia as melhorias sociais.

Vale lembrar que, os eixos por onde escorre atividades produtivas, comerciais e de serviços não geram eixos de desenvolvimento mais sim eixos de crescimento. Fazendo a diferenciação entre desenvolvimento econômico e crescimento econômico, conforme já abordou Celso Furtado. Todavia, esta dinâmica torna-se de grande importância já que deve se levar em conta segundo a visão keynesiana (teoria da demanda efetiva) que mesmo o crescimento econômico desencadeia desenvolvimento, com fugas e escapes de capitais e concentração de renda, ou seja, em cascata.

Assim, ao longo deste trabalho pretende-se avaliar a importância da rodovia Raposo Tavares (SP-270) para a conformação de um eixo de desenvolvimento e seus recortes espaciais e em um segundo momento compreender a função econômica do município de Ourinhos no oeste paulista e propor alternativas para sua dinâmica econômica, como os arranjos produtivos locais (APLs), para que o município possa emergir da situação de ponto de encontro de eixos de

desenvolvimento, ou seja, rede que liga os pólos de desenvolvimento uns aos outros a um pólo de crescimento e desenvolvimento.

## **SÍNTESE BIBLIOGRAFIA FUNDAMENTAL**

ABLAS, Luiz. O “estudo dos eixos” como instrumento de planejamento regional. In: GONÇALVES, Flora Maria. BRANDÃO, Carlos Antonio. GALVÃO, Carlos Filgueira (org.). Regiões e cidades, cidades nas regiões: O desafio urbano-regional. São Paulo: USP: ANPUR, 2003.

ANDRADE, Manuel Correia de. Espaço, polarização e desenvolvimento: a teoria dos pólos de desenvolvimento e a realidade nordestina. São Paulo: Grijalbo, p. 65-66, 1973.

AZEVEDO, Aroldo de. Geografia do Brasil: Bases Físicas, vida humana e vida econômica. São Paulo: Nacional, p. 233-250, 1971.

BLACHE, Vidal de La. Princípios de geografia humana. Lisboa: Cosmos, 1946, p. 279-3001.

BARROS, Haidine da Silva. Grandes eixos de circulação. In: Geografia do Brasil: grande região leste. Rio de Janeiro: IBGE, p. 379-437, 1965.

CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, p. 483, 2002.

CORREÂ, Roberto Lobato. **Iterações Espaciais**. Explorações Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

LENCIONI, Sandra. Mudanças na metrópole de São Paulo e as transformações industriais. In: SPOSITO, Eliseu Saverio (org.). Dinâmica econômica, poder e novas territorialidades. Presidente Prudente: UNESP/FCT: GAsPER, p.115-136, 1999.

PERROUX, François. O conceito de pólo de desenvolvimento. In: FAISSOL, Speridião (org.). Urbanização e Regionalização: Relações com o desenvolvimento econômico. Rio de Janeiro: IBGE, p. 97-110, 1975.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Falta de demanda e deficiência do sistema produtivo brasileiro: contribuições dos eixos de desenvolvimento e dos arranjos produtivos locais. Ourinhos: Texto, 2006, p. 02.

SPOSITO, Eliseu Saverio; 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.

SPOSITO, Eliseu Saverio; BORDO, Adilson Aparecido. As influências dos eixos de desenvolvimento da rodovia Washington Luís na estruturação econômica do município de Itápolis/SP. [S.d.], disponível em <[http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo1/e1\\_cont016.htm](http://www.igeo.uerj.br/VICBG-2004/Eixo1/e1_cont016.htm)> , acessado em : 1 de outubro de 2006.