

## **RESSALVA**

**Alertamos para ausência das figuras não incluídas pelo autor no arquivo original.**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA**

Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Campus de Rio Claro

ANÁLISE DOS SETORES: INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS,  
ORIGINADOS EM FUNÇÃO DA VIA ANHANGUERA, MUNICÍPIO DE  
AMERICANA, SÃO PAULO

LUIS ALEJANDRO RODRIGUES BARICHIVICH

Orientador: Professor Dr. Enéas Rente Ferreira

Dissertação de Mestrado  
Elaborada junto ao Curso de Pós  
Graduação em geografia - Área  
de concentração em  
Organização do Espaço para  
Obtenção do Título de Mestre em Geografia

Rio Claro (SP)

1998

## **AGRADECIMENTOS**

- À minha família, em especial à minha mãe, quem me deu as ferramentas de educação e exemplos de constância na vida, e também aos meus tios Júlio, Marianela e Raúl, verdadeiros pais adotivos neste país.
- Ao professor Enéas Rente Ferreira, pela sua paciência nas inumeráveis correções e pela sua franca e segura orientação. Muito Obrigado.
- Ao professor Adler Guilherme Viadana, por haver-me aceitado como seu orientando provisório e por seus conselhos.
- À agência financiadora CAPES, e ao Estado Brasileiro pelo apoio financeiro nos meus estudos.
- Aos funcionários e autoridades da Prefeitura de Americana, pelas facilidades e informação proporcionada.
- Aos companheiros do curso de Pós-graduação em Geografia, pelas informações e referencias bibliográficas entregues.
- À professora Silvana Maria Pintaudi, pela sua ajuda na primeira etapa deste trabalho, como orientadora.
- Aos professores Auro Aparecido Mendes, Silvia Selingardi Sampaio e Ailtom Lucchiari, pelos dados e informações fornecidas assim como também à professora Lúcia Gerardi.
- Ao professor Geraldo Müller pela sua simpatia e bons conselhos.
- A meu amigo e companheiro destes anos, Leandro Yanes Suarez , quem esteve sempre presente nos bons e difíceis momentos, junto a sua bela família.
- Aos funcionários da Biblioteca do IGCE, Moema, João, Mônica e Mery, por sua amizade e ajuda no processo de coleta bibliográfica e redação do trabalho.
- A meus amigos da pensão pela sua ajuda nas intermináveis correções do português e ajuda no uso do computador além da sua verdadeira amizade.
- Aos monitores do Laboratório de computação de pós-graduação em Geografia.
- A senhora Enid Patrizzi pela correção do português.
- A todas as pessoas que ofereceram sua amizade e hospitalidade, neste belo país:  
Dona Marizia, Colegas da Faculdade e da cidade de Rio Claro. Muito Obrigado.

(Muchas Gracias)

## ***RESUMO***

Neste trabalho tentaremos estudar um fenômeno novo no espaço, o qual estimamos ter uma transcendência importante na ordem econômica, já que está relacionado ao comércio, atividade básica para o desenvolvimento de qualquer sistema econômico moderno.

Este fenômeno corresponde à nova localização de alguns setores do comércio num espaço novo, a estrada. Produto da quantidade surpreendente de meios de transporte e pessoas que por ali circulam diariamente, as quais constituem um mercado potencial, exemplo desta nova tendência são os “Shoppings Centers” que instalaram-se nas margens das rodovias.

Mas, para isto acontecer foi necessário se dar algumas condições prévias que a indústria proporcionou ao localizar-se neste local anteriormente. No caso do Estado de São Paulo este processo viu-se, influenciado e propiciado pelo governo, com o objetivo de provocar um deslocamento da indústria fora da capital estadual, devido aos problemas que a concentração desta atividade estava ocasionando na cidade de São Paulo.

Tomou-se como amostra para a pesquisa um trecho da Via Anhangüera uma das mais importantes estradas do estado, na circunscrição correspondente ao município de Americana, devido a que estimou-se que este trecho representava claramente o fenômeno em estudo, isto dado o dinamismo econômico do citado município.

**Palavras Chaves :** Estrada, Comércio, Indústria, Serviços e Transporte

## ***ABSTRACT***

In this work we will try to study a phenomenon new in space, which we estimated to have an important transcendence in the economic order, since this related is to the trade, basic activities for the development of any modern economic system.

This phenomenon corresponds to the new location of some sections of the trade in a new space, the highway.

Product of the surprising amount of way of transportation and people that over there circulate daily, which constitute a potential market, example of this new tendency are the Shoppings Centers that settled in the margins of the highways.

But, for this to happen was necessary to give some previous conditions that the industry provided when locating previously in this place on local one. In the case of the State of São Paulo (Brazil) this process itself was influenced and propitiated by the government, with the objective of promote a displacement of the industry that had gone out of the state capital, due to the problems that the concentration of this activity was causing in the city of São Paulo.

It was taken as a sample for the research a space of the Via Anhangüera one of the most important highways of the state, in the district corresponding to the municipal district of Americana, due to that was considered that this space represented the phenomenon clearly in study, this given the economic dynamism of the mentioned municipal district.

**Key Words:** Highways, Industry, Trade, Services and Transport

## ***RESUMEN***

El presente trabajo tiene por intención estudiar un fenómeno nuevo en el espacio, el cual creemos tiene una transcendencia importante en el orden económico, debido a que se encuentra relacionado al comercio, actividad básica para el desarrollo de cualquier sistema económico moderno.

Este fenómeno corresponde a la nueva localización de algunos rubros del comercio; en un espacio nuevo, las carreteras. Esto como producto de la sorprendente cantidad de medios de transporte y personas que por allí circulan diariamente, los cuales constituyen un mercado potencial. Ejemplo de esta tendencia son los Shopping Centers que se han instalado en los costados de las carreteras.

Para que esto sucediera devieron darse algunas condiciones anteriores, que la industria proporcionó, al instalarse en este local anteriormente. En el caso del Estado de San Pablo (Brasil) este proceso se vio influenciado y propiciado por el gobierno, con el objetivo de provocar la mudanza de la industria fuera de la capital estatal, debido a los efectos que la concentración de esta actividad estaba provocando para la ciudad de San Pablo.

Se tomo como muestra un tramo de la ruta Anhangüera, una de las más importantes carreteras del estado, en la circunscripción correspondiente al municipio de Americana, debido a que se estimo que el tramo representava claramente el fenómeno en estudio, esto dado el dinamismo económico del municipio.

**Palabras Claves:** Carretera, Industria, Comercio, Servicios y Transporte

## **SUMÁRIO**

**Páginas.**

<b>AGRACEDIMENTOS.....</b>	<b>1</b>
<b>RESUMO.....</b>	<b>2</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>3</b>
<b>RESUMEN.....</b>	<b>4</b>
<b>SUMÁRIO.....</b>	<b>5</b>
<b>ÍNDICES.....</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>10</b>
<b>METODOLOGIA DE TRABALHO.....</b>	<b>14</b>
<b>CAPITULOS I.....</b>	<b>17</b>
<b>CAPITULO II.....</b>	<b>36</b>
<b>CAPITULO III.....</b>	<b>64</b>
<b>CAPITULO IV.....</b>	<b>79</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>118</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>122</b>

# ÍNDICES

## ÍNDICE DE CONTEUDOS

	Pag.
<b>CAPITULO Nº1</b>	
<b>“A industrialização de São Paulo: problemáticas e soluções” .....</b>	<b>18</b>
1.1 <i>A industrialização da cidade de São Paulo e os posteriores problemas .....</i>	<i>18</i>
<i>de sua concentração.</i>	
1.2 <i>Bases e políticas para o desenvolvimento industrial no interior Paulista.....</i>	<i>26</i>
<b>CAPITULO Nº2</b>	
<b>“O Desenvolvimento Rodoviário no Brasil e no Estado de São Paulo” .....</b>	<b>37</b>
2.1 <i>Antecedentes do Rodoviário no Brasil.....</i>	<i>37</i>
2.2 <i>O Desenvolvimento Rodoviário no Brasil.....</i>	<i>42</i>
2.2.1 <i>As novas propostas para as Rodovias do Brasil.....</i>	<i>48</i>
2.3 <i>O Desenvolvimento Rodoviário no Estado de São Paulo.....</i>	<i>51</i>
2.4 <i>Perspectivas para o futuro desenvolvimento rodoviário em São Paulo.....</i>	<i>61</i>
<b>CAPITULO Nº3</b>	
<b>“O Comércio e a cidade de Americana” .....</b>	<b>65</b>
3.1 <i>O comércio na História.....</i>	<i>65</i>
3.2 <i>As dinâmicas atuais do Comércio.....</i>	<i>68</i>
3.3 <i>A Cidade de Americana e seu desenvolvimento industrial e comercial.....</i>	<i>74</i>
<b>CAPITULO Nº4</b>	
<b>“Via Anhangüera, como base da industrialização e expansão do comércio e os serviços” .....</b>	<b>80</b>
4.1 <i>O Comércio na Rodovia.....</i>	<i>80</i>
4.2 <i>Análise e Descrição da área de estudo. ( Rodovia Anhangüera, tramo município de Americana).....</i>	<i>82</i>
4.2.1 <i>Processo de implantação da Indústria na margens da Rodovia Anhangüera (Município de Americana).....</i>	<i>86</i>
4.2.2 <i>Relação dos estabelecimentos comerciais nas margens da Via Anhangüera (Município de Americana).....</i>	<i>90</i>



	<b>Pag.</b>
4.2.3 Relação dos estabelecimentos prestadores de Serviços nas margens da Via Anhangüera (Município de Americana).....	93
4.3 <i>Evolução histórica das construções na área de estudo</i> .....	96

### **ÍNDICE DE MAPAS**

<b>Mapa N°1</b> Área de concentração da atividade industrial na região sudeste Brasileira.....	19
<b>Mapa N°2</b> Rede Ferroviária do Estado de São Paulo.....	23
<b>Mapa N°3</b> Lotes do Programa de concessão de Rodovias.....	60
<b>Mapa N°4</b> Localização do Município de Americana no Estado de São Paulo.....	75

### **INDICE DE TABELAS**

<b>Tabela N°1</b> Atração de Investimentos para o Estado de São Paulo.....	34
<b>Tabela N°2</b> Concessão de Rodovias e Investimentos previstos.....	59

### **ÍNDICE DE QUADROS**

<b>Quadro N°1</b> Rodovias no Plano de Viação de 1973.....	45
<b>Quadro N°2</b> Construções nas margens da Via Anhangüera, setor Município de Americana.....	83
<b>Quadro N°3</b> Implantação do parque industrial na cidade de Americana nas margens da Via Anhangüera.....	86
<b>Quadro N°4</b> Implantação do Comércio de cidade de Americana nas margens da Via Anhangüera.....	90
<b>Quadro N°5</b> Implantação dos Serviços da cidade de Americana nas margens da Via Anhangüera .....	93

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico N°1</b> Investimento do Governo em Transportes entre 1980 a 1993 (em bilhões de dólares).....	48
<b>Gráfico N°2</b> Distribuição do número de estabelecimentos por setor construídos na margens da Via Anhangüera do quilômetro 120 a 130.....	101
<b>Gráfico N°3</b> Evolução do número de estabelecimentos por setor construídos na margens da Via Anhangüera desde 1975 até hoje.....	102

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura N°1</b> Principais estradas da Região Sudeste do Estado de São Paulo .....	57
<b>Figura N°2</b> Projeto de Rodoanel Metropolitano de São Paulo.....	63
<b>Figura N°3</b> Imagem da indústria Good Year, quilômetro 124 da Via Anhangüera.....	88
<b>Figura N°4</b> Imagem do quilômetro 124 da Via Anhangüera.....	98

## INDICE DE CROQUIS

<b>Croqui N°1</b> (ano 1975) Quilômetro 130 a 128.....	103
<b>Croqui N°2</b> (ano 1975) Quilômetro 128 a 125.....	104
<b>Croqui N°3</b> (ano 1975) Quilômetro 125 a 123.....	105
<b>Croqui N°4</b> (ano 1975) Quilômetro 123 a 120.....	106
<b>Croqui N°5</b> (ano 1975) Quilômetro 120 a 119.....	107
<b>Croqui N°6</b> (ano 1985) Quilômetro 130 a 128.....	108
<b>Croqui N°7</b> (ano 1985) Quilômetro 128 a 125.....	109
<b>Croqui N°8</b> (ano 1985) Quilômetro 125 a 123.....	110
<b>Croqui N°9</b> (ano 1985) Quilômetro 123 a 120.....	111

	<b>Pag.</b>
<b>Croqui Nº10</b> (ano 1985) Quilômetro 120 a 119.....	112
<b>Croqui Nº11</b> (ano 1998) Quilômetro 130 a 128.....	113
<b>Croqui Nº12</b> (ano 1998) Quilômetro 128 a 125.....	114
<b>Croqui Nº13</b> (ano 1998) Quilômetro 125 a 123.....	115
<b>Croqui Nº14</b> (ano 1998) Quilômetro 123 a 120.....	116
<b>Croqui Nº15</b> (ano 1998) Quilômetro 120 a 119.....	117

## ***INTRODUÇÃO:***

### **A relação do comércio, atividade terciária com a rodovia**

O comércio e a rodovia ou para serem mais tradicionais os caminhos, são dois conceitos que, desde o princípio da civilização, encontram-se muito ligados. Mas os graus de relação foram variáveis dependendo dos tempos e das circunstâncias.

Através da história, as estradas tiveram um papel muito importante. Elas foram construídas com diferentes objetivos por parte de quem as fizeram.

Dessa forma, a civilização Romana construiu a primeira rede de estradas operáveis, as quais foram utilizadas com fins políticos e militares, ou seja, para poder exercer um efetivo controle administrativo das províncias que comporiam o império e para a mobilização eficaz das tropas e do exército romano. Naquela época já o comércio as utilizava de forma restrita, através das caravanas e das atividades ligadas ao transporte marítimo que, junto com a invenção da moeda, tornou mais fácil o desenvolvimento comercial.

Mais tarde, durante a Alta Idade Média, como produto das circunstâncias político-religiosas, nas quais a igreja e os senhores feudais dominavam todos os aspectos da vida, as estradas primárias que haviam sido construídas, perderam sua importância tornando nulo o comércio. Essas circunstâncias devem-se ao estabelecimento do sistema político chamado Feudalismo, que procurava fechar as comunicações e estabelecer domínios independentes os quais tiveram como cabeça um senhor que tentava romper as relações com outros pontos e, desse modo, ter segurança para si e seu domínio.

Foram logo as cruzadas que novamente revitalizaram o comércio, utilizando as estradas, ligando a Europa e a Ásia, isto sem se importar com os perigos e insegurança que os precários caminhos de então ofereciam, devido ao lucro de quem comercializava os produtos entre estes dois pontos.

Desde essa época os caminhos e o comércio estão muito ligados entre si e a importância de ambos para a humanidade é indiscutível

*“Verdaderamente la evolución del comercio ha estado ligada a la vida misma de la humanidad, junto con las mercancías circulan los hombres y, con ellos, las ideas”.*

*( Roda, 1983)*

Mas, sem dúvida, foi a Revolução Industrial que propiciou o melhoramento das estradas e sua multiplicação. Primeiramente, foi a explosão e multiplicação das ferrovias que transformou fortemente as expectativas de crescimento e internacionalização da indústria e o comércio da época. Esses novos meios de transporte revolucionaram, não só o transporte dos produtos, como também das matérias primas e das pessoas.

Com esse mesmo objetivo do melhoramento dos transportes e com o definitivo êxito de pôr em prática os automotores, é que o impulso das estradas se manifestou de um modo surpreendente e com grande força até nossos dias, feito que sem dúvida beneficiou diretamente a cidade, já que permitiu uma comunicação direta com outros centros, tanto urbanos como rurais, com os quais intercambiava ou provia produtos elaborados e/ou de matérias-primas à indústria localizada na cidade ou perto dela.

*( Bonvia, 1941)*

*“Ha sido la inplantación de la moderna trama de comunicaciones lo que ha hecho posible el volumen actual de los intercambios comerciales. La distribución de productos desde una ciudad, o su abastecimiento, se realiza contando siempre con una red de transportes, y en este sentido los núcleos que han sabido convertirse en centros de las comunicaciones resultan particularmente favorecidos”.* *( Vila & Capel , 1970 )*

Hoje o comércio e os serviços que existem no mundo moderno dependem diretamente das estradas. Sem um não existe o outro, não ficando fora desse padrão a indústria, que aproveita essas duas atividades, o comércio e a estrada, para ampliar suas atividades.

É dentro deste contexto de um mundo moderno, em que todas as atividades da sociedade ou uma boa parte delas vão mudado suas formas de execução, se modernizam devido, em boa parte, ao fenômeno contemporâneo chamado globalização, que não é outra senão que a internacionalização das idéias e tendências

em todos os âmbitos. Essas mudanças que se manifestam em modas, estratégias e condutas também produzem câmbios no comércio dos produtos e a comercialização dos mesmos, onde o transporte tem um papel fundamental.

*“A globalização tende a desenraizar as coisas, as gentes e as idéias. Sem prejuízo de suas origens, marcas determinações primordiais, adquirem algo de descolado genérico, indiferente. Tudo tende a desenraizar-se; mercadoria, mercado, moeda, capital, empresa, agência, gerência, “know-how”, projeto, publicidade, tecnologia a despeito das marcas originais, da ilusão da origem, tudo tende a descolar-se além, das fronteiras línguas nacionais, hinos, bandeiras, tradições, heróis, santos, monumentos, ruínas. Aos poucos, predomina o espaço global em tempo principalmente presente” ( Ianni, 1993 ).*

Tudo isso tem provocado nos transportes de mercadorias uma multiplicação, além de que novas tecnologias dos transportes principalmente com a produção de caminhões especializados, tanques, frigoríficos, congelados, com depósitos para cimento ou para gases liqüefeitos, etc. Uma tecnologia talvez menos espetacular que a dos aviões ou trens mas que está permitindo que este tipo de transporte continue tão pujante como quando passou a substituir a ferrovia no comércio de produtos em grande escala (Vila & Capel 1970), feito que é indiscutível no caso de um país como o Brasil.

Tais mudanças e melhorias no transporte por estrada estão provocando o estabelecimento do comércio e os serviços, através do fluxo de proporções que por aí estão circulando. Isso também como conseqüência dessas novas estratégias e modas que circulam a nível global; assim elas, além de servir o comércio como meio de circulação e distribuição das mercadorias e as matérias - primas, também servem como pontos de comercialização destas, em certos ramos.

Isso devido ao grande volume de pessoas e meios de transporte privados ou públicos que precisam de alguns serviços e produtos básicos como comida e combustível. A eles, agrega-se o estabelecimento de complexos que misturam as duas necessidades básicas, com restaurantes, lanchonetes e muitos outros produtos.

A esses estabelecimentos somaram-se novos ramos em novos centros mais especializados, e que estão fora das cidades. Aproveitando o grande fluxo de veículos, nas estradas instalando-se “shopping” que oferecem uma linha de produtos muito mais

especializada, como roupas e artigos para a casa.

Este fenômeno tem contribuído para uma nova margem de expansão do comércio no espaço, que no caso do Brasil é importante analisar, visto que as estradas constituem a via principal de ligações dos pontos entre produtor e consumidor. Portanto, a estrada é um ponto obrigatório de passagem, em especial nas de maior tráfego, caso específico do Estado de São Paulo e na Rodovia Anhangüera que constitui uma das colunas vertebrais de ligação entre o interior e a capital. Esse fato se aprecia de forma evidente em certos trechos da estrada que atravessam alguns municípios, como é o caso de Americana. Tal feito tem como causa histórica nas mudanças do critério da política de transporte do Brasil, nos anos sessenta, em que a construção e melhoramentos das estradas passam a ser uma prioridade, em detrimento do transporte por ferrovia. (Peixoto, 1977)

Tal fenômeno também se produziu no Estado de São Paulo, o qual deu um forte impulso à construção de novas estradas e vias de comunicação. Assim, surgem a Rodovia dos Bandeirantes e a dos Imigrantes, além da duplicação da Anhangüera, ( ver Fig. N°1) e da pavimentação de numerosas vias locais (Negri, 1988). Mas esse plano de melhoramento das estradas responde a um projeto ainda maior, e que nesse momento procurava um outro objetivo primordial, o qual era a desconcentração industrial da cidade de São Paulo e a instalação da indústria no interior do Estado. (Ronchezel, 1983)

## ***METODOLOGIA DE TRABALHO***

No concernente à metodologia de pesquisa, primeiramente executamos um extenso levantamento bibliográfico sobre o tema, o que nos permitiu perceber que não existe nenhum trabalho que tenha como relação direta uma análise do comércio e indústria com a estrada mas, apesar disso, foi possível achar toda a informação necessária, no referente a dados históricos e estatísticos dos temas por separado. A leitura e análise dessas obras foi nosso primeiro passo.

Assim, não havendo bases teóricas diretas do tema de estudo em si, achamos soportes econômicos , políticos e sociais que nos explicaram as circunstâncias, nas quais se produziu o fenômeno analisado.

Autores como das ciências econômicas, sociais e históricas Singer, Azzoni, Brum, Furtado Ianni, Negri e Cano, deram-nos este respaldo teórico, histórico econômico, no qual se contextualizou nosso trabalho de investigação. Este tem suas bases em processos econômicos iniciados ao redor dos anos cinquenta

Por outro lado foram Sampaio, Mendes e Pintaui, os geógrafos, pelos quais interpretamos desde o ponto de vista geográfico , a atividade industrial e comercial, temas específicos de pesquisa destes autores, com os quais se relaciona diretamente nosso trabalho.

No desenvolvimento deste levantamento bibliográfico, e por razões óbvias do tema no qual estávamos introduzindo, claramente encontramos com a dificuldade de ter que começar a analisar questões teóricas básicas relacionadas ao capitalismo moderno, e sua melhor expressão, o comércio mundial atual, o qual se encontra fortemente influenciado pelos acontecimentos mundiais em torno da economia e do comércio globalizado. Nesse contexto, apesar dessa exigência, decidimo-nos a tratar diretamente em si a temática vinculada ao comércio atual, com os propósitos e estratégias próprios dele para provocar consumo, objetivo básico para ele, introduzindo-nos, assim, de forma direta no fenômeno de estudo, como é a análise das causas de instalação da indústria, comércio e serviços nas margens das rodovias modernas, desistindo desta maneira abertamente de uma análise ideológica.

Um segundo passo consistiu na coleta dos dados diretos, relacionados à área



específica escolhida, como amostra da pesquisa, como é a Via Anhangüera, tramo correspondente ao município de Americana.

Desenvolveram-se duas etapas de coleta de dados. Primeiramente foram os dados complementares utilizados na pesquisa, em geral relacionada com dados históricos, os quais obtivemos só em parte na prefeitura de Americana, através do cadastro municipal de inscrição de construções na margens da estrada, constatando que, infelizmente este se encontrava bastante desatualizado e discordante a respeito do que realmente existe no terreno. Pudemos detectar essa situação no trabalho de campo, que foi a segunda etapa de coleta de dados. Realizou-se um levantamento fiel de todas as construções estabelecidas nas margens ou nas proximidades imediatas da estrada, entre os quilômetros 120 até 130 da Via Anhangüera. Escolhemos este lugar devido à importância dessa Via de Comunicação no contexto brasileiro e o dinamismo econômico do município, que refletem claramente o fenômeno que será objeto de estudo neste trabalho, como é o processo de instalação da Indústria, o Comércio e os Serviços às margens da Rodovia.

Depois disto classificaram-se as construções em setores econômicos e estabeleceram-se datas de construção complementando com os dados obtidos no cadastro municipal. Realizaram-se algumas entrevistas, respeito das razões pelas quais os investidores decidiram instalar-se ali. Essa última atividade realizou-se sem o respaldo de um modelo estatístico, devido ao pequeno universo de entrevistas e às dificuldades encontradas para a realização de tais entrevistas, com pessoas idôneas para contestar as perguntas. O questionário consistiu em contestar três perguntas simples, as quais se podiam responder oralmente, esse problema detectou-se maioritariamente no setor industrial. Tais perguntas referiam-se às razões da localização do local ali, o ano de instalação e si tinham uma loja dos produtos para vender a varejo. Essas questões buscavam explicações a respeito das razões do fenômeno a estudar-se. Ao se nos apresentar esse problema se tiveram no terreno que mudar os locais escolhidos para a realização dessas entrevistas, assim como dos setores, para superar a falta de informação necessária.

Assim, poderem-se enriquecer as análises e elaborar quadros descritivos históricos e ilustrativos da realidade espacial da área de estudo escolhida.

A estrutura do trabalho dividia-se em quatro capítulos. O primeiro deles em

relação com a Industrialização do Estado e São Paulo e as circunstâncias dela. O segundo, referira-se ao Desenvolvimento Rodoviário no Brasil e no Estado de São Paulo o terceiro tratará do Comércio como atividade e da cidade de Americana, finalmente o quarto desenvolvera a pesquisa realizada no terreno.

# CAPITULO I

## **CAPITULO Nº1**

### ***A industrialização de São Paulo: problemáticas e soluções***

#### **1.1 A industrialização da cidade de São Paulo e os posteriores problemas de sua concentração**

O processo de industrialização da cidade de São Paulo pode ser descrito como rápido e acelerado, principalmente a partir do início do século XX. Este processo possui características especiais, devido ao fato da cidade passar a ser considerada internacionalmente como um centro de primeira ordem, superando a cidade do Rio de Janeiro, na época capital Federal. Esta, muito antes, havia começado um processo de metropolização e de consolidação urbanas, o que, evidentemente, a tornava a cidade mais importante do país, e onde se encontravam as melhores condições para se investir na indústria. Isso, foi possível levando em consideração que a localização industrial obedece, em princípio, aos seguintes critérios:

- proximidade do mercado consumidor;
- da fonte de matérias-primas e dos mercados de fatores que influenciam a economia.

No caso da indústria brasileira é preciso acrescentar proximidade da sede do governo, já que tal indústria depende, em boa medida, da política econômica governamental. (Singer, 1977- Gachelin, 1977)

Dessa maneira, para que no caso de São Paulo pudesse ocorrer uma industrialização dessas dimensões, a ponto de ele ser considerado o centro industrial do Brasil, seria necessário alguns fatores gerais, comuns para este tipo de caso. São eles:

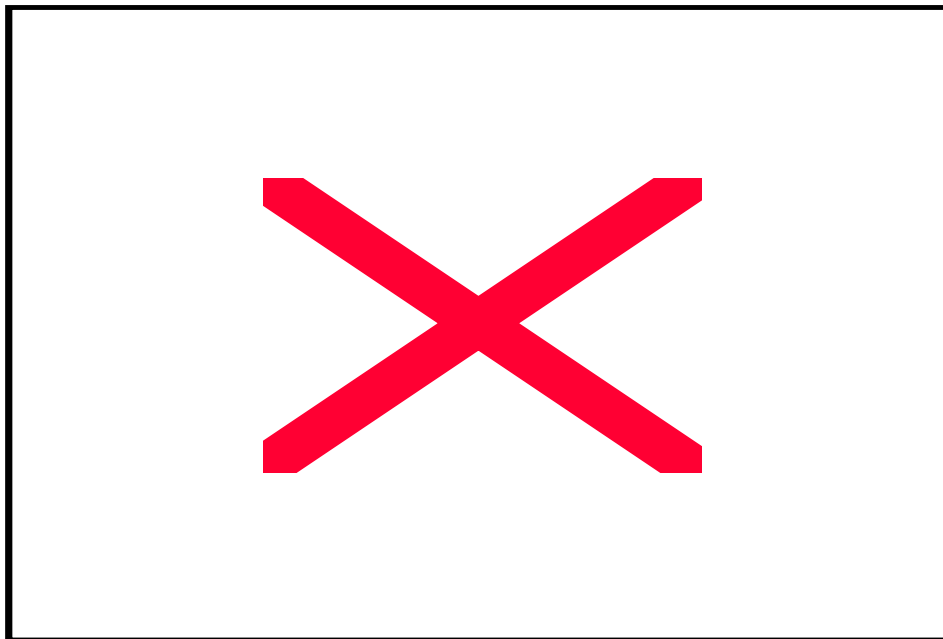
- que a procura no setor de mercado não dependa exclusivamente das vicissitudes do comércio exterior;
- que a indústria nacional esteja em condições de competir com a estrangeira no mercado interno;
- e que haja condições propícias à acumulação de capital.

Mas como foi possível São Paulo converter-se em um centro de tais dimensões, superando o outro centro mais bem estabelecido e velho como é Rio de Janeiro, “próximo servindo a área adjacente e em parte superposto, bem mais novo e ainda em formação? (Singer, 1977)

Os modelos teóricos mostram que, quando uma área adquire vantagem decisiva na corrida industrial, ela tende a acumular cada vez mais vantagens, em detrimento das áreas vizinhas. (Pereira , 1969). Nesse caso, São Paulo converteu-se em um pólo de atração, indiscutível para a indústria, o que lhe assegurou com mais força seu papel de grande centro industrial do país.

*“No Sudeste do Brasil, São Paulo, em particular, tinha as condições de desenvolvimento urbano-industrial prévias que lhe permitiram renovasse com a rapidez demandada pelo crescimento acelerado (50 anos em 5 como pregava a ideologia desenvolvista). Por isso acabou atraindo o essencial das unidades fabris aos novos ramos da economia brasileira”.*(Hespanhol,1996)

### **MAPA Nº1 ÁREA DE CONCENTRAÇÃO DA ATIVIDADE INDUSTRIAL NA REGIÃO SUDESTE BRASILEIRA**



Fonte: Ribeiro M, Almeida R, 1993

Voltamos à questão, de como São Paulo logo superou o Rio de Janeiro, estando ambas cidades dentro de uma mesma área geoeconômica. Devem-se às conseqüências indiretas do surto cafeeiro. Graças a ele constituíram-se mercados de fatores (de capital e de trabalho), construiu-se um amplo sistema de transportes terrestre (ferroviário) e marítimo e se formaram aglomerações urbanas, que foram constituir o mercado interno indispensável ao desenvolvimento industrial.

Um fator isoladamente mais importante que privilegiou São Paulo como zona industrial é a sua situação geográfica, que lhe assegurou acesso a uma área, onde se encontrava a maior parte do mercado interno brasileiro. Fatores geográficos contribuíram para que a região tributária de São Paulo ultrapassasse os limites do próprio Estado, o que evidentemente lhe favoreceu. Esses laços foram assegurados e reforçados pelas ferrovias, construídas para atender ao escoamento do café pelo sistema São Paulo – Santos. (Ver Mapa N°2) (Singer, 1977- Silva, 1981)

Outras circunstâncias do desenvolvimento industrial de São Paulo são: a expansão da agricultura, em termos de produtividade e abertura para o desenvolvimento de outros setores, e o caso do algodão que, além do café, abriu e estimulou a expansão da fiação e tecelagem, como o surgimento de novos ramos industriais, moinhos de trigo e empresas beneficiadoras de grãos que deram lugar a fábricas de sacaria. Além disso, criaram-se tecelagens de algodão as quais, por sua vez, motivaram o surgimento de usinas de azeite, fábricas de sabão, sabonetes e assim por diante. Ao que tudo indica, o “hinterland” agrícola do Rio de Janeiro não oferecia as mesmas possibilidades, muito provavelmente porque grande parte dele permanecia na economia de subsistência, considerando o fato de que o Estado de Rio de Janeiro, como unidade administrativa unificada, é recente, o que vai de encontro às suas possibilidades de expansão industrial, ao estar concorrendo com São Paulo.

Um outro fator que pode ter desempenhado um certo papel no desenvolvimento industrial de São Paulo foi a descentralização política advinda da proclamação da República e consolidada pela Constituição de 1891, pois a centralização do Império, logicamente, favorecia o desenvolvimento industrial da capital. Com a República, os Estados adquiriram maior autonomia, favorecendo os Estados mais ricos, em detrimento dos mais pobres, que continuaram, não podendo prescindir dos auxílios da União.

São Paulo, a esta altura, já estava entre os Estados mais ricos. O grosso da receita estadual provinha de impostos sobre a exportação do café, recursos que eram utilizados para amparar a cafeicultura e que também favoreceram, em alto grau, o desenvolvimento industrial. Além disso, o subvencionamento da imigração e a construção da estrada de ferro, fatores que permitiram a ocupação e exploração do território pelos colonos, e a segurança das comunicações para transportarem a produção do Estado para a cidade de São Paulo, e posteriormente, no caso do café, exportá-lo pelo Porto de Santos.

Uma boa parte dos imigrantes fixavam-se nas cidades, mais particularmente em São Paulo, engrossando a oferta de mão-de-obra e elevando o seu nível de qualificação. O desenvolvimento de uma rede de transportes ferroviários, assegurou a São Paulo o domínio do mercado constituído pelo interior do Estado e por áreas limítrofes com outros Estados, tornando-se um dos fatores da expansão da indústria paulistana.

Finalmente, estão a expansão da energia elétrica e os investimentos em indústria, provenientes da acumulação de capital formados pela cafeicultura.

*“A economia cafeeira capitalista criou as condições básicas ao nascimento do capital industrial e da grande indústria ao : 1) Gerar, previamente uma massa de capital monetário, concentrada nas mãos de determinada classe social, passível de se transformar em capital produtivo industrial; 2) transformar a própria força de trabalho em mercadoria, e finalmente, 3) promover a criação de um mercado interno de proporções consideráveis”. (Mendes, 1991)*

Estas foram as circunstâncias que propiciaram a formação dos capitais que, posteriormente, originaram a atividade cafeeira, setor que deu origem às bases econômicas existentes hoje no Estado. Ela traçou o progresso para o Estado, sendo um dos seus benefícios a construção da ferrovia, primeira expressão de transporte moderno nesta unidade da federação.

*“A atividade cafeeira estão vinculados dois importantes elementos da história econômica de São Paulo a colonização, por meio de trabalhadores livres europeus, e a estrada de ferro. Esta nasceu intimamente ligada ao café, pois os seus promotores, quer no Rio, quer em São Paulo e mesmo em outras regiões, foram fazendeiros, e toda a rede ferroviária, com raras exceções, foi construída em função da expansão da cultura cafeeira. Às primeiras, tentativas, fadadas ao fracasso, seguiram-se experiências animadoras, que fizeram com que em 1866, se inaugurasse a linha de Santos a São Paulo, atingindo Jundiaí, no ano seguinte”. (Matos, 1974)*

*“A expansão da produção cafeeira coincidiu com o desenvolvimento do transporte ferroviário, capaz de possibilitar a circulação de grande volumes de mercadorias que, dificilmente, poderiam ser transportadas por tropas ou carros de tração animal”. (Marques, 1978)*

A Ferrovia começou com a implantação da linha básica Santos – Jundiaí (SP), e mais tarde, com a criação de algumas companhias ferroviárias. Prosseguiu o avanço para o interior, como foi o caso da Companhia Mojiana de Estradas de Ferro, fundada em 1872, que tinha como plano atingir Cuiabá, em pleno Mato Grosso. Mas ela acabou seguindo o percurso clássico em direção ao Triângulo Mineiro. (Monbeig, 1984)

Assim, começando em Campinas (SP), dirigiu-se a Mogi Guaçu (SP), depois, Casa Branca (SP) (atingida em 1880). Logo alcançou Ribeirão Preto (SP) (1883), o rio Grande (1887) e Araguari (SP) (1900). Essa linha foi a primeira artéria de penetração e possibilitou o rápido desenvolvimento do conjunto de cafeicultores de Ribeirão Preto, (SP) ao leste do Estado.

Por sua parte, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em um processo lento, no qual teve que competir com a Mojiana, foi comprando outras pequenas companhias começando por assegurar para si a ligação Jundiaí- São Carlos (SP). Depois levou os trilhos até Araraquara e Jaboticabal (SP) (1892), estabelecendo, ao mesmo tempo, uma ramificação até Jaú (SP). A Paulista assegurou para si, dessa forma, o domínio de toda a faixa esquerda do Rio Moji - Guaçu (SP), mas não hesitou em atravessar o rio, penetrando no domínio que parecia ser privilégio da Mojiana. Todo esse progresso da ferrovia não obedecia, a um plano sistemático. Antes foi conduzido

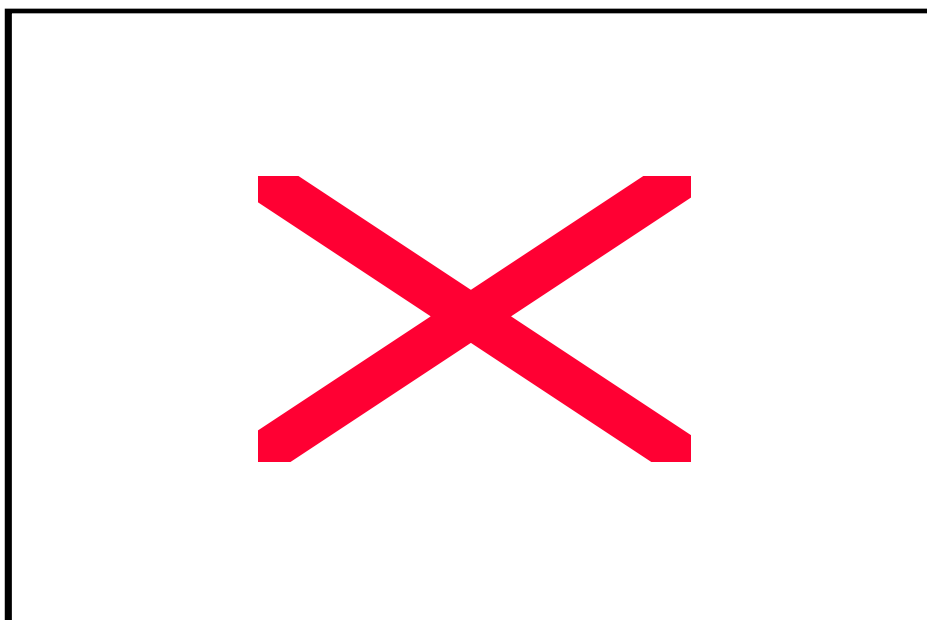


pelos interesses dos administradores, dos produtores e dos comerciantes do café. (Monbeig, 1984)

Mais tarde, as companhias ferroviárias atingiram São José do Rio Preto e Barretos e Quatá (SP) em 1916, Presidente Prudente em 1920 e Presidente Epitácio (SP) em 1922. Dessa maneira, pouco a pouco, a ferrovia começava a chegar a diferentes pontos do Estado, onde a cafeicultura a demandas-se, mas não sem enfrentar uma série de problemas como o das doenças tropicais, dos problemas do relevo e, até em alguns setores, da resistência dos indígenas. (Ver Mapa N°2)

*“Considerando-se apenas a área ao oeste de Botucatu e Araraquara, mais da metade da área do Estado, o período será de pouco mais de sessenta anos. Quase todas as ferrovias atingiram os pontos limítrofes do Estado, a oeste e a noroeste, entre 1920 e 1940, sendo que a Sorocabana e a Noroeste do Brasil anteciparam sua aproximação com outros Estados (1908-1910) respectivamente”.*(Marques, 1978)

## **MAPA N°2 REDE FERROVIÁRIA DO ESTADO DE SÃO PAULO**



Fonte: Texto Café e Ferrovias, O. Matos, 1974

Foram essas circunstâncias e características que permitiram ao Estado de São Paulo, e muito especialmente, à capital paulista, a criação de um parque industrial de proporções, que inclui, os mais variados ramos da produção. Foi a consequência de uma política Federal começada nos princípios desse século, que consistiu na substituição de importações e que se intensifica na década de sessenta. Essa política, em relação à distribuição espacial da indústria no país, beneficiou diretamente a São Paulo. Dessa maneira a concentração industrial chegou a um ponto de saturação na década de setenta (Furtado, 1986), em todo o parque industrial da cidade de São Paulo.

Dentro desse processo o setor industrial que mais cresceu nesta época (1930 - 1970) foi o da indústria de transformação, que em definitivo é o que melhor evidencia o êxito do projeto de substituição de importações levado à prática pelo governo Federal.

*“No que concerne à atuação do Estado brasileiro, cabe destacar que este, fortemente, centralizado pós 1930, criou as condições institucionais e as infra-estruturas necessárias para a concentração industrial. Sua participação como empresário refletiu-se na produção industrial, em setores situados estrategicamente nas relações interregionais : Companhia Siderúrgica Nacional (estado do Rio De Janeiro), Companhia Brasileira de Alcalis (Estado do Rio de Janeiro), Companhia Vale do Rio Doce (mineiro de Ferro), Petrobrás (monopólio estatal de pesquisa, lavra e refino de petróleo). O Estado responsabilizou-se, ainda, pela construção rodoviária e de grandes usinas hidroelétricas”. (Mendes, 1991)*

É importante destacar o fato de que, dentro desse crescimento industrial de São Paulo, um papel muito importante foi a instalação das grandes multinacionais, que estabeleceram ali, por causa das vantagens que ele oferecia, principalmente como já se analisou, mercado e infra-estrutura. Esse fato foi favorecido pelo Governo Brasileiro, que facilitou a entrada de empresas estrangeiras a partir da década dos cinquenta. Com o Plano de Metas no governo Juscelino Kubitschek, inaugurou-se o período da industrialização pesada (aço, equipamento e bens de consumo duráveis eletrodomésticos, automóveis, tratores) (Cano, 1985). Desde então, São Paulo, que elas (e as indústrias) começaram a servir o mercado nacional.

*“Com a diversificação da economia e integração do mercado interno, estabeleceu-se uma divisão nacional do trabalho, caracterizada pela transformação de São Paulo em pólo industrial. A integração da economia não se fez, pois, de modo homogêneo em todo o país, ao contrário, uma única região tornou-se intensamente industrializada, drenando das outras recursos e mão de obra”.*( Mendes, 1991)

Como se observa, o nível de concentração no Estado de São Paulo evidencia um processo de crescimento sustentado em porcentagem a respeito do resto do país e do Estado, até meados da década de setenta, quando começam a cair em ambas categorias. Isto como produto do plano de desconcentração industrial, levado a cabo pelo Governo Estadual. Esse processo partiu de um elevado nível de concentração, mas não significou uma perda da supremacia da metrópole sobre o conjunto regional. Pelo contrário, correspondeu a uma realocação das atividades entre o centro e a periferia, com a desconcentração daquelas que sofreram mais com o congestionamento da metrópole, das atividades que sofrem um processo de desvalorização no contexto da acumulação capitalista dentro da metrópole, graças à melhoria do sistema de transporte, adquirem maior liberdade espacial fora da área metropolitana.

## **1.2 Bases e políticas para o desenvolvimento industrial no interior**

### **Paulista**

A preocupação do Governo do Estado de São Paulo, com a descentralização industrial, inicia-se nos anos 60 e tem sua história ligada à problematização do “caos urbano”, decorrente da concentração industrial na Região Metropolitana de São Paulo, que em 1959, detinha 73,8% do valor da transformação industrial do Estado. As pesquisas industriais evidenciavam o aprofundamento dessa situação ao longo da década, o que efetivamente, comprovou-se no censo de 1970, quando aquela cifra se ampliou para 74%. (Negri, 1988)

A grande concentração da indústria na Região Metropolitana teve como conseqüência o acelerado processo de deterioração das condições de vida, principalmente dos residentes na periferia da capital paulista e dos principais municípios do seu entorno. Ampliação dos denominados “custos de aglomeração urbana” e geração de sérios problemas de ordem ambiental. Tais questões começam a ser levantadas em importantes trabalhos (FIESP em 1961, CEPAL/BNDES em 1965 e Cano em 1967) e discutidos pela sociedade Paulistana, levando o governo estadual a incorporar-se na discussão (Negri, 1988).

Como anteriormente foi discutido, o problema de saturação industrial de São Paulo é um fato grave para o qual o governo Estadual, em vista da situação produzida, teve que começar a delinear algumas soluções.

Tais medidas e soluções podem-se resumir, para o governo Estadual, à idéia de tirar a indústria, na medida do possível, da área urbana de São Paulo, incentivando o abandono dessa região das já existentes e propiciando a criação de novas em outras áreas do Estado.

As diretrizes dessa idéia governamental foram canalizadas nos diferentes governos que se sucederam desde o fim da década de sessenta, na criação ou solicitação de assessoria a grupos de pesquisa que buscaram as formas de levar a fim essa preocupação do governo, de aliviar a cidade de São Paulo do caos que estava começando, desde o princípio da década dos setenta. Assim, com base nas regiões

administrativas, foram lançados, em meados da década de setenta, vários programas pelos governos Federal e Estadual, visando estimular a desconcentração da atividade industrial da Região Metropolitana em direção ao interior do território Paulista ( no caso do governo Estadual) e em direção a outros estados da Federação, principalmente, Nordeste (no caso do governo Federal) (Hespanhol, 1996).

Algumas delas são:

- \*Grupo de Descentralização Industrial-GDI (Governo Abreu Sodré 1967-1971)
- \*Grupo de Análise Territorial-GAT
- \*Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento-PROINDE (Governo Laudo Natel 1971-1975)
- \*Associação Nacional de Programação Econômica e Social-ANPES (Governo Paulo Egydio Martins 1975-1978)
- \*Escritórios Regionais do Governo-ERGs (Governo Franco Montoro (1983-1987)

Estes grupos, em termos gerais, lograram a coordenação de um plano de ação em três níveis:

**FEDERAL:** criação de uma política baseada na concessão de incentivos fiscais para o desenvolvimento regional, alterando os custos de localização industrial .

**ESTADUAL:** serviços de informação e de orientação local e regional colocados à disposição dos empresários para a tomada de decisão sobre onde investir no interior do Estado, junto com a recuperação da malha viária, principalmente nos eixos de penetração. Além disso, estão a implantação de normas mais rígidas referentes à localização industrial, no referente à proteção do meio ambiente, para preservação de mananciais e combate à poluição da Região Metropolitana em algumas áreas do interior. Isto traduziu-se no disciplinamento do uso do solo. Uma destas normas foi a lei de Zoneamento Industrial e de Licenciamento de Estabelecimentos Industriais.

**MUNICIPAL:** Resumem-se nas seguintes medidas:

- isenção parcial ou total de tributos municipais
- dotação e concessão de áreas e preços subsidiados
- execução gratuita de infra-estrutura (vias de acesso asfalto, comunicação,

saneamento, etc)

- construção de Distritos Industriais.

A respeito do plano que foi criado pelo Governo de Lauro Natel para esse desenvolvimento rodoviário, e que levou a indústria ao processo de interiorização do Estado de São Paulo, preocupou-se em investir no sistema viário estadual. O plano se sintetiza no seguinte:

- recuperação da malha viária do estado;
- duplicação de rodovias e implantações de terceiras faixas em pontos de estrangulamento;
- implantação de mais de 4 mil quilômetros de estradas vicinais pavimentadas, beneficiando áreas produtoras de alimentos e de matérias-primas para agroindústria.

Destas medidas podem- se concluir três grandes propósitos:

- 1-** desestímulo para a indústria a se instalar na Região Metropolitana de São Paulo.
- 2-** incentivos dos municípios do interior do Estado para a industrialização, com o respaldo dos governos Federal e Estadual.
- 3-** política espacial adotada pelo governo Estadual, referente a investimentos em grandes e modernas rodovias.

Sem dúvida, a idéia era tirar a indústria de São Paulo, mas para concretizar esse plano seriam necessários investimentos e incentivos. No referente a investimentos, esses traduziram-se em infra-estrutura. O governo Estadual decidiu levar a cabo um plano de desenvolvimento rodoviário junto a um pacote de medidas que respaldassem o objetivo, que era a desconcentração espacial da indústria em São Paulo.

Mas esse fato está muito ligado às outras duas medidas destinadas à desconcentração de São Paulo. Isso ocorreu devido aos incentivos proporcionados fora da área Metropolitana de São Paulo. É que a indústria mudou de localização, onde as condições lhes fossem mais favoráveis. Dentro dessas condições estavam as localizações mais próximas às vias de comunicação, às rodovias mais rápidas, seguras e mais bem equipadas. Estas foram as mesmas que o Governo Estadual estava melhorando e ampliando, como foi o caso da Anhangüera que estava se convertendo

em um dos pólos mais fortes de atração das indústrias que ainda hoje estão em processo de saída da grande São Paulo. Junto a ela está a Via Dutra, em direção ao Vale de Paraíba e a o Estado de Rio de Janeiro , a Via Anchieta, em direção ao porto de Santos, a Via Régis Bittencourt que interliga São Paulo a Curitiba, a Via Fernão Dias que se comunica com Belo Horizonte e a Castelo Branco, em direção à região de Sorocaba. Todas elas sofreram o processo de industrialização em maior ou menor grau.

*“O conhecimento das tendências naturais do processo de expansão industrial, ocorrido a partir da capital, seria o procedimento mais adequado para o planejamento da inversão de tendência à concentração industrial na Região Metropolitana. Por sua vez seu plano de Interiorização do Desenvolvimento diagnosticou que os principais eixos de penetração industrial definidos pelas vias de transporte que se dirigiam ao interior, eram as Via Anhangüera em direção a Riberão Preto, a Washington Luiz em direção a São José do Rio Preto, a Via Castelo Branco ultrapassando Sorocaba e a Via Dutra em direção ao Vale do Paraíba”.*(Negri, 1988)

*“Isto nos indica que no período 1960-1975 muitos estabelecimentos industriais localizados na área metropolitana migram para municípios situados ao longo da Via Dutra, principal eixo de transporte terrestre entre São Paulo e Rio de Janeiro, e ao longo e nas proximidades da Rodovia Anhangüera, em seu trecho que se estende da metrópole paulista até 200 km em sentido norte”. (Sampaio, 1988)*

Sem dúvida, tudo nos indica o começo do sucesso dos planos de desenvolvimento rodoviário, orientados ao deslocamento da indústria da cidade de São Paulo para outros pontos do Estado, sendo as grandes rodovias um bom exemplo desse processo, devido à expressão do fenômeno. Um exemplo é a Dutra, nexos básicos das duas maiores cidades brasileiras, numa localização privilegiada para atender estes dois grandes centros. Essa situação tem levado, com o tempo, ao quase colapso da mesma, devido ao seu abandono em proporção a seu uso, fato derivado de sua condição de estrada Federal, levando recentemente o Governo Federal a transferir sua administração para a iniciativa privada, por um período de 30 anos.

Por sua vez, o mesmo fato de uma intensa circulação pela Anhangüera fez surgir

a necessidade de uma via paralela à Via do Norte ou Rodovia dos Bandeirantes, para desafogar o tráfego no trecho Campinas - São Paulo. Já que as vias de acesso das cidades à rodovia principal e às margens da própria Anhangüera vinha-se transformando em linhas de concentração industrial e de urbanização quase contínua. (Sampaio, 1982)

Esses investimentos permitiram consolidar ainda mais a rede viária do interior, importante instrumento de aglutinação de indústria junto às principais vias de ligações Metrópole - Interior (Negri, 1988).

Em resumo, foram e são esses investimentos, junto a toda uma política de desconcentração, os fatores que permitiram que o saturado parque industrial da cidade começasse a sair em direção à periferia e às rodovias que vinculam São Paulo com o interior do Estado e o Vale do Paraíba em direção à cidade do Rio de Janeiro.

*“Se entendemos por concentração industrial a concentração territorial das atividades, verificaremos que, no Estado de São Paulo, esta ocorreu em alguns bairros ou algumas áreas do município de São Paulo, em algumas áreas de alguns municípios componentes de Grande São Paulo e em alguns bairros de municípios do interior, geralmente dispostos ao longo das principais rodovias hoje existentes”. (Ronchezal, 1983)*

*“Des établissements industriels quittent le centre de São Paulo pour des espaces éloignés qui bénéficient d’ infrastructures et de grands terrains meilleur marché que dans la métropole. Les incitations fiscales attirent aussi les industries à proximité des routes qui les relient à la grande ville ou au port.” (Carlos-Pintaudi, 1996)*

*“Le système autoroutier de l’ Etat de São Paulo étant radial à partir de la métropole, c’ est depuis cette ville, que se fait l’ expansion des industries vers l’ intérieur de l’ Eta. De cette maniere, on voit que les établissements industriels s’ étendent vers l’ ouest selon le tracé des autoroutes Anhangüera et Washington Luiz”. (Carlos-Pintaudi, 1996)*

Além dessas políticas de incentivo tiveram e têm hoje outras causas de ordem econômico, que propiciaram o fenômeno do deslocamento da indústria de São Paulo,



como são as condições que o mesmo mercado oferece para a indústria na cidade.

Esses fatores que propiciaram a saída da indústria de São Paulo, para o interior ou para outros Estados podem se sintetizar na elevação dos custos de produção em decorrência das vantagens da aglomeração, como elevado preço dos terrenos, freqüentes congestionamento, maior grau de organização dos operários o que traduziu-se em sindicatos fortes, exigindo melhores condições de trabalho (salário e previdência social) e maior vigor por parte dos órgãos de monitoramento ambiental, etc. (Hespanhol, 1996)

Dessa maneira, as chamadas economias externas existentes na Região Metropolitana de São Paulo, como mão de obra especializada, serviços técnicos, financeiros e comerciais, poderoso mercado consumidor, etc, vêm sendo descompensadas com o aparecimento de deseconomias de escala ou de aglomeração, resultantes do crescimento vertiginoso e desordenado da cidade, sem infra-estrutura básica (moradias, água, esgoto, etc) para a adequada acomodação do número crescente de habitantes (Sampaio, 1988). Portanto, as poupanças proporcionadas por alguns setores começaram a ser menores que os gastos derivados das novas e cada vez maiores deficiências da cidade de São Paulo.

*“O crescimento muito intenso e rápido da metrópole passou a apresentar estrangulamentos na sua capacidade de responder às necessidades das novas unidades produtivas e do contingente populacional que, ao encontrar condições adequadas no interior do Estado, urbanização dinâmica, força de trabalho, boa rede de comunicações, para lá se deslocaram, levando consigo o impulso do crescimento urbano industrial.” (SEADE, 1988)*

*“com seu custo de vida punido, trânsito enfartado, sindicatos irracionais, criminalidade fora de controle, poderes públicos ativamente hostis aos negócios e todos os demais problemas que desincentivam a produção, São Paulo e sua região Metropolitana foram, a pouco, deixando de fazer sentido para o investimento industrial historicamente a alma do desenvolvimento industrial.” (Exame, maio 1998)*

Isso tem levado São Paulo a paulatinamente mudar seu rol de pólo industrial

para centro de serviços à população residente, assim como de toda a área de influência da cidade, que, em muitos aspectos é de relevância nacional, o que se evidencia na mudança de usos de solo, condicionada pelos custos e especulação imobiliária da cidade.

Dessa maneira, apesar dos fatos assim o demonstrarem, no sentido de afirmar que aconteceu uma verdadeira desconcentração industrial, esse fenômeno possui características muito próprias e especiais no Estado de São Paulo, como Azzoni (1986) afirma: "trata-se de um espraiamento das unidades produtivas, por um área geográfica mais extensa da que a tradicionalmente foi ocupada pela indústria nacional, mas o esvaziamento econômico potencial das indústrias, o poder de mando, o efeito catalisador e os serviços sociais continuam concentrados na grande capital, isto demonstra-se com o uso de serviços por parte de empresas que já encontram-se fora da capital, das que permaneceram na grande cidade" E afirma:.

*"A despeito das limitações da base empírica disponível, há claros indícios de que existe uma dependência das empresas situadas nesse perímetro de serviços providos no centro, o que caracterizaria um processo de espraiamento das unidades produtivas sem grande dependência das economias de urbanização providas localmente: a região substituiria a cidade nessa tarefa" (Azzoni, 1986)*

Outro fator que evidencia essa situação é grau de dependência dessas unidades das decisões centrais provenientes da capital. Pode-se constatar pela baixa utilização de empregados em atividades administrativas e o fato de que as administrações centrais encontram-se na capital.(Azzoni, 1986)

*"Na capital a administração comercial os contratos com outras empresas e com órgãos financeiros e políticos encontram condições de fluir mais facilmente devido à concentração de instituições governamentais, financeiras, empresas de pesquisa e, ainda, devido à rede de comunicações e serviços. Por isso é que no caso das empresas multinacionais e também das nacionais, voltadas para a exportação, em que a rede de vínculos incorpora vários países, a administração superior da empresa tende a localizar-se na capital. Trata-se, neste caso, de um processo de centralização do*

*capital que se vincula à dispersão espacial : de certa maneira amplia-se o espaço, metropolitano, mas reitera-se a primazia.” ( Lencioni, 1992)*

Nessas novas localizações da indústria, ou no caso das unidades produtoras, pode-se constatar que se bem saíram, de São Paulo capital, elas encontram-se localizadas num raio não superior aos 200 km da capital, e preferencialmente de lado das rodovias que lhe permitam-lhes uma rápida e expedita comunicação com a capital, produzindo-se então o fenômeno chamado “desconcentração concentrada” da indústria Paulista.

*“Este espraiamento da atividade industrial em direção ao interior de São Paulo, traz para o plano espacial a idéia de uma “mancha industrial” que parte da área metropolitana de São Paulo e que pouco a pouco avança em direção à “Região Industrial da Paulista” (Grupo de Geografia das Industrias) 1963 ou “Região Industrial da Baixa Anhangüera” , sem criar pólos independentes, capasses de possuir uma vida totalmente autônoma. Trata-se de uma descentralização industrial que consiste em um confinamento das atividades produtivas industriais em um território maior, onde possam continuar contando com o ambiente Industrial.” (Mendes, 1991)*

Apesar dessas circunstâncias e das especiais características do fenômeno do deslocamento e desconcentração da indústria da cidade de São Paulo, ocorreu que começou-se a delinear-se, nos anos setenta. Assim hoje, são confirmadas efetivamente as tendências de então. A indústria saiu numa taxa elevada da cidade de São Paulo para o interior do Estado. Pelo que podemos afirmar que ocorreu a deslocação, e dizer a localização da indústria num novo lugar, assim como a desconcentração dela, da cidade de São Paulo.

Ela instalou-se como já foi comentado nos grandes eixos rodoviários, em sua maioria, devido às facilidades de comunicação com o grande consumidor como é a cidade de São Paulo e com os centros abastecedores de matérias-primas.

Concluimos, então que a expansão da área industrial de importância do Estado definitivamente ampliou sua área.

Produto dessa situação sobre tudo nos últimos anos é que se tem desatado uma

verdadeira guerra entre os Estados brasileiros para atrair as novas inversões, disputa na qual o Estado de São Paulo tem-se salientado relativamente com sucesso, prevalecendo um critério de concentração da indústria a nível nacional dentro de uma região, devido às vantagens historicamente obtidas por essa região, e mais pontualmente à área próxima a sua capital, devido a razões anteriormente discutidas.

Para 1997 o Estado obteve um investimento de R\$ 19.5 milhões, os quais se repartem espacialmente de acordo à seguinte tabela.

**TABELA N°1**  
**ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS PARA O ESTADO DE SÃO PAULO**  
**BALANÇO DOS INVESTIMENTOS CONFIRMADOS NO ESTADO**  
**META DEFINIDA PARA DEZ./97 – R\$ 20.000,00 milhões, cumprido 98%**

**DISTRIBUIÇÃO NO ESTADO**

<b>REGIOES</b>	<b>R\$ Milhões</b>	<b>Participação</b>
*Vale do Paraíba	6.274,40	31,96%
*Campinas	5.195,00	26,46%
*Grande São Paulo e ABC (São Bernardo do Campo, São Caetano, Santo André)	2.615,50	13,32%
*Baixada Santista	796,00	4,05%
*Sorocaba	684,30	3,49%
*Araraquara	295,00	1,50%
*Riberão Preto	188,50	0,96%
*Bauru	171,00	0,87%
*Araçatuba	55,00	0,28%
*Pontal do Paranapanema	29,50	0,15%
*Todo o estado (Serviços, Redes e Varejo)	1.902,53	9,69%
*Não Definidos	1.425,35	7,26%
<b>TOTAL INVESTIMENTOS</b>	<b>19.500,00</b>	<b>100%</b>

**Fonte:** **Você Sabia? Governo Estado de São Paulo, Secretaria de Governo e Gestão Estratégica, Julho 1997**

Como se pode observar, só uma porcentagem em terceira importância é investida na grande São Paulo e região ABC, ou seja, 13,32%, o que confirma a tendência da desconcentração industrial de São Paulo, para outras regiões. Porém, elas ficaram nas proximidades da capital paulista, fato que ainda assim confirma o deslocamento da indústria, mas dentro da mesma grande macro área paulista, assim temos que o Vale do Paraíba com 31,96%, a região de Campinas 26,46%, Baixada Santista 4,05% e Sorocaba 3,95% o qual nos leva ao 66,47% dos investimentos fora da capital paulistana mas dentro do chamado raio de 200 km em torno da capital paulista.

*“Dos portentosos 26 Bilhões de dólares, em números redondos, que a Secretaria Estadual de Ciência e Tecnologia listou como intenções de investimento no estado de São Paulo até 1999, apenas 10% serão destinados à capital.” (Exame, Maio 1998)*

Tais investimentos em um total de mais de 19 bilhões de reais se repartem em mais 140 investimentos novos e expansão dos existentes, numa imensa variedade de atividades que vão de montadoras de automóveis a empresas de tecnologia de ponta, passando por áreas de lazer e instalação de serviços. Sem dúvida, uma boa parte dos investimentos deste último segmento se traduziram direta ou indiretamente em estabelecimentos comerciais, além dos especificamente estabelecidos segundo o quadro em serviços, redes e varejo.

A expressão mais significativa e expressiva destas inversões em comércio e serviços são os chamados “shopping centers”, os quais procuram as melhores localizações possíveis para atender à maior quantidade de consumidores possíveis.

# CAPITULO II

## **CAPITULO N°2.**

### **O Desenvolvimento Rodoviário no Brasil e no Estado de São Paulo**

#### **2.1 Antecedentes do Rodoviarismo no Brasil**

O sistema de transportes de um país tem uma função semelhante ao aparelho circulatório do corpo humano. Enquanto o papel deste é levar o sangue a todas as partes do organismo humano, a finalidade dos transportes é promover a circulação em todos os recantos do território nacional e fazer interligações com os países limítrofes.

*"Sob o ponto de vista econômico e social, cabe ao sistema de viação de um país ou região a complexa tarefa de interligar harmoniosamente seus diferentes centros de produção e consumo, de maneira que a circulação entre eles processe de acordo com as necessidades de sua sobrevivência, de sua segurança e de seu desenvolvimento".*  
(Peixoto, 1977)

*"Die Verkehrswage ein Bedeutsam Land die Zwang politiker, Merkantilssystem und sozial von Ausländer". (SBB,CFF,FFS, 1997).*

*"Nessa gigantesca rede de circulação que cobre as principais áreas do globo, cuja densidade se constitui num importante indicador de desenvolvimento, cabe á circulação rodoviária, um papel muito importante em virtude de suas características peculiares um sistema de transporte extremadamente flexível, que utiliza preferencialmente pistas pavimentadas, mas que é viável mesmo em caminho de terra , constituído-se num sistema aberto e praticamente acessível ao longo de toda sua rede".(Leister, 1980)*

Sem dúvida, o desenvolvimento rodoviário joga um papel muito importante dentro desse esquema de ligação de pontos de produção e consumo para o avanço econômico de uma nação, fato que cobra ainda maior importância em um país das

dimensões do Brasil, onde as conexões entre os diferentes pontos são vitais para assegurar a harmonia da nação.

Nesse esquema de ligação dos diferentes pontos do país o desenvolvimento rodoviário tem um papel muito importante, principalmente desde a segunda metade da década dos sessenta, período em que começou o chamado “milagre brasileiro”, em termos econômicos.

Mas esse processo vem aquém em termos históricos; ele começou desde o momento da colonização portuguesa, timidamente, através de pequenos caminhos que conectavam os setores próximos às cidades mais importantes, como ocorreu em Salvador, Rio de Janeiro e mais tarde em São Paulo.

Em geral, nesse período colonial, a ocupação do território se processou primeiro no sentido periférico, ao longo do mar. A penetração no interior foi efetuada pelas expedições bandeirantes, ao longo dos rios. Os caminhos de maior extensão, para as fazendas de plantação e criação, assim como para as minas, surgiram depois.

As iniciativas sérias de dotar o país de estradas de rodagem datam do século XIX. Várias estradas foram então construídas a exemplo disso são a estrada do Comércio que ligava Rio de Janeiro com o vale de Paraíba (1822), a estrada União Indústria (1861), entre Petrópolis (RJ) e Juiz Fora (MG), a Estrada da Graciosa (1868), entre Antonina (PR) e Curitiba (PR) e a Estrada Dona Francisca (1868), entre Joinville (SC) e Rio Negro (PR). (IGBE, 1968)

Com o advento da era Ferroviária não houve continuidade na construção de estradas de rodagem, pelo contrário, o abandono das já existentes. Isto porque o fator velocidade tornava o trem o meio de transporte mais vantajoso; e sendo assim de meados do século XIX até o início do século XX ele não encontrou nenhum sério concorrente.

Fruto disso foi a construção por parte da coroa das seguintes estradas de ferro: a Visconde de Mauá, cujo primeiro trecho foi inaugurado em 1854, a E.F.D. Pedro II (1858); a Recife (PE) - São Francisco (SE) (1858); a Bahia - São Francisco (1860) e a Santos - Jundiaí (SP) (1864)

Dessa maneira as ferrovias transformaram-se em sinônimo de progresso para todos os lugares onde ela chegara, expandindo-se com certa rapidez. Sob os auspícios do governo Imperial e Republicano. Sem dúvida foi o respaldo e iniciativa por parte dos



privados, isto sobre tudo na pujante região de São Paulo, onde os frutos do desenvolvimento foram mais perecíveis, fatos que serão analisados no decorrer deste trabalho.

Tal desenvolvimento ferroviário começou a cair, devido à inexistência de um plano de operação em conjunto com as rodovias, além das precárias condições em que começou a operar, e o abandono a que foram relegadas em princípios deste século. A falta de investimento no setor e a pouca flexibilidade dos serviços prestados afugentou os fretes para as rodovias, agravando assim o déficit de quase todas as empresas ferroviárias do país. Isso contribuiu, além da diversidade de condições demográficas e econômicas, um conjunto de erros administrativos, práticas subvencionais impróprias no Império e na Primeira República. Interpretação falha da verdadeira finalidade econômica das estradas de ferro; inadequação da rede à produção a transportar; implantação de ramais altamente onerosos e desnecessários e um sistema tarifário responsável por sérios desequilíbrios econômico - financeiros (Peixoto, 1977) foram as causas dessa situação de decadência da ferrovia.

Tais fatos colaboraram em época relativamente recente, para que a situação começasse a virar favoravelmente na construção de estradas rodoviárias, com a introdução dos veículos automotivos. Estes possuem capacidade de competir com o trem, quanto à velocidade, mas para isso, torna-se necessária a existência de boas estradas. Foram então realizadas inúmeras construções rodoviárias, quer de iniciativa Federal, Estadual e Municipal.

Coube ao Estado de São Paulo iniciar, em 1920, a nova fase na história das vias de circulação no país, que alcançou o âmbito nacional em 1927.

O primeiro Plano de Viação, em 1934, deu grande importância ao setor rodoviário, e à criação, em 1945, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e dos departamentos estaduais (DER), com a expedição do decreto lei N° 8463, que concedeu autonomia administrativa e financeira ao DNER, a promulgação da lei Joppert, que criou o Fundo Rodoviário Nacional, constituído pelo imposto único sobre combustíveis e lubrificantes líquidos, sendo este o primeiro instrumento de expansão das rodovias brasileiras, período de desenvolvimento que se tornou crescente até fins da década de setenta. Esse sistema teve como primogênita a entrega da Via Dutra, em 1951, que liga Rio de Janeiro a São Paulo, rodovia que veio a complementar à antiga

via inaugurada pelo presidente Washington Luiz , o grande idealizador das rodovias brasileiras, nos princípios do século.

Dessa maneira a rede rodoviária nacional teve um grande impulso, melhorando consideravelmente as ligações entre todas as regiões do país, o que evidencia-se em, que a rede ferroviária em 100 anos (1854 - 1954) não ultrapassavam a extensão de 38.000 quilômetros; enquanto as rodovias, em 45 anos (1920 - 1965) alcançavam a extensão de 803.068 quilômetros. (IGBE, 1968)

Cabe destacar que um dos grandes incentivos à construção rodoviária, foi a implantação da indústria automobilística nacional a partir de 1957 fato que deu lugar à competição clara e definitiva entre a Ferrovia e a Rodovia.

*“com tudo, o elemento que indiretamente tenha induzido o crescimento da rede Rodoviária foi, sem dúvida a implantação da indústria automobilística no Brasil ainda que as principais montadoras concentraram-se nas proximidades da capital paulista”*

*"com efeito, ao passo que os técnicos recomendaram a construção de estradas de rodagem como complemento das ferrovias e da navegação ou como ligação de centros onde não existem outros meios de transporte, entre nós o critério adotado foi o de acompanhar as demais vias existente. Assim temos as estradas São Paulo - Rio Grande do Sul, São Paulo - Rio de Janeiro, Rio de Janeiro - Bahia e recentemente Rio de Janeiro - Belo Horizonte, para onde existem estradas de ferro e navegação ou por vezes os dois tipos de transporte. Isto para falar das grandes rodovias sem mencionar as menores como Rio de Janeiro - Petrópolis, São Paulo - Santos, Via Anhangüera ,etc. Por vezes mesmo as rodovias acompanham os traçados das Ferrovias, servindo desse modo os mesmos centros. Disso resultou não numa complementação dos meios de transporte, como seria de desejar, mas numa concorrência entre eles, sem nenhuma vantagem para a economia nacional. E como as rodovias foram merecendo sempre mais atenção dos poderes públicos, sendo relegadas quase a abandono a ferrovia e a navegação, aquelas sobrepujam a estas, impondo-nos cada vez mais, embora implicassem em maiores e permanentes sangrias de divisas para sua manutenção e custeio." (Marino, 1994)*

*"Naturalmente em uma nação em que só tardiamente passou-se a acreditar em planejamento, muitas rodovias foram feitas sem nenhum critério de viabilidade técnico - econômico, nem a relação custo - benefício foi levada em conta. Rodovias foram construídas competindo diretamente com ferrovias perdendo-se a noção da integração dos meios de transporte, tão vital para o seu desenvolvimento." (Guimarães, 1976)*

Nessa mesma época é que o governo de Juscelino Kubitscheck passa a dar todo o apoio para o mercado de carga de rodoviária e de ônibus, o que evidentemente estava ligado aos interesses da indústria automobilística de capitais estrangeiros, que começava a instalar-se maciçamente no país.

Dessa maneira, o desenvolvimento rodoviário tem todas as possibilidades de manifestar-se plenamente.

## **2.2 O desenvolvimento rodoviário no Brasil.**

Criadas as condições, os planos de desenvolvimento rodoviário da União e dos Estados foram-se devidamente entrosando, ficando a cargo do Governo Federal as grandes linhas troncais e sob a responsabilidade dos Estados as rodovias principais .

Os recursos provinham do Furto Rodoviário Nacional (Imposto sobre Combustíveis e Lubrificantes), do Fundo Especial de Segurança e Conservação (taxa rodoviária), de auxílios da União e de financiamentos externos e internos.

Em resumo, o Brasil obtém os recursos para a manutenção e construção das estradas assim, vejamos:

- 1-. É cobrado o Imposto sobre Combustível e Lubrificante, que fica incorporado ao preço do combustível, por ocasião da compra do mesmo.
- 2-. Taxa Rodoviária Única, cobrada anualmente por ocasião do licenciamento e renovação da licença dos veículos
- 3-. Pedágio, que é cobrado em algumas rodovias. (Guimarães, 1976)

Com base nestes recursos o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem executou um vasto programa de implantação e pavimentação de rodovias prioritárias o primeiro destes planos foi feito no ano 1934, sendo substituído por outro 1946, que harmonizava os diversos sistemas, entrosando-os com base no desenvolvimento econômico. Este último, além dele diferenciava-se na discriminação das rotas por espécie: as rodovias, ferrovias e hidrovias. Sua elaboração foi uma das recomendações do II Congresso Brasileiro de Engenharia e Indústria, realizado no ano de 1946. Além deste estão algumas recomendações que procuravam objetivar:

- que se procurassem coordenar os diversos meios de transporte admitindo que a competição entre o caminhão e o trem poderia trazer graves prejuízos para o próprio rendimento do transporte.
- que se reservasse para as rodovias a Função pioneira de vias de penetração de superfície.

- que se reaparelhassem as ferrovias, ressaltando que o problema financeiro brasileiro era menor de extensão da rede do que do reequipamento de suas linhas e da harmonia dessa rede com os sistemas rodoviário, portuário e fluvial. (Peixoto, 1977)

Posteriormente, com a entrada dos governos militares em 1964, redefiniram-se, as metas e planos do Plano de Viação Nacional, dando-se ênfase no desenvolvimento rodoviário, em detrimento das ferrovias. Os novos planos estavam em função do crescimento econômico da nação, os quais eram necessários para construção das vias de que a florescente indústria precisava, e por outra na seguridade nacional, procurando-se atingir todos os pontos do país de maneira que pudessem se comunicar expeditamente todas as regiões do país, em especial os lugares mais apartados, de um território das dimensões do Brasil.

Esses planos deram como fruto a construção de inúmeras rodovias e caminhos, graças à existência das verbas com as quais o pressuposto nacional contava, e que provinham do início do chamado "milagre econômico brasileiro". Esse plano, de 1967, elaborou uma definição que diz respeito aos tipos de estrada a fazer e/ou melhorar. E o seguinte:

**Rodovias Radiais (prefixo BR-0)** partindo de Brasília (DF) para todas as regiões do país. Dentro delas está a Rodovia Bernardo Saião, que liga Belém (PA) a Brasília que contribuiu ao desenvolvimento de uma região de densidade demográfica baixa e de grandes riquezas. Ela ficou completamente pavimentada em 1973.

Outra rodovia importante dentro desta classificação é a rodovia Manaus (AM) - Porto Velho (AC) que, além de integrar Manaus à Rede Rodoviária Nacional, é um trecho da grande rodoviária internacional, que liga Brasília com Caracas (Venezuela) ao longo de 5.758 quilômetros.

**Rodovias Longitudinais (prefixo BR 1)** atravessando os Estados, aproximadamente na direção dos meridianos. A mais importante delas é a Rodovia Transbrasiliana (BR 153) considerada a espinha dorsal do sistema rodoviário brasileiro, pois atravessa o país de Norte ao Sul, desde a fronteira com Uruguai até a capital do Estado de Piauí, Teresina.

Outra importante rodovia longitudinal é a BR 116, que sai de Fortaleza (CE) e alcança a cidade de Jaguarão (RS) na fronteira com o Uruguai, atravessando vários Estados numa extensão de 4.400 quilômetros, inclusive o trecho que constitui a Rodovia Rio - Bahia, pela qual circula grande quantidade de veículos que interligam o Nordeste com as regiões Sudeste e Sul.

Também de especial importância é a longitudinal BR 101, denominada Rodovia Litorânea que liga o Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul, passando por regiões de grande beleza natural, atravessando a ponte de São Francisco, de características rodo- ferroviárias, que comunica as cidades de Propriá (SE) e Porto Real do Colégio (AL) com 842 metros de comprimento.

**Rodovias Transversais (prefixo BR 2)** ligando os principais portos com o interior. A mais importante é a Rodoviária Transamazônica que foi iniciada no ano 1970 pelo presidente Médici, como instrumento do Plano de Integração Nacional, com a finalidade precípua de promover o desenvolvimento da Amazônia em articulação com as regiões Nordeste e Centro Oeste. Através de uma estratégia que, além da construção desta rodovia, incluía também a construção da Rodovia Cuiabá (MT) - Santarém (PA) ao longo do vale do rio Tocantins e de outras rodovias de articulação, com as demais regiões.

Essa obra de dimensões monumentais, que procurava incorporar uma parte do território Nacional, que até então era acessível só por ar e pelos braços do rio Amazonas, tem uma avaliação final regular, já que devido a uma má política de manutenção e consolidação da rodovia e a crises econômicas dos oitenta, esgotaram-se os recursos de uma obra que longe excedeu os pressuposto iniciais; esta não atingiu os objetivos para os quais foi construída , pelo que para muitos ela é considerada um fracasso.

**Rodovias Diagonais (prefixo BR 3)** aos principais eixos rodoviários.

**Ligações (prefixo BR 4)** com os eixos principais

Vejamos de modo geral os planos rodoviários da época no seguinte quadro:

**QUADRO Nº1**  
**RODOVIAS NO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO 1973**

Grupos	Radiais	Longitudinais	Transversais	Diagonais	Ligações	Total	Trechos Superpostos
Prefixo	BR 0	BR 1	BR 2	BR 3	BR 4		
NºRodov.	8	13	20	29	77	147	
Extensão Km	11.715	31.248	25.055	25.985	43.202	115.055	3.061

**Fonte:** Os Transportes no atual desenvolvimento do Brasil, Peixoto, 1977.

Destacam-se também, como planos deste projeto, a construção de obras pontuais, para dar solução a problemas locais, mas de importância nacional, e-ia:

A ponte Rio – Niterói (RJ), que interligou os dois setores da Bahia de Guanabara no Estado de Rio de Janeiro. A ponte veio a terminar com o problema que significava o fato que duas cidades Rio de Janeiro e Niterói, pertencendo ao mesmo contexto geoeconômico, permaneciam ligadas por um sistema de transporte limitado, em sua capacidade de atendimento as duas cidades, e sem apresentar condições de promover crescimento de suas economias. A ponte proporciona um crescimento horizontal das duas cidades, beneficiando uma população de quinze milhões de habitantes.

A Rodovia dos Imigrantes, obra construída entre Santos e São Paulo (SP), constitui a maior obra de engenharia feita no país pelas características do terreno e da rodovia. Foi inaugurada pelo presidente Geisel, para atender à alta capacidade de tráfego já praticamente, esgotada através da Via Anchieta.

Entrementes, na região de Rio Grande do Sul, destaca-se a implementação da Rodovia BR-158, que interliga a cidade de Livramento, como as capitais da Argentina e Uruguai. A BR-158 e a BR- 290, são duas estradas que se entrecruzam e complementam, uma seguindo através de Rosário (RS) rumo a Santana do Livramento (RS), ligando-se a River, que leva a Montevideú, enquanto a sua congênere inflete para

Uruguaiana, que se une a Paso de los Libres, pelo ponte Presidente Justo, estrada que continua para Buenos Aires e em combinação com outras na Argentina a Santiago do Chile.

Por outra parte, destacam-se a implementação e modernização das rodovias Raposo Tavares que une São Paulo a Porto Epitácio (SP) ao oeste do Estado, a Washington Luiz que se inicia em Cordeirópolis (SP) em direção a São José do Rio Preto (SP), a Via Macheral Rondon de São Paulo a Andradina (SP), as quais se encontram no Estado de São Paulo área que será melhor analisada na segunda etapa deste capítulo.

Além destas merece destaque a nível nacional a Via Linhares entre Rio de Janeiro - Campos - Vitória. Entre as rodovias do Sul além das já mencionadas são importantes as transversais do Paraná, provenientes desde Foz de Iguaçu até o porto de Paranaguá (PR), rodovia fundamental para o comércio entre Brasil e Paraguai. No Nordeste entre as rodovias fundamentais estão: a Via Epitácio Pessoa, que liga Salvador (BA) a Natal (RN) e as rodovias Transversais locais de grande importância na integração econômica dos Estados nordestinos. São elas a rodovia Central de Pernambuco e da Paraíba. Elas não só se apresentam interligadas como também realizam uma série de articulações com outras rodovias, o que permite convergir para a cidade de Recife (PE) a maior parte da circulação regional.

Todos esses planos se derivaram de uma política nacional chamada de Integração Nacional que procurava incorporar vastas áreas de populações marginalizadas aos processos de desenvolvimento e integrar as estratégias de desenvolvimento do Norte, Nordeste, Centro - Oeste e Centro - Sul. Elas tinham como objetivo reduzir os desequilíbrios regionais , através da criação de novos pólos descentralizadores do desenvolvimento.

Ao lado da estratégia própria para a construção da região Centro-Sul, esta política se apoiaria em quatro grandes instrumentos operacionais denominados "Programas Especiais" são eles:

- Programa de Integração Nacional (PIN)
- Programa de Redistribuição de Terras e Estímulos à Agroindústria do Norte e do Nordeste (PROTERRA)
- Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PRODESTE)



- Programa Especial para o Vale do São Francisco (PROVALE)
- Programa dos Corredores de Exportação
- Programa do Corredor de Exportações da Amazônia. (Peixoto, 1977)

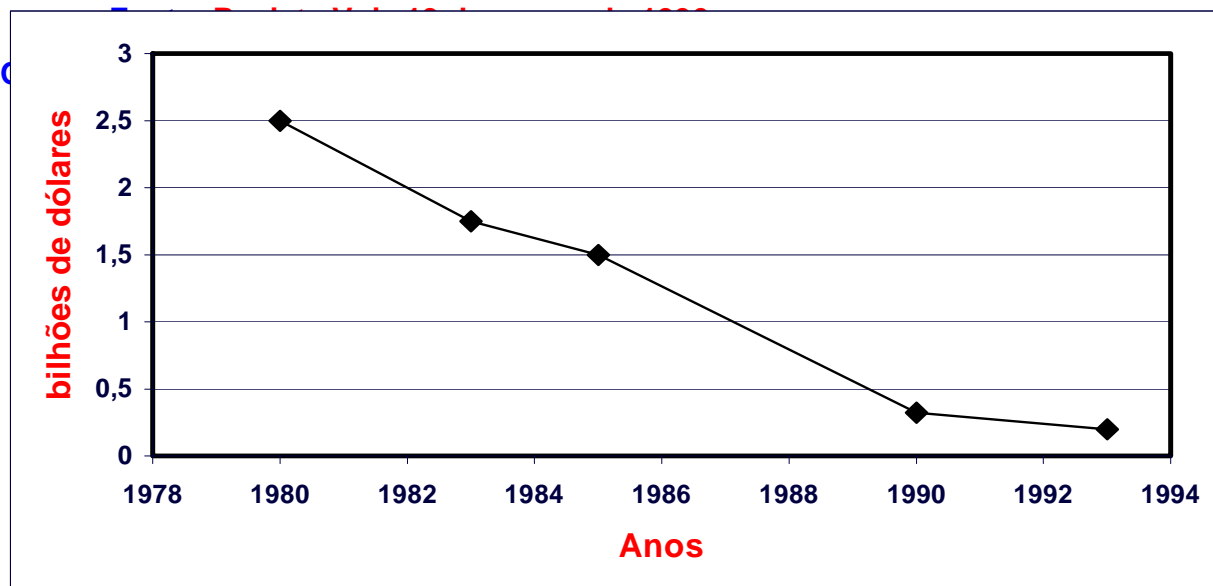
Todos esses programas contemplavam dentro de suas metas programas de desenvolvimento rodoviário, que procuravam o avanço econômico através das atividades agropecuárias. No caso dos quatro primeiros programas e comerciais e industriais dos últimos, Orientados ao intercâmbio internacional nas áreas mais setentrionais do território.

### 2.2.1 As novas proposta para as Rodovias do Brasil

Hoje, as condições e os planos no setor de transportes no Brasil tem mudado, devido principalmente, às razões de índole econômica do país. Dos tempos do frenético e pujante avanço e construção de rodovias da época do chamado “Milagre Econômico Brasileiro” ,que durou até os anos oitenta, se tem passado a um período de regular estancamento nos planos existentes que se tinham, sobretudo a nível Federal, ou seja da construção e melhoramento das Rodovias Federais BRs. Devido à falta e diminuição das verbas (Ver Gráfico N°1), em muitos casos, há uma péssima manutenção de algumas das mais importantes rodovias do país e à detenção de planos de duplicação de outras rodovias.

#### GRÁFICO N°1

#### O INVESTIMENTO DO GOVERNO EM TRANSPORTES ENTRE 1980 A 1993 (EM BILHÕES DE DÓLARES)



Fonte: Revista Veja 13 de março de 1996,

O problema agrava-se com o aumento do tráfego, como produto do intercâmbio econômico crescente, que existe entre outras razões pela a criação do Mercosul, o que tem provocado sérios problemas em alguns setores da malha rodoviária nacional especialmente no Sudeste e o Sul do país.

Tudo isto, como conseqüência da crise econômica porque a nação atravessa desde a década passada.

*"Os números são estarrecedores e dão uma dimensão aproximada do peso do caos provocado por décadas de falta de políticas de transporte no chamado Custo Brasil: o mau estado das rodovias brasileiras eleva em 46% o custo operacional dos veículo, o que produz uma sangria em torno de 2% do PIB, ou algo como US\$ 12 bilhões; segundo a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa)" (Industria, 1997)*

Como produto dessa crise o atual governo, dentro do chamado plano de privatizações, está começando a levar a cabo a entrega em concessão dos dois setores de transporte terrestre. Primeiro, será visto o ferroviário.

Assim, um trecho da Rede Ferroviária Federal, a RFFSA, de 1.600 quilômetros que liga Bauru, no interior do Estado de São Paulo, a Bolívia, foi entregue em tercialização para o consórcio americano Novel por 62 milhões de reais. A RFFSA tem outros cinco trechos que totalizam 22.000 quilômetros de estradas de ferro. Deles também foram entregues a malha Centro - Leste que liga Brasília (DF) e Goiânia (GO) ao Rio de Janeiro (RJ), Vitória (ES), Belo Horizonte (MG), Salvador (BA) e Aracaju (SE), a um consórcio formado por oito empresas lideradas pela Vale do Rio Doce e o Banco Garantia, que vai explorar esse trecho nos próximos trinta anos. Eles pagaram 317 milhões de reais ao governo para ter o direito, e se comprometeram a investir mais de 1 bilhão de reais para melhorar os trilhos e colocar os trens em ordem. (Veja, Março e Junho ,1996)

Isso demonstra a intenção do governo de recuperar a malha ferroviária da única forma que pode, entregando-as em concessão a particulares, e corrigir o erro cometido ao deixá-las tantos anos sem o devido atendimento, o que finalmente lhe obrigou a cobrir um imenso déficit que as ferrovias federais arrastavam, erro que hoje se constata ao observar que o transporte ferroviário, ao contar com uma boa manutenção, resulta

num transporte rodoviário mais barato.

O mesmo fenômeno constata-se e pelas mesmas circunstâncias com as rodovias, sendo a primeira em entrar neste esquema a Via Dutra que foi entregue pelo Governo Federal ao controle de um grupo de empresas privadas o consórcio Nova Dutra, por um período de vinte cinco anos, os novos administradores devem recuperar a estrada em termos de pavimento, renovação da sinalização, erguer pontes e viadutos, construir novas pistas e acostamentos, etc.

Esse é o começo de um programa que prevê a concessão de 4.600 quilômetros de rodovias federais a empresas privadas, além dessa entrarem no mesmo esquema a Rodovia Juiz de Fora (MG) - Rio de Janeiro (RJ) , a Osório - Porto Alegre no Rio Grande do Sul e a da Paraíba - Rio de Janeiro.

Por outro lado, e em vista da urgência de atendimento de algumas rodovias, o governo, mediante empréstimos internacionais, tem começado as obras de duplicação da BR 116 a Régis Bittencourt , entre São Paulo (SP) e Curitiba (PR) até Florianópolis (SC) e da Fernão Dias que liga São Paulo a Belo Horizonte.

## **2.3 O desenvolvimento rodoviário no Estado de São Paulo**

A atual rede viária paulista é o resultado de uma sucessão de processos de estruturação de estradas, decorrentes da ocupação e valorização de sucessivas parcelas do território. É também decorrência da superimposição, em áreas já ocupadas, de novas vias de comunicação e transportes como conseqüência da intensificação e renovação das atividades econômicas e sociais e das conquistas tecnológicas que vão se incorporando aos meios de transporte. (Marques, 1978)

A região Sudeste apresenta-se em situação excepcional com relação ao transporte rodoviário. Por ser a mais populosa e de maior desenvolvimento, tanto agropecuário como urbano-industrial, possibilitando vultoso comércio intra-regional. Dessa forma, a necessidade de abastecimento da população e da indústria, como também a de comercializar os produtos desta, excede o âmbito regional. Por isso, as mais importantes rodovias do Sudeste ultrapassam os seus limites, transformando-se em ponto de convergência dos grandes eixos da circulação rodoviária nacional (São Paulo - Rio de Janeiro - Bahia, São Paulo - Belo Horizonte, São Paulo - Brasília, São Paulo - Curitiba - Porto Alegre, São Paulo - Santos). Como conseqüência, verifica-se a posição do Sudeste e principalmente do Estado de São Paulo como o mais importante fornecedor de produtos industriais para as outras regiões que, por sua vez, tornam-se suas abastecedoras de matérias-primas e produtos alimentares. Nesse caso a integração econômica nacional tende a se processar à medida que as demais regiões se ligam ao Sudeste, através do meio rodoviário. (IBGE, 1968)

O desenvolvimento de rodovias no Estado de São Paulo começou em dois períodos históricos predecessores a hoje. O primeiro, deu início no século XVI até meados do XVIII. Neste período se definiram os principais eixos rodoviários de circulação com terminais externos, nas direções norte, oeste e sul. Durante muito tempo eles desempenharam uma função de via de passagem, com equipamento mínimo para atender aos transeuntes, rachos de beira de estrada a uma distância correspondente, entre si, a um dia de viagem e algum povoamento com roça e pasto para atender aos cavaleiros e tropas. Certos núcleos de povoamento surgiram nos caminhos em função desses pousos.

Desta maneira definiram-se os seguintes caminhos:

1-Caminho do Sul (Viamão - Sorocaba)

2-Caminho do Vale do Paraíba, completado pelos que transpõem a Mantiqueira no seu flanco oriental

3- Caminho de Atibaia - Bragança, em direção a Minas Gerais

4-Caminho dos Goiaes ou do Anhangüera, em direção Norte, atingindo as áreas mineradoras de Goiás

5-Caminho das Monções, em direção às minas de Cuiabá, composto por uma trilha terrestre até Porto Feliz e, daí para oeste, até às minas, por navegação fluvial. (Marques,1978)

O segundo período vem desde meados do século XVIII até mediados XX. Começou com uma colonização mais expressiva do território, como produto da expulsão dos paulistas das minas com a criação da Capitania de Minas Gerais, quando então, muitos senhores de escravos, paulistas e descendentes, refluíram com sua escravaria para os limites do atual Estado com vistas a novas atividades como, pecuária, e posteriormente no plantio de cana de açúcar para a produção de aguardente e açúcar, povoando-se áreas de Franca, Ituverara, Batatais, Araraquara, e Botucatu.

Estas atividades deram a base do que posteriormente originou a atividade cafeeira, setor que deu origem às bases do que o Estado é hoje.

Elas traçaram o progresso para o Estado, sendo um dos benefícios a construção da ferrovia, primeira expressão de transporte moderno no Estado, com a qual se deixou em segundo plano a construção de caminhos, dando-se ênfase a então moderna e rápida ferrovia.

Apesar disso, na mesma época em que a estrada e os caminhos faziam sua aparição nas zonas pioneiras, colaborando com o prolongamento dos trilhos, ajudaram na marcha para o interior. Um fato importante naquela época também é a aparição do automóvel.

O novo meio de locomoção não só nas grandes cidades teve uma aparição perceptível; como São Paulo por exemplo; nas regiões da cafeicultura, onde o transporte entre as fazendas era feito pelos mesmos processos há cinqüenta anos, isto é, por

meio de tropas de muares ou de lentos e pesados carros de boi em precárias estradas. Assim o automóvel começou a ser usado pelos viajantes que usavam o cavalo. Essa mudança manifestou-se com a introdução do trole. Este veículo fácil de dirigir, suficientemente alto e leve para não afundar em terrenos lamacentos ou arenosos, foi trazido por imigrantes vindos dos Estados Unidos depois da Guerra de Secessão. Era um instrumento cômodo para circular nas grandes propriedades do fim do século XIX, transportando o fazendeiro de sua residência até a estação ferroviária (Monbeig,1984).

Mais tarde seriam implantados os veículos Ford, que poriam fim ao uso dos trole. Com a aparição dos caminhões Ford puderam transportar cargas variadas como sacas de café, de arroz, de milho e feijão, mas ainda era dificultoso devido à inexistência de boas estradas. Os fazendeiros ao descobrirem as vantagens que tinha o uso dos caminhões, viram-se na necessidade de ter boas estradas, tarefa que ficou a cargo do governo. Era uma obra de longo fôlego e os poderes públicos elaboraram um plano ambicioso, que tinha como meta a implantação das estradas, acompanhando os tradicionais trechos ferroviários.

Os planos tinham por objetivo ampliar as vias radiais, atingindo os pontos extremos do Estado além de ligar a capital ao Rio de Janeiro e os Estados de Mato Grosso e Paraná, em 1928. Entretanto, já em 1922, uma estrada já estava aberta entre São Paulo e Ribeirão Preto (SP). Ela continuou em seguida em direção ao Triângulo Mineiro, empreendendo-se também uma até Botucatu (SP) e daí até Bauru (SP) e Mato Grosso ficando concluída em 1939.

Por outro lado estão os empreendimentos individuais, estimulados por grupos de fazendeiros ou por empresas de colonização. Os fazendeiros e loteados de terras, compreenderam rapidamente que as estradas eram o prolongamento dos trilhos. Graças à estrada e ao caminhão, tornava-se possível impulsionar novas lavoura, de cada lado dos trilhos, alargando o raio de ação das ferrovias e aumentando, assim as possibilidades de colonização.

Dessa maneira, as administrações municipais, sustentadas pelas companhias ferroviárias e pelas empresas de colonização, esforçavam-se por desenvolver uma política rodoviária, procurando incorporar as suas circunscrições, através das estradas, as zonas capazes de progredir.

Foi assim que prefeituras como as de Araçatuba (SP) e São José do Rio Preto

(SP) fizeram abrir estradas concorrentes em direção à margem direita do baixo Tietê, a oeste e no sudeste de Monte Aprazível (SP). Outros exemplos são das cidades da Alta Sorocabana e do Noroeste do Estado que construíam estradas para as plantações em Gália (SP), Garça (SP) e Marília (SP).

Fatos como este se repetiram em diferentes pontos do Estado em uma frenética competição das prefeituras por atingir pontos-chaves da economia cafeeira e atrair-las para suas circunscrições. (Monbeig, 1984)

Regiões como as de São José do Rio Preto (SP) começaram a desenvolver-se como reflexo da construção de rodovias. Um exemplo é a cidade de Mirassol (SP), distante a vinte quilômetros de São José do Rio Preto (SP), onde, graças à construção da estrada, a cidade veio nascer, com mais de 363 casas em menos de cinco anos. O mesmo aconteceu em Araçatuba (SP), onde, na época, foram construídas mil casas, enquanto nos arredores, valorizadas pelas estradas, multiplicavam-se as parcelas de terras entre cinco a vinte alqueires. Comerciantes fixavam-se nas margens das estradas, proporcionando aos modestos pioneiros contatos constantes com o resto do mundo. A estrada era uma garantia contra o isolamento.

Entretanto ainda faltava muito por fazer, em termos de construção dos caminhos e na coordenação para a sua realização. A primeira tentativa no sentido de disciplinar e direcionar as rodovias no estado de São Paulo, criava, através do decreto-lei número 2187 do ano 1926, criando a Diretoria de Estradas de Rodagem (DER).

Esta época coincide com o governo de Washington Luiz no Estado, governador considerado o grande iniciador do processo de desenvolvimento rodoviário em São Paulo, fato evidente ao revisar seu mandato. Vejamos o porquê

*“A estrada de Ferro foi e continua a ser, não há dúvida, um extraordinário elemento do nosso progresso em matéria de transportes: mas hoje não é o único meio rápido, e não responde a todas as nossas necessidades; ela não passa e não pode passar em todas as cidades, não atravessa todas as fazendas, não entra nos terrenos, não para à porta das usinas, não vai do sítio à estação, da propriedade agrícola à casa de negócio.*

*Trabalhando às horas certas e por caminhos certos a estrada de ferro não pode dar todos os transportes, não supre todos os veículos, São Paulo, para o grande progresso que lhe está reservado, precisa de todos. Para isso devemos fazer estradas*



*de rodagem ligando à estrada de ferro, atravessando as estradas de ferro, correndo ao lado das estradas de ferro.” (Leister, 1980)*

De fato, muito antes da década de vinte, por volta de 1913, Washington Luiz já se destacava em prol do rodoviarismo chamando a atenção do governo para que providenciasse a macadamização da estrada do Vergueiro (São Paulo - Santos) (SP) de forma da torná-la seguramente transitável em qualquer época do ano.

Entretanto, a Diretoria criada para a implantação de novas rodovias e conservação das existentes mostrava-se ineficiente, dada a escassez de recursos que lhe eram atribuídos.

Através do decreto número 6.529, de 2 de julho de 1934, foi criado o Departamento de Estradas de Rodagem Estadual (DER), com seus trabalhos supervisionados entre três Diretorias : Geral, Técnica e Administrativa. (Ferreira, 1997)

O DER em 1947 despendia total prioridade na construção de estrada de rodagem.

*"a rede de estradas de primeira classe tinha como centro a capital do Estado, e por objetivo, articular esta com os principais centros urbanos do Estado. Desta maneira, o traçado de suas estradas ocorriam paralelamente ao da rede de estradas de ferro existente, deixando claro o início de concorrência entre os dois sistemas de transporte que iria se tornar progressivamente mais acirrado, pendendo aos poucos para a rodovia". (Leister, 1980)*

*"Realmente, as rodovias não surgem para complementar as malhas ferroviária, ela são implantadas paralelamente à esta. Desta forma, a partir do momento que o movimento do café e os investimentos no setor diminuía, é rapidamente incentivando o uso das rodovias". (Ferreira, 1997).*

O Departamento de Estradas de Rodagem, no seu processo de regulamentação, aprova, em 31 de dezembro de 1947, as cinco grandes Divisões Regionais do Estado de São Paulo sendo elas : São Paulo, Itapetininga, Bauru, Araraquara e Campinas; destas cinco regiões originais do DER, chegamos em 1997 com 14 regiões com as

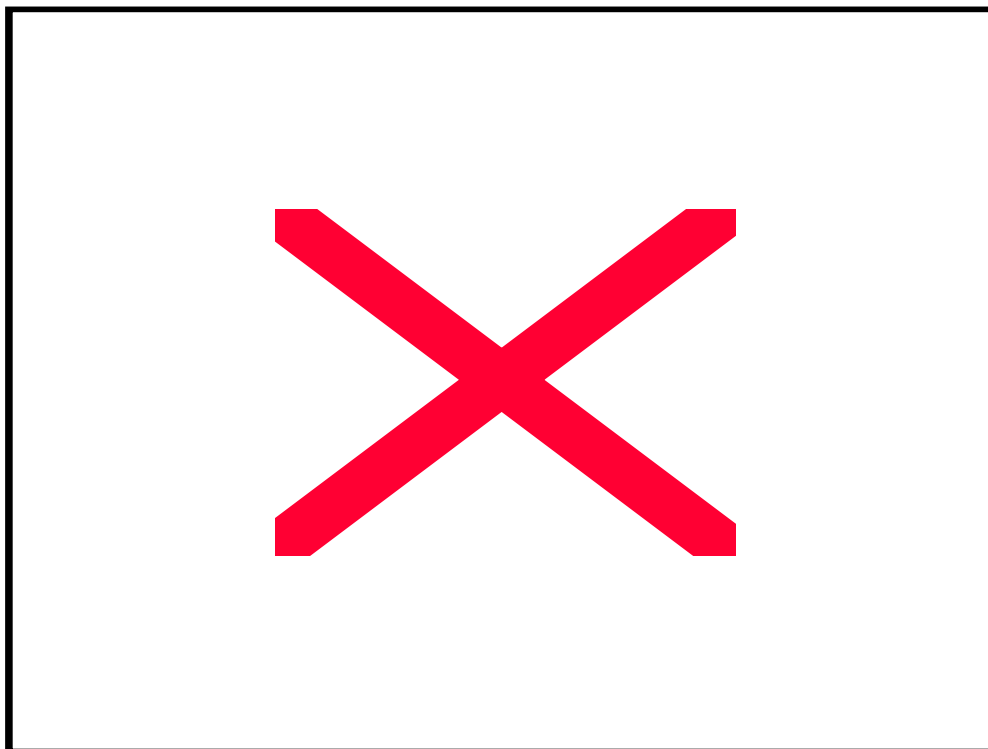
novas de São Vicente, Taubaté, Assis, Ribeirão Preto, Araçatuba, Presidente Prudente, Rio Claro e Barretos. Essas 14 regiões servem para definir as Diretorias de Operações do DER ,possuindo dois tipos de serviços : a Residência de Conservação (RC) e Residência de Obras (RO).

Este Departamento teve a seu cargo a construção da estrada que ligava São Paulo a Campinas, construída com mão de obra presidiária, além da entrega dos primeiros oito quilômetros de estrada de concreto de América do Sul no caminho do Vergueiro. Durante os anos quarenta, o Departamento entregou as Vias Anchieta e Anhangüera, ambas projetadas em concreto. Assim, o início do futuro desenho das rodovias Washington Luiz e Castelo Branco, na época, as primeiras estradas chamadas de transversais, que facilitavam as trocas e diminuíam as distâncias entre áreas contíguas, sob a influência de eixos radiais distintos; todas as que hoje fazem parte da rede rodoviária estatal, a mais desenvolvida do país.

Durante a época dos anos sessenta a meta foi a pavimentação progressiva das estradas construídas. Nos anos setenta, teve lugar a maior expansão e construção de rodovias. É a época do chamado “milagre econômico brasileiro”, período em que o Estado de São Paulo foi protagonista e investiu grandes recursos para empreender obras como a construção da Rodovia dos Imigrantes, inaugurada pelo presidente Geisel, e construída entre Santos e São Paulo (SP), para atender ao esgotado tráfego pela Via Anchieta. Algumas das características desta rodovia são: compreende duas pistas com quatro faixas de tráfego em cada sentido, separadas por um canteiro de 17,5 metros de largura e acostamentos pavimentados ,a sinalização vertical e horizontal é semelhante à das auto-estradas européias. A pista ascendente tem 57 km, sendo 31 no planalto, 15 de serra e 11 na baixada Santista.

Além desta grande obra teve início a duplicação da Via Washington Luiz e Anhangüera no sentido interior (Limeira, SP) em direção ao norte e nordeste do Estado. Esta última, devido ao intenso tráfego, houve a necessidade de se construir uma via paralela no trecho entre São Paulo e Campinas, a Via do Norte o Rodoviária dos Bandeirantes que foi entregue em 1978. De características similares à Imigrantes em termos de faixas e modernidade, mas em um entorno geográfico bem mais simples. Logo será entregue o primeiro trecho Rodovia Castelo Branco que comunica São Paulo com a região sul-oeste do Estado. (Ver Figura N° 1)

**FIGURA Nº1 PRINCIPAIS ESTRADAS DA REGIÃO SUDESTE DO ESTADO  
DE SÃO PAULO**



Fonte : Desenho Gilberto D. Henrique

*"Para Marques (1978) no final dos anos setenta um fato realmente inovador reside na implantação e pavimentação de auto estradas. Outra característica, de natureza similar, é o empenho na duplicação de pistas de rodovias radiais em trechos de tráfego saturado ou em vias de saturação. Estas duas tendências dominantes visam melhorar o escoamento o tráfego através do aumento da velocidade média por veículo".*

Na década dos oitenta o processo foi restringido em termos de grandes obras. Neste período se duplicaram algumas estradas, como a que interliga Campinas a Mogi Guaçu (SP), e a Piracicaba com a Rodovia Anhangüera (SP), além da chamada Rodovia Dom Pedro I que liga Campinas com Jacareí (SP), ligando com a Via Dutra em direção a Rio de Janeiro para desafogar a grande São Paulo dos fluxos provenientes do

interior do Estado em direção ao estado de Rio de Janeiro.

Mas, semelhante ao resto do país e devido aos problemas econômicos que o ele enfrenta, o Governo Estadual, e o DER, passaram a enfrentar as novas condições econômicas pelas quais o mesmo atravessa, o qual, evidentemente levou ao Governo Estadual a fazer frente a um estado de relativo abandono de sua malha rodoviária, fruto da escassez de verbas para a manutenção adequada. Essa situação que arrasta-se a alguns anos; e que somado ao intenso tráfego que as rodovias paulistas têm que enfrentar, está levando ao colapso algumas delas, obrigando o DER a tercializar algumas de suas obrigações para a iniciativa privada.

Dentro deste panorama, em que o Estado e o Governo Federal se encontram com escassez de recursos econômicos, eles têm procurado alternativas de soluções, o que os tem levado a desenvolver uma política de concessões para fazer frente ao problema

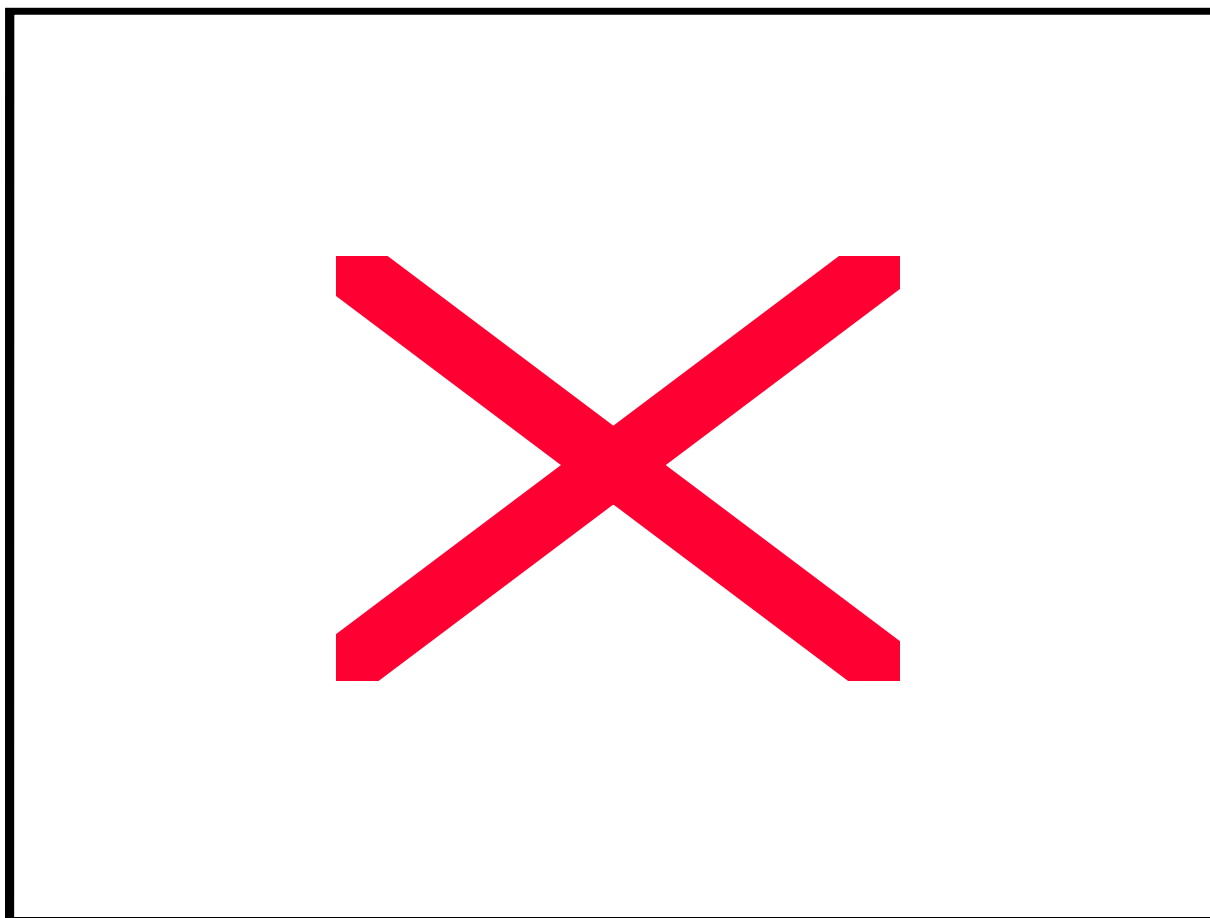
Recentemente, o Governo do Estado de São Paulo tem lançado o projeto de concessões a longo prazo que prevê a operação de 5.000 quilômetros de rodovias de primeira classe, cerca de 20% da malha estadual pavimentada, onde se concentram quatro quintos do tráfego intermunicipal. O programa exige um investimento substancial de cerca de R\$ 5 bilhões, distribuídos por cinco anos; prevê um pagamento básico, em cotas anuais, e ainda contempla a participação do Tesouro Paulista nas receitas decorrentes do aumento de tráfego e da eficiência eventualmente conseguida na operação de cada trecho. São 22 lotes na primeira fase, estando um terço deles já em processo de licitação. ( Ver Tabela N°2 e Mapa N°3 )

**TABELA Nº2**  
**CONCESSÃO DE RODOVIAS E INVESTIMENTOS PREVISTOS**

Lote	Extensão (Km)	Investimentos (em Milh. de R\$)
1-Anhangüera / Bandeirantes	326	1.213
2-N. Odessa-Piracicaba-Rio Claro	71	67
3-Catanduva-Barretos	163	30
4-Catanduva-Divisa MS	277	104
5-Rib. Preto-Bebedouro	237	119
6-Limeira e Região	332	216
7- Campinas- Jacareí	140	77
8-Limeira-Bauru	233	156
9-São Carlos-Sertãozinho	329	248
10-Sta Rita-Batatais	109	47
11-Campinas-S.J.Rio Pardo	235	252
12-C. Branco-Raposo Tavares	139	663
13- Campinas-Itapetininga	356	306
14-Porongaba-Assis	330	218
15-Botucatu-Bauru	272	119
16-Marília-Tupã-Assis	196	46
17-Assis-P. Prudente	213	95
18-Tupã-Divisa MS	205	73
19-Parapuã-Tupi Paulista	120	39
20-Itapetininga-Itapeva	114	39
21-Campinas-Tietê	153	122
22-Anchieta-Imigrantes	176	419
23-Bebedouro-Barretos	274	110
Outros lotes previstos	2.906	1.819
<b>Total das concessões:</b>	<b>4.775</b>	<b>4.668</b>

Fonte: Governo Estado de São Paulo, Revista Veja, 25 Dezembro 1997

## MAPA Nº3 LOTES DO PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS



**Fonte:** Revista Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Governo e Gestão Estratégica. Gabinete do Governador. Julho 1997

Apesar destes planos, a malha rodoviária paulista tem problemas pontuais, o que é necessário resolver no mais curto prazo. Como exemplo, o caso do São Paulo, principal eixo rodoviário do país, pelo qual circulam diariamente milhares de caminhões nos arredores de sua periferia, através das chamadas marginais; provocando assim um grave problema de congestionamento, encarecendo os custos do transporte e evidentemente provocando grandes problemas à cidade.

## **2.4 Perspectivas para o futuro desenvolvimento rodoviário em São Paulo**

Para fazer frente a os problemas de congestionamento nas margens da cidade de São Paulo, há mais de quarenta anos se planejou a construção de um Rodoanel , projeto que ganha nova força em vista do problema que está transtornando São Paulo, tendo em vista o imenso fluxo de transporte que atravessa diariamente suas pistas suburbanas.

A iniciação da concretização dessa obra começou com a assinatura de um protocolo de intenções entre o Ministério dos Transportes, o Governador de São Paulo e o Prefeito de São Paulo para a iniciação dos estudos preliminares.

Espera-se que o anel vário, com 161 quilômetros de extensão (projeto atual do Dersa), reduza os desperdícios de combustível, os índices da poluição e os custos elevados com atrasos e engarrafamentos constantes.

A Via perimetral vai atravessar 17 municípios da Grande São Paulo ( Ver Figura N°2 ), coletando e redistribuindo o fluxo de veículos de dez rodovias. Cruzam cinco eixos ferroviários e uma variante, em locais onde é possível instalar terminais de transferência que possibilitem a inter e a intramodalidade. As duas pistas do Rodoanel, com quatro faixas de tráfego, permitirão velocidades entre 80 e 100 km/h. A previsão é que 20 mil veículos, com origem e destino fora de São Paulo, deixem de circular nas marginais Pinheiros e Tietê já no primeiro ano de operação.

O primeiro trecho deste projeto interligará as rodovias Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castelo Branco, Anhangüera, Bandeirantes, e estrada velha de Campinas, bem como as ferrovias operadas pela Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM) empresa criada a partir dos equipamentos da Fepasa e da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

*"O editorial de concorrência desse primeiro trecho, limitado os investimentos privados a 15% do valor contratado, deve ser publicado no segundo semestre, avisa o engenheiro Mário Sérgio Cabral de Mello, da Secretaria executiva do Ministério dos Transportes. Ele explica que, por se tratar de uma obra nova, o poder público contribuirá com a maior parte dos investimentos. Nos trechos seguintes, o Governo irá reduzindo, gradativamente sua participação, à medida que crescerem os investimentos privados".*  
( *Indústria*, 1997)

Estudos financeiros do Grupo de Trabalho Intergovernamental (integrado pela União e governos estaduais e municipais) recomendaram entretanto, que os investimentos públicos se limitem a um máximo de 42% para o Governo Estadual, 21,5 % para o Federal e 21,5 % para o Municipal. Entre os agentes internacionais de financiamento, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) já manifestou interesse em financiar o projeto, seja para o poder público, seja para concessionários privados. (Indústria, 1997)

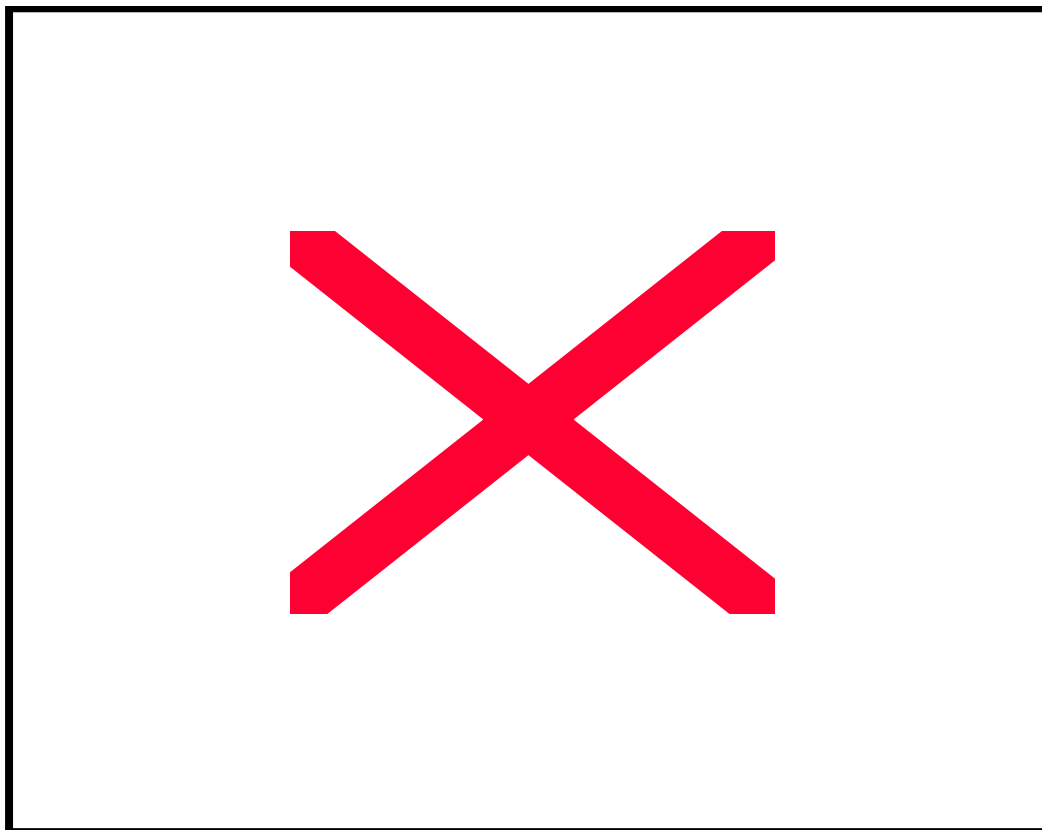
Sem dúvida, esse tipo de obras, além de resolver o grave problema de circulação em São Paulo, é uma clara amostra da nova política de transportes estadual que vai de encontro com os aportes privados, já que em definitiva o Estado e a população serão os principais beneficiados.

Além deste projeto, são destacáveis a reiniciação da duplicação da Rodovia Marechal Rondon e da Professor João Hipólito Martins (SP 209) e a ligação das rodovias Anchieta e Dutra, através da rodovia Índio Tibiriçá (SP 31) (Revista Secretaria do Governo e Gestão Estratégica Gabinete do Governador, 1997)

Finalmente está a controvertida ampliação até Limeira da Rodovia dos Bandeirantes, obra que contribuiria para desafogar o tráfego da Via Anhangüera, no tramo que vai entre Campinas e Limeira, sendo que nesta última, o tráfego se divide entre a continuação da Via Anhangüera em direção a Ribeirão Preto e o início da Rodovia Washington Luiz que vai para São José do Rio Preto.



**FIGURA Nº2 PROJETO DE RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO**



Fonte : Revista Indústria, 1997

# CAPITULO III

## **CAPITULO N°3.**

### ***O Comércio e a cidade de Americana***

#### **3.1 O Comércio na História**

Pela história, o comércio tem protagonizado um papel muito importante. Com base nele, muitas civilizações, durante os séculos tem fundamentado seu poder e riqueza. Na pré-história, ele ficou limitado à troca de alguns objetos, acontecimento que parece simples, mas foi fundamental para o progresso da humanidade, já que na simples execução de troca estavam implícitos fatos como a comunicação, a socialização, o intercâmbio e a necessidade de criar dependência de um determinado produto com o qual um grupo podia contar e um outro não.

Mais tarde, durante o século XVI A.C., surgiram os primeiros grandes comerciantes da história, os Fenícios. Sua prática mercantil era uma mescla de astúcia e violência, pois, habitualmente, conviviam pacificamente com os povos menos desenvolvidos da Espanha e África, dos quais obtinham minerais e produtos agrícolas, em troca de bagatelas orientais. Não duvidaram em usar o saque e o rapto de homens e mulheres, para suprir os mercados escravistas do Oriente (Martínez Ruíz-Marco, 1986). Foram logo os gregos quem adotaram o comércio como forma de enriquecimento e expansão política. A eles, deve-se a difusão da moeda por todo o mundo antigo. Nesta época também surgiram os grandes portos comerciais da Antigüidade, destacando: Delos, Alexandria, Pireos e Rodas, localizados no Mar Mediterrâneo.

Por sua vez, durante o largo período em que Roma se tornou centro do mundo, o avanço comercial, cresceu em termos de quantidade e qualidade dos produtos que circulavam, devido às gigantescas proporções do império. Por outro lado, graças à rede de estradas implementada pelo império foi possível, pela primeira vez, o transporte terrestre de alguma porcentagem destes produtos. Entretanto, o comércio marítimo que se estendeu por todo o Mar Mediterrâneo, continuou sendo o mais importante.

Comerciavam-se produtos provenientes desde a província da Britânia até a Índia, passando pela África, o Oriente Meio e, por certo, de toda a Europa controlada pelos Romanos.

*"La organización y defensa del imperio les obligo a sostener una amplia administración y una espesa red rutera que solo en el siglo XVIII D.C. pudo ser igulada". (Martinez-Ruiz, 1983)*

Durante a Idade Média, o comércio tornou-se quase nulo, como conseqüência do empobrecimento geral da Europa, processo que vinha-se arrastando desde a Era Romana, na qual, como produto do decaimento moral do império, as invasões bárbaras e o traslado do centro da época para Constantinopla tornaram pouco seguro e minimamente rentável à atividade. Esse fato percebeu-se claramente nas cidades, especialmente, nas que hoje fazem parte da chamada Europa Ocidental. Surgiu, dessa maneira, o Sistema Feudal, fechado por essência e auto-suficiente.

Durante o século XI, começaram aparecer claras mostras de mudança, em termos de um novo período de crescimento do comércio. A primeira, neste aspecto, é Veneza que pouco a pouco foi acertando um expedito intercâmbio com Bizâncio, a antiga Constantinopla, que lhe abriu as portas para comerciar com oriente médio. Além disto, os Suecos pelo norte, criaram um ativo movimento comercial no mar do Norte, atravessando a Rússia que também logrou estabelecer contatos com Bizâncio, além do Oriente. (Duby, 1987)

Dessa maneira, já nos séculos posteriores, observa-se um lento, mas seguro aumento dos fluxos mercantis, apoiado pelos avanços do sistema comercial em si, e o melhoramento dos meios de transporte.

Surgem assim dois pólos que irradiam para o interior do continente novamente a idéia de intercâmbio, como fruto de um relativo melhoramento das condições econômicas e do aumento da população que se traduziu em demanda. Fruto disto é o ressurgimento da cidade como centro da atividade com tudo o que isso implicava. Apareceu um novo setor da sociedade: os burgueses, comerciantes exitosos, que começaram a adquirir alguma ingerência, no destino das cidades.

Assim, durante os séculos XV e XVI, o comércio expandiu-se por grande parte

do mundo, no qual o descobrimento de América desempenhou um papel essencial, devido às grandes mudanças que este acontecimento provocou na economia europeia em geral, pelo fluxo desde o novo continente de grandes quantidades de metais preciosos. Produto disto é a aparição do sistema econômico chamado Mercantilismo, no século XVII. Nesse esquema as monarquias europeias sustentaram sua força e riqueza, graças à acumulação de metais preciosos. É desta maneira que se sustentou a base econômica daquelas nações, através da intervenção direta do Estado na indústria e na atividade comercial, devido ao poder econômico que o Estado tinha, graças à posse do ouro e da prata.

Junto a esse processo está o começo do Colonialismo, das quais as potências europeias disputavam entre si o controle de diversas regiões do mundo e a comercialização dos artigos produzidos nessas regiões. Um papel importante dentro deste fluxo teve o comércio escravista desde a África até a América, com retornos grandiosos para Europa.

Durante os séculos XVIII e XIX, o comércio girou em torno da chamada Revolução Industrial, fenômeno que modificou radicalmente as formas de produção e multiplicou a fabricação dos chamados produtos manufaturados. O comércio terminou por expandir-se definitivamente por todo o orbe, devido à necessidade de novos mercados para as grandes quantidades de produtos e das matérias-primas requeridas para a elaboração daqueles.

Por outro lado, a introdução de modernas técnicas não só na indústria como também nos meios de transporte revolucionou as velocidades dos fluxos e as quantidades do material transportado. Especial influência teve a aparição da Ferrovia, um dos grandes inventos do século XIX. Além disso, junto com as potências europeias se perfilou uma nova, extra-europeia, que começou a ter forte ingerência nos acontecimentos mundiais e por consequência no comércio, os Estados Unidos de América (EUA).

### **3.2 As dinâmicas atuais do Comércio**

Durante esse século, o comércio evoluiu junto com a tecnologia, expandindo-se como nunca pelo mundo graças aos modernos meios de transporte. Por outro lado os meios de comunicação modernos, massivos por excelência, como a televisão, tem provocado consumo, em setores que antes não faziam parte do mercado.

As formas de comerciar tanto nas chamadas estratégias de venda, como nos lugares de venda em si mudaram muito. Assim, nasceram conceitos com a publicidade, distribuidores, atacadistas, etc, além de novos lugares de comercialização, os supermercados, os hipermercados e nos últimos anos, os shopping, que se expandiram de uma maneira impressionante.

Mas, o que é o consumo?, comportamento que sustenta o comércio,

*“La explicación tradicional otorga al consumo el papel esencial en la explicación de las actividades económicas, dado que la producción se justifica como función de la satisfacción de las necesidades; ello sobretudo en los períodos de bajo consumo, cuando las necesidades se referian casi exclusivamente a alimentos y vestidos”.* (Carreras, 1990 ).

*“O consumo é um processo através do qual um valor de uso é gasto, é destruído, para satisfazer uma necessidade qualquer”.* (Pintaudi, 1981 )

Destas definições deduz-se, que em definitivo o consumo, atitude tão ligada ao comércio, não é outra coisa sendo a necessidade de adquirir certos produtos, que dependendo das épocas e modas, vão mudando, sobretudo nas sociedades modernas de hoje, em que ele é dirigido e orientado pela publicidade através dos meios de comunicação.

O economista norte-americano Kenneth Galbraith mostrou como se conjugam três motivações diferentes: uma, o desejo instintivo como necessidade biológica; outra, o desejo criado ativamente por parte dos produtores através da publicidade, e o comércio, em geral, com o que aparece a manipulação; e uma terceira, finalmente; que

consiste na criação passiva da aspiração ou ambição a partir das necessidades de imitação e emulação do outro, o que poderia classificar-se como necessidade de segundo a ordem (Carreras, 1991).

Comércio, sustentado pela necessidade do consumo, é uma atividade intimamente ligada à cidade através dos séculos. Assim, durante todo esse tempo, ele configurou certos princípios de localização, os quais foram delineados por diferentes teóricos, desde o século passado. Esses princípios encontram-se nas chamadas teorias de uso do solo urbano, onde o comércio ocupa um segmento importante de explicação do uso do solo nas cidades. Vejamos a seguir, algumas delas:

Para Hurd (Apud. Lima,1975), já no início do século, 1903, mostrou que o desenvolvimento urbano parte do centro para a periferia da cidade, acompanhando o caminho das vias de transporte e originando, desta forma, uma configuração estelar. Com o passar do tempo, as terras situadas entre os eixos originais são ocupados, mas a configuração básica permanece. Novas comunidades irão provavelmente aparecer na vizinhança de terminais externos ou cruzamentos com estradas secundárias. As faixas comerciais e de grupos de lojas localizavam-se ao longo dessas rotas axiais. É uma constante, principalmente em áreas onde as pessoas têm possibilidades de efetuar suas compras durante, ou após o caminho para o trabalho.

Uma das limitações básicas do modelo de crescimento axial de Hurd é que ele não menciona, nem os fatores causais, nem as atividades, que tiveram lugar durante o período pioneiro. Assim, pode-se observar que o interesse de Hurd voltava-se mais com os espaços vazios, situados entre os eixos de urbanização (Lima, 1975).

Burgess (Apud Northam, 1975- Varela, 1993) o modelo mais difundido, propõe que as cidades são formadas em padrões de múltiplo círculo e em cada um círculo ocorre uma série de atividades especializadas que determinam as características físicas das zonas residenciais e o uso do solo situado nas mesmas. O esquema total concebe as cidades como sendo divididas em cinco zonas de uso do solo:

**Zona N-1 :** A Zona central em quase toda área urbana é o núcleo comercial onde ocorrem numerosas atividades durante o dia, mas relativamente poucas à noite. Nessa zona estão concentrados os terminais dos meios de transporte coletivos, edifícios de recreação pública e centros cívicos.

**Zona N -2** : Zona de transição, devido à mistura de atividades de transporte comercial e antigas atividades industriais, dá-se a deterioração das primeiras unidades residenciais. Contém principalmente estabelecimentos que lidam com bens de conveniência, os quais oferecem um número limitado de produtos; negociantes independentes, pequenos e decadentes, mantêm suas próprias lojas, mas a taxa de mortalidade das mesmas é elevada. O processo tende a ser reforçado pela operação contínua de unidades varejistas maiores do núcleo central, pela emergência de instituições mais modernas e mais eficientes em regiões periféricas.

**Zona N-3** : Zona residencial de classe baixa ou zona de trabalhadores independentes, composta essencialmente de casas modestas, aglutinadas densamente.

**Zona N-4** : A Zona de residências, ou área da classe média, abriga pequenos comerciantes, profissionais e comerciantes que moram em residências isoladas ou em apartamentos entremeados de núcleos varejistas. A maioria das atividades varejistas está localizada ali, como consequência das tendências à descentralização e ao crescimento de subúrbios - dormitórios.

**Zona N-5** : A zona como área de residência pertence à classe alta. É caracterizada por residências caras.

Esta teoria é limitada pelo fato de não considerar a aparição do automóvel, e as profundas diferenças na morfológica do solo urbano, e pela complexa interação das múltiplas variáveis dos sistemas urbanos. O sistema atacadista, por exemplo, em muitas cidades permanece no mesmo círculo concêntrico porque depende do uso de terminais ferroviários o livre acesso a rodovias. O modelo de Burgess não pode ser aplicado a grandes áreas metropolitanas com formas geográficas diferentes, sem o risco de criar confusão e falta de precisão.(Northam, 1975 - Varela 1993)

Hoyt (Apud Northam 1975), baseado em Burgess desenvolveu a teoria de uso do solo ao longo e nas proximidades destas vias. Além disso, ele considerou os fatores de renda, classe social e estilo de vida nas áreas urbanas como os fatores assim alterados pelo homem tais como: estrada, pontes, e grandes edifícios públicos. O problema desta



tese como a de Burgess, é de que os padrões concêntricos ou setoriais não conseguem definir a grande maioria das estruturas das áreas urbanas (Northam, 1975).

Harris e Ullman (Apud Lima 1975), conceberam a teoria dos múltiplos núcleos. Esta diz que em muitas cidades o uso do solo não se processa em torno de um único, mas sim ao redor de diversos núcleos e ao redor de diversos núcleos discretos.

Um dos principais aspectos de sua teoria, para este estudo, é o de que o distrito varejista está ligado ao ponto de maior acessibilidade entre cidades .

*“Conseqüentemente distritos varejistas se beneficiam da aglomeração, a qual aumenta a concentração de consumidores potenciais e torna possível a compra comparada. Finalmente a alta concentração de pedestres, automóveis e transportes coletivos em distritos varejistas é antagônica às instalações ferroviárias e às de carga e descarga nas ruas”. (Lima, 1975)*

Estas observações de Harris e Ullman estão muito mais de acordo com as condições atuais das grandes cidades, como são as metrópoles de hoje.

Dos conceitos de uso de solo em que se colocou destaque anteriormente, e das áreas onde fica o comércio varejista, desloca-se a idéia de que há uma íntima relação das atividades varejistas e a estrutura das cidades. Portanto, a atividade comercial é uma necessidade da vida urbana e a própria existência e crescimento das cidades podem ser consideradas como uma conseqüência da necessidade básica do comércio.

Mas como se definem estes lugares onde ficam o comércio e as áreas de localização dele, desde o ponto de vista de alguns geógrafos, para:

- Manuel Plotkin (Apud, Lima 1975) elas são “As áreas geográficas em que uma loja atrai seus clientes”,

- para Jac Goldstucker (Apud, Varela 1993) são “espaços geográficos nos quais os custos de contato entre compradores e vendedores são mínimos”

- e finalmente para David Huff (Apud, Lima 1975) é “uma região geograficamente delimitada contendo consumidores potenciais, para os quais existe uma probabilidade

maior que zero de que eles comprem uma certa classe de produtos ou serviços oferecidos para venda por uma firma específica, ou por um aglomerado de firmas (Lima, 1975).

Vejamos agora algumas das características básicas das áreas de comércio em função das oportunidades de mercado no espaço geográfico. São elas :

- o tamanho da área em quilômetros quadrados.
- população, é o indicador mais geral do mercado potencial.
- renda, define a capacidade de compra da população
- número de residências, indica o número de unidades habitacionais existentes na área; é importante para determinar o grau de urbanização, densidade populacional e padrões de comportamento de compra.
- densidade de população
- a mobilidade é avaliada pela capacidade da população, da área, de se deslocar de um lugar para outro. É em função do número de proprietários de automóveis e das facilidades de transporte coletivo na área. Os métodos básicos para medir este fator são contagem do tráfego, análise dos pontos de origem e destino das viagens de compra e medida do tempo gasto e da distância percorrida.

Um segundo grupo de características estão em função dos hábitos espaciais de compra de pessoas residentes na área, em relação ao poder de atração de uma instituição varejista:

- Tamanho médio da área de comércio, envolve a determinação da área da qual alguma instituição existe atrai os seus clientes.
- Tempo de viagem de automóvel da região circunvizinha a um local.
- Distâncias percorridas, do ponto de origem até o estabelecimento de sua preferência.
- Poder de atração é uma função de porcentagem real de clientes.
- Mobilidade do cliente, envolve a determinação do número de automóveis possuídos pelos clientes habituais da instituição.
- Dados demográficos, determinados pelos seguintes critérios são úteis para estimar gastos:

a) Renda familiar

b) Propriedades das casas

1- Alugadas

2- Compradas e pagas

3- Compradas e ainda não pagas

c) Chefe de domicílio

1- Sexo

2- Idade

3- Escolaridade

4- Profissão exercida ou emprego atual

d) Número de pessoas residentes na casa

e) Gastos com alimentação

Sem dúvida, estas teorias em certo grau, encaixam-se na cidade de Americana, em especial o tradicional modelo de Burgess melhorado por Hoyt. Vejamos algumas das características do município e cidade de Americana.

### **3.3 A cidade de Americana e seu desenvolvimento industrial e comercial**

A cidade de Americana teve sua origem na Fazenda Machadinho, parte antiga da sesmaria concedida a Domingos da Costa Machado, em fins do século XVIII e depois adquirida por seus últimos proprietários Antônio Bueno Rangel, Basílio Bueno Rangel e Ignácio Correa Pacheco, no ano de 1873. Nessa época, foi loteada e vendida, sendo comprada por colonos italianos, americanos e brasileiros que moravam nas vizinhanças. O local apresentava, então, o aspecto de comunidade rural, com habitantes espalhados por propriedades agrícolas lavrando a terra. Os americanos que deram o nome ao município trouxeram seus hábitos, costumes e técnicas agrícolas do sul dos Estados Unidos. Essa comunidade deve sua origem ao Imperador Pedro II e ao Coronel William H. Norris e seu filho Robert Norris , ambos veteranos da Guerra de Secessão, os quais instalaram-se junto com outros colonos da mesma origem em terras do município de Campinas, que posteriormente viriam a ser os atuais municípios de Americana e Santa Barbara d'Oeste.

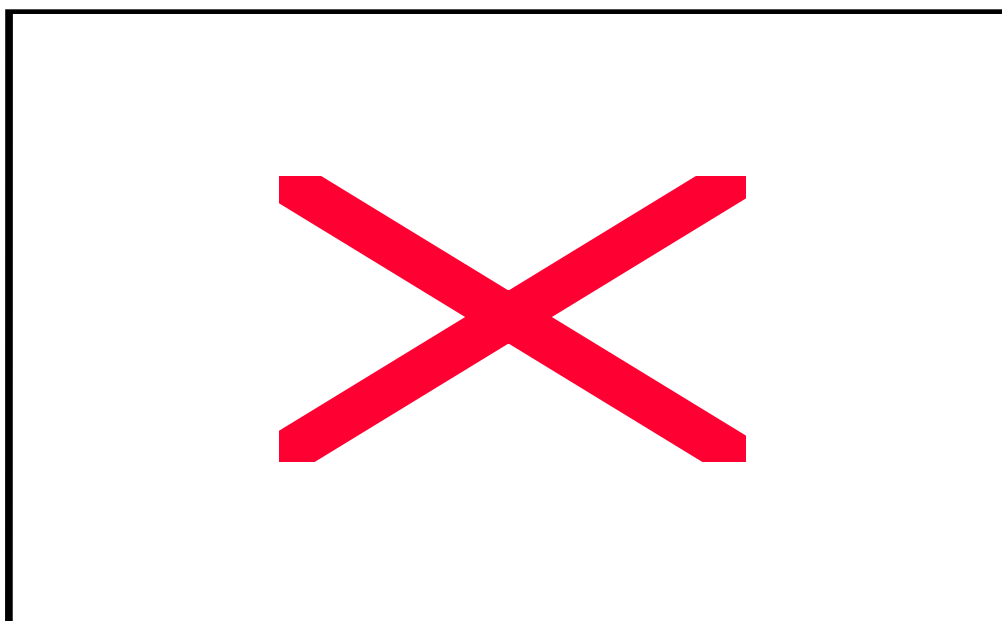
*“A tese mais defendida respeito do origem do povo, tem como fundador o Capitão Ignácio Correa Pacheco, pois com o loteamento de suas terras, estas adquiridas da Fazenda Machadinho, permitiram a várias famílias adquirirem um pedaço de chão, onde nele instalam suas casas, ou seu estabelecimento comercial iniciando assim, ao redor da Estação Ferrea o núcleo que gerou a cidade.” (Cappelaço, 1991)*

O povoado nasceu, produto de algumas edificações que foram levantadas com o surgimento da Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviais, e estendeu seus trilhos através do município, cuja estação foi inaugurada, em 27 de agosto de 1875, com o nome de estação de Santa Bárbara, que se alternava com o nome de Americana, denominação que foi adotada definitivamente a partir deste século. Em 12 de novembro de 1924, foi criado o município com o nome de Vila Americana, pelo decreto n-º 9775, de 30 de novembro de 1938, passando a chamar-se Americana e foi-lhe

incorporado o distrito de paz de Nova Odessa. Em 1953 criou-se a comarca de Americana.

A cidade de Americana localiza-se no Estado de São Paulo (Ver Mapa N°4), ao noroeste da capital Paulista. Sua área é de 122 km<sup>2</sup>, caracterizando uma pequena e quase inexistente área rural, sendo grande parte do município urbano. A sede do município localiza-se nas seguintes coordenadas geográficas 22° 44' 21" latitude sul e 47° 19' 5" de longitude oeste. A distância da capital Estadual é de 114 km por via Rodoviária ou Férrea, faz divisa com os municípios de Limeira, Cosmópolis, Paulínia, Nova Odessa e Santa Bárbara d'Oeste. O clima fica dentro da classificação do tropical oscilando a temperatura entre 12° e 35° com uma média de 26°, a precipitação chega aos 1.473 mm. (Cappelaço, 1991)

#### **MAPA N°4 LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE AMERICANA NO ESTADO DE SÃO PAULO**



Fonte: Desenho do autor

A população sofreu as influências de portugueses, americanos, alemães e árabes mas hoje uma parte importante dos 153.778 habitantes (1991) descendem de

italianos, além das posteriores migrações, de contingentes populacionais nacionais.

A respeito da base econômica do município, ele nasce no contexto econômico, integrado sob o impulso da agricultura até mais ou menos 1920, quando começou a desenvolver um assentamento industrial e comercial; que esteve muito ligado ao setor têxtil. Ele estruturou suas bases no final do século XIX, produto das abundantes plantações de algodão, período que coincidiu com a decadência dessa atividade no Estado de Rio de Janeiro, devido à distância que esse centro tinha com os centros de cultivo do Nordeste brasileiro. Esse fato da proximidade das matérias-primas permitiu reduzir os custos de produção, no referente a transporte e fretes.

Além dessas vantagens, a localização no interior significava proximidade com o principal mercado consumidor. A população rural, além dos abundantes recursos hídricos e de quedas de água, foram fatores importantes para a construção de usinas hidroelétricas para obtenção de energia.

A primeira fábrica têxtil teve sua origem na Fazenda Salto Grande, sob a direção do senhor Clement Willmont, que importou os primeiros teares para a produção de tecidos de algodão. Mais tarde, esta firma passou chamar-se Fábrica de Tecidos Carioba, pertencente à Sociedade Rawlinson Müller & Cia.

Após a Primeira e Segunda Guerra Mundial, o pólo industrial de Americana consolidou-se. A partir da primeira fábrica surgiram muitas outras. Esse processo de consolidação ficou claro graças à liberalização dos mercados consumidores europeus, à diversificação da produção têxtil, e à criação de uma fábrica de fitas de seda em 1922 e à produção de tecidos de seda, dois anos mais tarde. Em 1941, surgiu a Cooperativa Industrial de Tecidos Rayon de Americana. O desenvolvimento da indústria têxtil acelerou-se, transformando a cidade de Americana num importante parque industrial têxtil.

Entre os fatores de tal desenvolvimento encontram-se, a existência de matéria - prima (algodão), abundância de energia elétrica, mão-de-obra e os meios de transporte. Primeiro o Ferroviário e depois o Rodoviário através da Via Anhangüera. Isso comprova que os fatores clássicos de localização industrial foram relevantes para explicar o surgimento do pólo têxtil de Americana. (Mendes, 1997)

Após 1980 e principalmente na década dos noventa, o tradicional Pólo Têxtil de Americana foi duramente atingido pela política de abertura comercial, implantado no

país pelo Estado brasileiro, pela necessidade de modernização de sua maquinaria e equipamento, e pela concorrência e competitividade dos produtos internacionais (Mendes, 1997).

Com referência ao setor de comércio e de serviços no município, ele tem uma localização clássica de acordo com os modelos de uso de solo dos centros urbanos já anteriormente comentados. Ele localiza-se tradicionalmente na área central e/ou nas proximidades das vias principais de transporte como a ferrovia e as avenidas que a enlaçam com as rodovias.

Este comércio tem especiais características e por razões óbvias, devido à ligação com o setor têxtil, motor econômico da cidade. Dessa forma Americana é um pólo de atração para compradores desse tipo de produtos, que, procuram melhores preços, devido à competência que se produz nesse setor.

*“O município de Americana, vê-se, em seu histórico seu desenvolvimento gerar em torno de indústrias têxteis, por tanto advém daí, sua área comercial especializada em tecidos”. (Cappelaço, 1991)*

Esta área, onde se situa o tradicional comércio de Americana, mistura os comércios e serviços no centro da cidade, nas proximidades da estação de trens da Fepasa, na área central urbana. Ali associam-se geralmente lojas pequenas e grandes do setor têxtil. É importante mencionar que foi nessa área, que se instalaram as primeiras fábricas de tecidos, devido a sua proximidade da estação de trens, o primeiro meio de transporte utilizado para a saída dos produtos. Hoje, como já foi comentado, esse lugar é o centro comercializador dos tecidos elaborados neste pólo têxtil. Portanto, deduz-se que o solo dessa região anteriormente majoritariamente industrial, evoluiu, por diversas razões, como por exemplo localização, proximidade aos meios de transporte utilizados ou estratégias de mercado, para o comércio propriamente, mas de um mesmo tipo de produto.

Com relação à localização espacial na planta da cidade do comércio e dos serviços de Americana, o que se destaca na presença dessas atividades é a Rua Dr. Antônio Lobbo, que acompanha a linha férrea. Outras, em destaque, que têm consolidado-se no tempo são: a Rua 30 de Julho, Rua 7 de Setembro, Dr. Cândido

Cruz e Rua Ipiranga, todas dentro da mesma área e próximas umas às outras.

As mais novas localizações do setor são fruto do fenômeno de instalação do comércio nas periferias da cidade ou na Rodovia que passa nas margens da cidade, na Via Anhangüera. As características para as prováveis razões dessas novas tendências de localização e uso de solo do comércio serão analisadas na quarta parte deste trabalho.



# CAPITULO IV

## **CAPITULO N°4**

### ***Via Anhangüera, como base da industrialização e expansão do Comércio e os Serviços***

#### **4.1 O Comércio na rodovia**

Em sua concepção mais simples, as estradas constituem espaços de ligação interurbana, desde o começo das civilizações. Mas hoje, além de cumprir sua função, de uma importância fundamental no mundo moderno em que nos desenvolvemos, ela desempenha adicionalmente um novo papel no espaço, o de proporcionar mobilidade e circulação às pessoas e mercadorias.

Esse fato tem transformado a rodovia em um lugar de relevância econômica muito importante. Tal importância foi descoberta primeiro de forma massiva pela indústria que viu nela, ou melhor, nas suas proximidades ou nas margens dela, um espaço para instalar-se com o objetivo de se aproximar de uma via de comunicação rápida e expedita, que a vinculasse aos centros provedores de matéria-prima e aos consumidores.

Tal fenômeno pode ser comprovado facilmente no caso do Estado de São Paulo; onde uma porcentagem significativa da indústria se localizou do lado das mais movimentadas rodovias, num processo que foi propiciado por políticas governamentais, devido a problemas de saturação industrial na cidade de São Paulo. Esse processo foi anteriormente analisado no capítulo I.

É esse rol de importância econômica fundamental para a sociedade moderna, que a rodovia tem adquirido e que um outro setor econômico tem começado a usufruir das suas vantagens: o comércio. Este desenvolveu-se como produto das condições e circunstâncias que a indústria lhe têm incorporado às modernas rodovias. Pode-se deduzir então, que a indústria serviu de ponto de apoio para a atração do moderno comércio e serviços para a rodovia, não obstante, sabendo-se que o comércio não só agora instalou-se nas estradas. Ele as utilizava desde há muito tempo, mas em sua

expressão mais simples. A idéia é mostrar a presença de um novo tipo de comércio formal, de dimensões empresariais, e por certo, de bom respaldo econômico e infraestrutura, como são os “Shopping Centers” e “Outlet”, que se instalam nas rodovias, representando um fenômeno novo no espaço.

Esse fenômeno que se vem observando globalmente representa também uma tendência que pode ser detectada nas estradas brasileiras e mais pontualmente nas do Estado de São Paulo.

Pode-se inferir assim que a comercialização dos produtos também agora é feita nas estradas, elas constituem um ponto de passagem de pessoas e veículos, tanto públicos, como privados. Isso ocorre como conseqüência do acesso e massificação do uso do automóvel pela população, ocasionando uma maior liberdade de movimento e circulação para algo tão simples, como são as compras, nesse caso na, estrada ou suas proximidades. Isso constitui um prolongamento do espaço que o comércio também utiliza, aproveitando o movimento das estradas, sendo esta, uma estratégia moderna, da globalização que utiliza novas técnicas para provocar consumo num novo espaço de circulação, as estradas adquirem maior tráfego e importância.

Em seqüência ao trabalho, revisaremos e analisaremos o que de fato está construído nas margens da rodovia Anhangüera, no trecho que atravessa o município de Americana no Estado de São Paulo, área escolhida como amostra da pesquisa.

## **4.2 Análises e Descrição da área de estudo** **( Rodovia Anhangüera, trecho Município de Americana)**

A área de estudo escolhida para essa pesquisa, é a Rodovia Anhangüera, devido ao fato dela representar uma das colunas vertebrais básicas para comunicação rodoviária do Estado de São Paulo, pelo que sua importância econômica é fundamental, inclusive para o contexto brasileiro.

Foi escolhido o trecho que atravessa o município de Americana a 125 km da capital estadual, cuja extensão é de 10 quilômetros. Ele começa ao Sul no quilômetro 120 onde faz a divisa com o município de Nova Odessa, até o quilômetro 130 ao Norte com o município de Limeira, cuja fronteira natural é o Rio Piracicaba.

As razões para escolher esse trecho e o município de Americana são: a marcada e desenvolvida presença do fenômeno em estudo no trecho, ou seja, do comércio e os serviços às margens da rodovia, produto de uma importante, movimentada e desenvolvida atividade comercial e econômica, estreitamente ligada à vocação de pólo têxtil do município, reforçada pelo processo de interiorização da indústria Paulista, verificado a partir da década dos setenta.

Para o cadastramento e posterior análise do construído se tem dividido, as edificações nos clássicos três setores econômicos: indústria, comércio e serviços.

Na seguinte lista se observaram a totalidade das construções de acordo com a localização espacial delas em sentido interior capital, ou seja a partir do rio Piracicaba para o sudeste. (Ver Quadro N°2)

Para efeitos de configuração dos quadros N°2, 3, 4 e 5, e posterior análise deles se tem designado como margens Sul, o flanco direito e como margens Norte o flanco esquerdo.

**QUADRO Nº2**  
**CONSTRUÇÕES NAS MARGENS DA VIA ANHANGÜERA , SETOR MUNICÍPIO DE**  
**AMERICANA**

<b>Margens Norte</b>	<b>Margens Sul</b>
<b>1-Polienka, Indústria têxtil</b>	<b>1-Casa</b>
<b>2-Prosato, lateamento e Pintura iato de areia e granalha de aço</b>	<b>2-Vendedor de Fruta</b>
<b>3-Construção de Prefabricação Sudeste</b>	<b>3-Vendedor de Fruta</b>
<b>4-Posto Esso</b>	<b>4-Vendedor de Fruta</b>
<b>5-Borracharia</b>	<b>5- Ficap</b>
<b>6-Auto Elétrica</b>	<b>6-Good Year</b>
<b>7-Casa</b>	<b>7-Praça de Esportes da Good Year</b>
<b>8-Mecânica Elétrica</b>	<b>8-Água Mineral Americana</b>
<b>9-Casa</b>	<b>9-Guichos Ruy Borracharia</b>
<b>10-Casa</b>	<b>10-Concrelix Cimento em Caminhões</b>
<b>11-Auto Elétrica</b>	<b>11-Têxtil Tabacaw</b>
<b>12-Auto Elétrica Mingo</b>	<b>12-Fábrica Rhodes Têxtil</b>
<b>13-Comercial Anhangüera Confeções Camisas e Bermudas</b>	<b>13-Jr Stirani Tecelagem</b>
<b>14-Lanchonete</b>	<b>13-Meias Iagnit Unic</b>
<b>15-Casa</b>	<b>14-Translopes</b>
<b>16-Casa</b>	<b>15-Radial Pneus</b>
<b>17-Posto Petrobras (Construção)</b>	<b>16-Têxtil Tocantis Ltda</b>
<b>18-Radiadores Zanaga</b>	<b>17-Têxtil Kacyumara</b>
<b>19-Drill Center Poços Artesianos</b>	<b>18-Sala de vendas Kacyumara</b>
<b>20-Freios Anhangüera</b>	<b>19-Shopping Via Direta</b>
<b>21-Venda de verduras</b>	<b>20-Transportes Listamar</b>
<b>22-Oficina Mecânica do Baiano</b>	<b>21-Oltex Fios Plásticos</b>
<b>23-Fabrica Globo Esquadros de Alumínio</b>	<b>22-Poli Alumínio</b>

24-Casa	23-Têxtil Unitika
25-Casa	24- Fama Puro Linho
26-Ney Náutica Acessórios	25-Loja de Blocos de Cimento
27-Vendedor de Fruta	26-Casa
28-Ferlin Acessórios Têxteis	27-Rc Armazéns Gerais
29-Madeiras Americana Ltda	28-Casa
30-Potencial Hidráulica Macacos	29-Vendedor de Fruta
31-Comercial Rodo Viva	30 Vendedor de Fruta
32-Oficina Funileria America MCT	31-Vendedor de Fruta
33-Vendedor de Fruta	32-Restaurante Caminhoneiro
34-Vendedor de Fruta	33-Casa
35-Oficina Mecânica	34-Dias Ribeiro Instalações Industriais
36-Depósito Skol de Cerveja	35-Vendedor de Fruta
37-Borracharia	36-Somex Caldeira Instalações e Manutenção
38-Alimentos Balanceamento Trevisann	37-Poliquini Metalúrgica
39-Auto Elétrica Fukamatsu	38-Armed Molas Ltda
40-Churrasqueria Boi Assado	39-Peças de Carro Fio e venda de ônibus
41-Posto Shell Colúmbia	40-Casa
42-Casa de Retiro	41-Venda de Mel e Sucos
43-Casa	42- Têxtil Saint Croix, atual Cumberiana (prédio em aluguel)
44-Vendedor de Fruta	
45-Casa	
46-Casa	
47-Casa	
48-Anacirene Logística e Transporte	
49-Parços Indústria Camisas de Linho	
50-Polícia Rodoviária Militar	

51-Posto Shell, Churrasqueria Gaúcha 7	
52-Tornetta Transporte e Peças	
53-Fabrica Açúcar Liquida (Construção)	
54-Casa	
55-Vendedor de Fruta	
56-Vendedor de Fruta	
57-Oficina de Carros	
58-Caminhoneiro Veículos Repostos	
59-Churrasqueria Riograndense	
60-Posto Ipiranga	
61-Borracharia	
62-Posto Petro Fort	
63-Mecanica e Elétrica	
64-Borracharia	
65-Avicultura	
66-Restaurante e Lanchonete	
67-Transportadora ABC	
68-Galpão de Caminhões (construção)	

**Fonte:** Trabalho de campo. Junho, 1997, Novembro 1997, Abril de 1998

As construções foram individualizadas por setores de acordo com a classificação que segue. Assim, as **Azuis** correspondem à **Indústria**, **Oliva** ao **Comércio**, **Marrom** aos **Serviços** e **Verde** ao **Habitacional**. Continuando, os estabelecimentos foram classificados de acordo com o setor econômico a que pertencem, isto é, Indústria, Comércio e Serviços.

**4.2.1 Processo de implantação da Indústria na margens da Rodovia Anhangüera (Município de Americana)**

- **QUADRO Nº3**

- **IMPLANTAÇÃO DO PARQUE INDUSTRIAL DA CIDADE DE AMERICANA NAS MARGENS DA VIA ANHANGÜERA**

- Margens Norte	- Margens Sul
- Polienka 1976	- FICAP 1973
- Construção Pre-fabricada 1985	- Good Year 1973
- Fábrica Globo Esquadros e Alumínio 1992	- Água Mineral Americana 1975
- Parços Indústria de Camisas de Linho 1974	- Têxtil Tabacow 1975
- Fábrica de açúcar Liquida (em construção )	- Fábrica Rhodes Têxtil 1974
-	- J R Stirani Tecelagem 1973
-	- Meias Lagnit Unic 1994
-	- Têxtil Tocantis 1968
-	- Têxtil Kacyumara 1971
-	- Poli Alumínio 1997
-	- Oltex Fios Plásticos 1997
-	- Têxtil Unitika 1961
-	- Fama Puro Linho 1991
-	- Poliquini Metalúrgica 1985

**Fonte:** Pesquisa Direta, Cadastro Prefeitura de Americana

Foram classificadas nesse segmento todas as construções que cumpriam com o rol de fábrica e que, portanto, produziam algum produto determinado para o mercado, sendo, sem duvida, os têxteis, os mais encontrados. A ordem no quadro das indústrias, esta feita de acordo a sua localização (no sentido interior capital) nos croquis do final do



capítulo.

Os locais pertencentes ao setor industrial correspondem em geral às ocupações mais antigas e são, em uma boa porcentagem, vinculadas aos têxteis, sendo a mais antiga a Unitika, estabelecida em 1961. Posteriormente, aparecem todas as outras grandes indústrias que podem ser vistas nas margens da estrada, em especial na década dos setenta, como as Têxtil Tocantins em 1968, Polienka em 1976, Ficap em 1973, Good Year em 1973, Tabacow S.A em 1975, Rhodes 1974, JR Stirani Tecelagem 1973, Têxtil Kacyumara 1971, Parço Camisas de linho em 1974, Poliquini 1985 do setor metalúrgico e mais recentemente Fama Puro Linho 1991, Poli Alumínio de 1997 e Oltex Fios Plásticos 1997. A maioria destas fabricas pertencem ao setor têxtil ou estão vinculadas a ele, como é o caso da Oltex.

É importante destacar, como anteriormente foi comentado no capítulo III, que as empresas têxteis passam por uma profunda crise, a qual se evidencia nas fábricas de pequeno porte sem manutenção regular, o qual se verifica nas suas fachadas. Podem-se apreciar o fechamento de outras como a Saint Croix, do setor têxtil, sendo hoje suas instalações colocadas em aluguel, ou na divisão de seus lotes para outros fins como é o caso da Lenço Inject Plásticos, cujas antigas instalações foram divididas entre uma transportadora e um depósito de contêineres.

Apesar dessa situação, existem sinais de novos investimentos refletidos nas novas instalações inauguradas de Oltex Fios Plásticos e no acondicionamento de um prédio aproximadamente no quilômetro 122,5 da Via Anhangüera para uma fábrica de açúcar líquido.

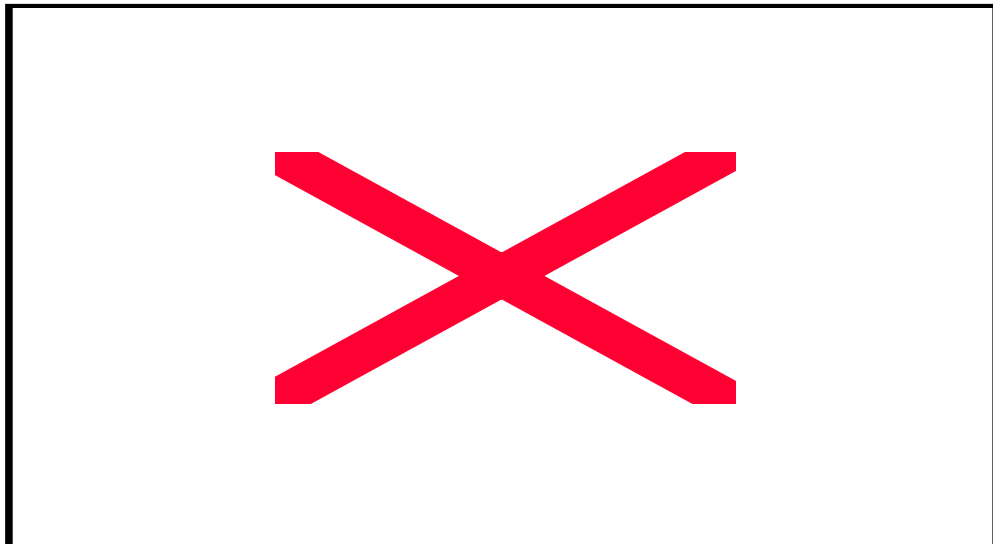
Voltando à questão acerca das mais antigas fábricas, a presença delas deve-se ao fato do processo de deslocação interna da indústria têxtil dentro do município de Americana, na procura de melhores localizações, com mais espaço, e de outro lado, do meio de comunicação mais rápido e eficiente, a Rodovia.

Estas fábricas provinham de outras áreas industriais da cidade, que se urbanizaram, produto do crescimento urbano. Elas foram rodeadas por setores populacionais ou comerciais, provocando problemas à indústria, devido ao estrangulamento dos fluxos de transporte e distribuição da produção e das matérias-primas. Assim, viram-se dentro do raio urbano com as moléstias derivadas para a mesma população residente nas proximidades. É importante destacar que estes investimentos em novas plantas têxteis,

numa percentagem importante receberam uma entrada de capital estrangeiro para a expansão de suas fábricas. Exemplos disto são a Unitika e a Kacyumara com capitais vindos do Japão.

Outrossim, destaca-se a grande indústria da Good Year, estabelecida no quilômetro 127 da Via Anhangüera no ano 1973 (Ver Figura N°3), investimento que representa claramente o êxito das medidas impostas pelo Governo Estadual de São Paulo para interiorizar a indústria fora da capital.

### **FIGURA N°3 IMAGEM DA INDÚSTRIA GOOD YEAR KILÔMETRO 124 DA ANHANGÜERA**



Fonte: Arquivo do autor.

Esse grande investimento, por parte de uma multinacional, enquadra-se nas características procuradas e proporcionadas pelo governo para as novas indústrias saírem da grande São Paulo. Grandes espaços para construir, de lado ou nas proximidades de uma via rápida e expedita que se comunica com o grande mercado consumidor, São Paulo, e os centros abastecedores de matérias-primas. Finalmente, é o fato de instalar-se a uma distância relativamente próxima da capital paulista.

Dessa maneira, pode-se observar que é o setor têxtil quem domina o parque

industrial da região, sendo as exceções a Good Year de manufaturas, Poliquini e Poli Alumínio da Metalurgia e Água Mineral Americana de 1975 que se enquadrou neste setor por suas características de produção de um produto determinado, neste caso a Água Mineral, pertencente ao setor Alimentício.

Outras indústrias localizadas na área de diversos setores e tamanhos são a Indústria de Construções Pré-fabricadas, no quilômetro 129,5 na frente da Ficap, de 1985 e a Fábrica Globo de Esquadrias de Alumínio de 1992.

**4.2.2 Relação dos estabelecimentos comerciais nas margens da Via Anhangüera (Município de Americana)**

**QUADRO Nº4**

**IMPLANTAÇÃO DO COMÉRCIO DA CIDADE DE AMERICANA NAS MARGENS DA VIA ANHANGÜERA**

<b>Margens Norte</b>	<b>Margens Sul</b>
- Posto Esso 1997	- Radial Pneus 1984
- Radiadores Zanaga 1997	- Sala Vendas de Têxtil Kacyumara 1997
-Comercial Anhangüera Confecções camisas e Bermudas 1997	- Shopping Via Direta 1993
- Auto Peças Panda e Mecânica 1988	- Restaurante do Shopping 1993
- Lanchonete 1991	- Loja Blocos de Cimento 1994
- Posto Petrobrás (em Construção)	- Restaurante Caminhoneiro 1985
- Venda de Verduras 1996	- Venda Ônibus 1986
- Posto de Molas e Freios 1989	- Armend Molas Ltda. 1990
- Ney Náutica 1974	- Peças de Carro e Vendas de ônibus Fio 1982
- Ferlín Acessórios Têxteis 1995	- Venda de Sucos e Mel 1998
- Madeiras Americana 1989	
- Hidraulica Macacos 1989	
- Comercial Rodoviva 1988	
- Deposito Skol 1995	
- Churrascaria Boi Assado 1988	
- Churrascaria Gaucha 7 1977	
- Posto Shell 1977	
- Tornetta Transportes e Peças 1973	
- Caminhoneiro Veículos Ltda 1993	
- Churrascaria Riograndense 1980	
- Posto Ipiranga 1972	
- Posto Petro Fort 1997	
- Avicultura 1968	
- Venda de Sucos e Mel 1998	

**Fonte:** Pesquisa Direta, Cadastro Prefeitura de Americana

Para enquadrar os estabelecimentos neste setor, buscaram-se características próprias da atividade. Portanto, estabelecemos dois critérios : características semelhantes na oferta de produtos e características semelhantes no público alvo. Além, comercializam um determinado produto ou um grupo deles, e se são de caráter público, isto é, se destinam a atender a qualquer consumidor. A ordem no quadro do comércio está feita de acordo com a sua localização (no sentido interior-capital) nos croquis do final do capítulo.

Em geral, os locais destinados para esta atividade são mais novos do que cumprem o rol de indústria e bem mais pequenos por certo, em termos de metros quadrados construídos.

O comércio localizado nessa área é voltado ao atendimento dos meios de transporte público e privado, assim como das pessoas que por ali circulam. É o caso dos postos de combustíveis, lojas de reposição de carro ou pneus, venda de automóveis e restaurantes. Assim os postos em sentido interior-capital são: o Esso de 1985, Petrobrás em construção de 1998, Shell de 1990 e de 1977, Ipiranga de 1972 e o Petro Fort de 1997. Além disso, ao longo da estrada, encontram-se lojas de venda de repostos as quais se concentram entre os quilômetros 128 a 126,5 e no final do tramo, ou seja, nas proximidades do quilômetro 120.

No caso dos restaurantes existentes vários majoritariamente os que se classificam dentro do rótulo de Churrascaria como são: Boi Assado, estabelecida em 1988, a Gaúcha 7 em 1977 e a Riograndense de 1980.

Deduzimos então, que a orientação do comércio dessa área está em função praticamente das atividades desenvolvidas na rodovia, isto é, do transporte de pessoas e mercadorias.

Apesar disso, existem outros estabelecimentos que começam a aparecer, produto desse fenômeno novo do comércio se instalar nas rodovias em setores que geralmente se encontra no interior das cidades. É o caso de lojas de materiais de construção e madeiras, as quais procuram essa localização, devido ao tipo de mercadoria vendida, geralmente de grandes volumes. É o caso de Madeiras Americana. Casos mais claros que refletem esse fenômeno de novos setores instalando-se, são lojas que oferecem acessórios náuticos ou têxteis, como são Ney Náutica de 1974, e Ferlin Acessórios têxteis de 1995, além de uma loja especializada na venda de camisas e bermudas,

oficialmente estabelecida desde 1997, que anteriormente, atuava de forma mais artesanal e sem loja própria, constituindo uma empresa familiar. Esse estabelecimento se rotula como comércio, apesar de constituir também uma pequena empresa de confecção, já que os próprios donos consideraram assim, como setor do comércio.

Um caso especial, e que sem dúvida merece o rótulo de novo fenômeno, é a construção do Shopping Via Direta, que se encontra na entrada principal da cidade de Americana, na margens Sul da Anhangüera. Essa construção representa o melhor exemplo dessa nova tendência do comércio, de procurar a rodovia como um novo espaço de comercialização de outros produtos, além dos tradicionais que anteriormente foram comentados. No caso desse centro comercial, o forte dos locais são os produtos têxteis, majoritariamente, de roupas.

O Via Direta Shopping das Fábricas, inaugurado em Dezembro de 1993, é constituído de 90 lojistas que, em sua maioria, são representantes de postos de venda direta ao público de indústrias têxteis, em ramos de confecções e tecidos. (Araujo, 1998)

Um caso claro desse fenômeno de venda direta ao consumidor por uma fábrica constitui a Sala de Vendas da Têxtil Kacyumara, localizada ao lado da Fábrica, criada em 1995. Essa nova tendência obedece à apreciável quantidade de pessoas que circulam pela rodovia, representando um mercado consumidor importante, é o caso da Anhangüera, via de circulação diária de milhares de pessoas.

Além do comércio estabelecido, encontram-se os vendedores ambulantes em barracas, cujo melhor representante são os vendedores de fruta.

Outros casos pontuais de comércio são a venda de Blocos Cimento, instalada desde 1994, o Depósito de Cervejas Skol, de 1995, que mais bem cumpre a função de distribuição ao comércio do produto, e a antiga loja Avícola localizada junto ao viaduto do quilômetro 120, ali desde 1968.

Dessa maneira, podemos dividir os setores dos produtos oferecidos pelo comércio para a venda, em sub-setores. Vejamos: o AUTOMOBILÍSTICO: Postos de Serviço, Vendas de Repostos e Pneus, Venda de Acessórios, Venda de Veículos e/ou Ônibus. ALIMENTÍCIO: Bares, Lanchonetes, Restaurantes e Churrascarias, VESTUÁRIO, CONSTRUÇÃO e ACESSÓRIOS e finalmente VÁRIOS.

**4.2.3 Relação dos estabelecimentos prestadores de Serviços nas margens da Via Anhangüera (Município de Americana)**

- **QUADRO Nº5**

- **IMPLANTAÇÃO DOS SERVIÇOS DA CIDADE DE AMERICANA NAS MARGENS DA VIA ANHANGÜERA**

<b>Margens Norte</b>	<b>Margens Sul</b>
-Prosato Pinturas 1995	-Praça de Esportes da Good Year 1980
-Borracharia 1994	-Translopes 1997
-Auto Elétrica 1994	-Guichos Ruy Borracharia 1956
-Mecânica e Elétrica 1984	-Concrelix Cimento 1981
-Auto Elétrica 1993	-Transportes Listamar 1981
-Auto Elétrica Mingo 1994	- RC Armazens Gerais 1996
- Drill Poços Artesianos 1981	-Borracharia 1997
-Oficina Mecânica do Baiano 1982	-Dias Riveiro Instalações e Manutenção 1995
-Funilaria America MCT 1995	-Somex Caldeiras e Instalações e Manutenção 1995
-Oficina Mecânica 1994	
- Borracharia 1994	
-Auto Elétrica Fukamatsu 1997	
-Alimentos e Serviços Trevisam 1997	
-Casa de Retiro 1990	
-Transporte e Logística Aracirene 1996	
-Mecânica Elétrica 1997	
- Oficina de carros 1992	
-Transportadora ABC 1997	
-Garagem 1992	

**Fonte:** Pesquisa Direta, Cadastro Prefeitura de Americana

Foram especificadas, nesse setor, todas aquelas construções que oferecessem um serviço ou trabalho específico para o público que circula por ali, serviços vinculados a um ofício ou profissão. Encontram-se nessa situação as oficinas de conserto de carros, funilarias, garagem e borracharias, devido a sua vocação de atendimento técnico aos meios de transporte, sendo portanto esta localização privilegiada devido à grande circulação destes meios pela estrada. A ordem no quadro dos serviços está feita de acordo a sua localização (no sentido interior-capital) nos croquis do final do capítulo)

Além dessas, encontram-se as empresas de transporte, como as Listamar, localizada desde 1981, Translopes de 1997, assim como ABC no mesmo ano e a Transporte e Logística Amacireme de 1996, como uma das maiores e mais elaboradas construções localizadas ao lado da estrada, no tramo em estudo. As empresas escolheram localizar-se ali, devido a sua proximidade com a Rodovia, o meio pelo qual interagem na sua função de transporte de mercadorias de todo tipo, privilegiada portanto por razões de acessibilidade e funcionalidade.

Outros estabelecimentos que oferecem diferentes e diversos tipos de serviços são: Prosato Pinturas, ali desde 1995, Drill Center Poços Artesianos a antiga empresa de Guinchos Ruy de 1956, Concrelix que oferece caminhões de Transporte de Cimento de 1981, e serviços especializados como Instalações Industriais Dias Ribeiro de 1996 e a Somex Caldeiras Manutenção e Instalação de 1995.

Um caso especial constitui a Praça de Esportes da Good Year vinculada à transnacional produtora de pneus, que é uma área de recreação para os empregados e funcionários da fábrica.

Finalmente, existe uma Casa de Retiro, instalada em 1990 a um costado do viaduto principal de entrada à cidade de Americana no quilômetro 125, instalação destinada a labores sociais e religiosas. No fim do tramo, encontra-se uma garagem ainda em construção desde 1992, ainda sem finalidade definida.

Como se pode observar, a quantidade de construções nas margens da estrada é grande num raio de apenas dez quilômetros, motivo pelo qual a concentração e densidade é alta e a variedade dos estabelecimentos é ampla. Pode-se concluir então que o tramo representa um ponto propício para o estudo do fenômeno do comércio nas estradas, em questão.

Por outro lado, cumpre-se o processo natural em que foi a indústria que primeiro se



instalou neste lugar, e a que proporcionou novas características de interesse para que o comércio as utilizasse também, como lugar de localização. Um exemplo de união direta entre os dois setores constitui a sala de venda e exposição de produtos que as Fabricas Good Year e Kacyumara tem, usufruindo das condições de passagem constante de pessoas por ali. Constituindo esta uma nova política das fábricas a venda no varejo.

### **4.3 Análise da evolução histórica das construções na área de estudo**

Sem dúvida, através dos anos, a quantidade de construções estabelecidas na Via Anhangüera no trecho pertencente ao Município de Americana tem aumentado progressivamente, devido a diversas situações, parte das quais anteriormente foram comentadas. A mais relevante delas resume-se à importância adquirida pela estrada como meio de circulação constante de pessoas, que constituem em um mercado potencial para aquelas construções que, numa importante quantidade, representam o comércio e serviços.

Fatores importantes dentro dessa situação e que também têm influenciado o deslocamento do comércio e dos serviços, assim como da indústria, anteriormente, são a saturação do solo central da cidade de Americana, circunstância que tem colaborado de maneira importante a grande quantidade de automóveis que circulam neste setor da cidade, fazendo mais lentos e dificultosos os deslocamentos das pessoas para suas atividades, elevando os custos, situação em que o comércio e os serviços não estão excluídos.

Além disso, a falta de lugar para estacionamentos, os prováveis problemas de segurança e a falta de vias rápidas de acesso e saída do centro, têm alimentado projetos de saída do comércio para lugares que não apresentam os problemas anteriormente descritos e que, pelo contrário, oferecem facilidades para a atividade destes dois setores.

Tais lugares com as características almejadas pelo comércio se têm traduzido nos shoppings, os quais se localizam do lado das estradas. Estes centros comerciais são modernas formas de comercialização dos produtos, em grandes edifícios climatizados, que precisam estar nas cercanias de um anel viário de acesso a uma cidade, com fáceis entradas e saídas e com possibilidades de expansão para evitar futuros colapsos, como ocorre nos centros comerciais tradicionais nas áreas comerciais das cidades, como é o caso de Americana.

No caso específico do Shopping das Fábricas Via Direta, que se encontra na área de estudo, combinou todas estas características junto às necessidades das industriais têxteis de abrir novos espaços de comercialização de sua produção, devido à

crise pela qual atravessam, por causa da competência dos tecidos importados. Dessa maneira, surge este shopping com 90 lojas, especializado em roupas e tecidos. (Araujo, 1998)

Assim, tem-se estabelecido uma relação na margem da Rodovia em que a Indústria, Comércio e Serviços dividem um mesmo espaço, numa relação de dependência e benefícios mútuos.

Soma-se a esse shopping diversas lojas de autopeças, ambulantes (verdureiros e feirantes) e diversos restaurantes e auto-serviços, transformando a estrada, neste caso a Via Anhangüera, num verdadeiro corredor comercial.

Essa tendência de ocupação se tem comprovado através dos anos, como se observa-se nos croquis históricos apresentados no trabalho. ( Ver Croqui N°1 a 15)

Desse modo, em 1975, a maior parte das construções (Ver Croqui N° 1 a 5) correspondem a Indústrias. Entre as maiores, estão Good Year, Polienka Ficap e Tabacow e alguns comércios e serviços, quase exclusivamente compostos por postos de combustíveis e restaurantes .

A maioria dessas instalações, de caráter industrial, vêm desenvolvem-se como consequência do plano de desconcentração industrial da Grande São Paulo, sendo o maior exemplo disto a planta da Good Year.

As outras são indústrias têxteis, que saíram de outras localizações dentro do mesmo município de Americana ou simplesmente correspondem a novos investimentos principalmente por parte de estrangeiros, como é o caso de Têxtil Kacyumara.

Os comércios e serviços existentes são locais que tradicionalmente se localizam ali como Guinchos Ruy, desde 1956, e o posto Ipiranga do Quilômetro 120, desde 1972.

É importante lembrar que essa época coincide com a estruturação atual da Rodovia Anhangüera, ou seja, sua duplicação, o que alterou, sem dúvida, as construções e propriedades que se achavam nas suas margens, devido a esta duplicação que significou o maior alargamento da estrada.

Na segunda metade da década dos oitenta, correspondentes aos croquis N°6 a 10, observa-se um paulatino aumento das construções. No caso do quilômetro 129 e 128, é inaugurado no ano 1981 um conjunto habitacional importante do lado esquerdo da estrada (Ver Figura N°4), nascendo, junto com ele, ruas paralelas e perpendiculares

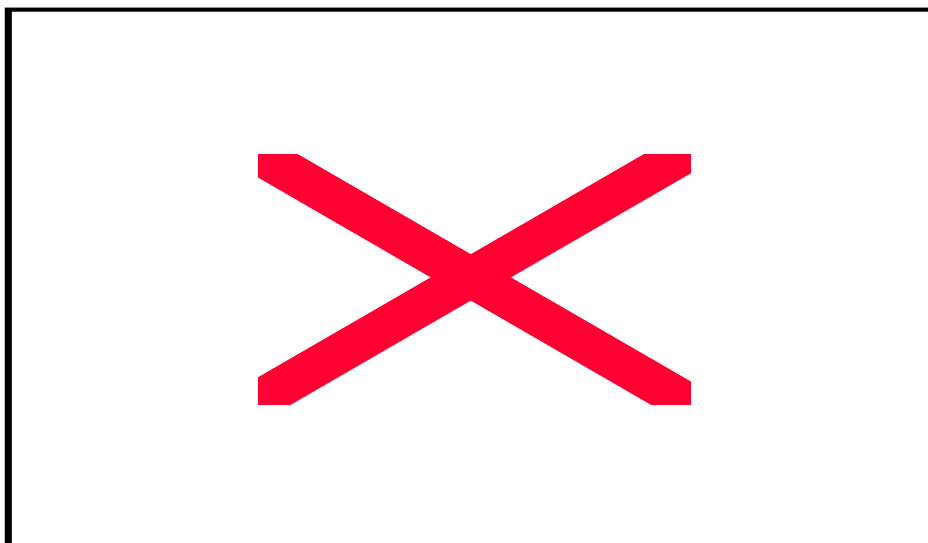
à estrada. Por outro lado, aparecem locais de serviço aos automobilistas, como Auto Elétricas e Mecânicas, além de Borracheiros e alguns outros serviços com: Concrelix cimento em caminhões inaugurada em 1981, Radial Pneus de 1984, assim como a construção da praça de Esportes da Good Year de lado da usina, em 1981.

Junto ao Viaduto principal de entrada, em Americana, localiza-se Transportes Listamar, e de lado da Polícia Militar Rodoviária a Churrascaria de nome Gaúcha 7 e um posto de serviço Shell de 1977.

Entre os quilômetros 123 a 120, aparecem a Churrascaria Riograndense de 1980, o Restaurante Caminhoneiro de 1985 e a Poliquini, pequena indústria do setor metalúrgico de 1985.

Além disso, efetuaram-se a construção de algumas casas particulares nas imediações da estrada, com fins recreativos ou como residências estáveis.

#### **FIGURA Nº4 IMAGEM DO QUILÔMETRO 124 DA VIA ANHANGÜERA**



Fonte: Arquivo do autor.

Finalmente, surgem os vendedores ambulantes em barracas estáveis para a venda direta aos circulantes da estrada. Eles dedicam-se à comercialização de frutas e verduras, em especial, batata e laranja, através de todo o ano, segundo a informação que deram. Oferecem também, em menor escala, cebolas, limão e abacaxi, assim

como em algumas épocas, frutas importadas, mas em muito menor escala e conforme o capital do barraqueiro.

Eles encontram-se ali desde muitos anos e foram os primeiros a aproveitar as vantagens de fluxo de pessoas para a venda de seus produtos. Poucos são os que são produtores, na maioria dos casos são revendedores, mas com preços bastante competitivos. Disseram-nos que com os anos têm melhorado dentro das suas possibilidades as condições das barracas, de acordo com as exigências dos compradores e à competição das lojas das cidades como os supermercados. Setor que tem se aproximado em termos de distância a eles, devido a que também eles tinham começado a instalar-se nas estradas, não exatamente no tramo, mas sim em outros pontos, procurando as mesmas vantagens que ali se oferece para os shoppings. Um caso específico desta tendência são os grandes hipermercados construídos pela transnacional francesa Carrefour, instalada nas estradas semi-urbanas de São Paulo e de muitas outras grandes cidades do Brasil, em muitas ocasiões ligadas a um shopping.

Hoje, a quantidade de construções ao longo da estrada tem aumentado surpreendentemente, constituindo-se em espaços quase contínuos de estabelecimentos, dos diferentes setores junto a casas particulares. Isso ocorre em alguns trechos, em especial. Notoriamente, sobressaem-se nesta situação os quilômetros 129 a 125, da margens esquerda onde há uma série de comércios de autopeças ou de manutenção, mecânica ou borracheiros, além de postos de combustíveis. Por outro lado, localizam-se comércios diversos: Ferlim Acessórios Têxteis, inaugurado em 1995, Ney Náutica Acessórios, de 1994, Madeiras Americana, de 1989, a Fábrica Globo de Esquadrias de Alumínio, de 1992, e o grande depósito de distribuição de cervejas Skol 1995, todos nas margens norte da estrada, ao lado da Avenida Marginal, rua por onde se perfilou paralelamente à estrada e que tem seu fim no quilômetro 125,5. Tudo isto se sucede porque as margens sul, desde cerca de 1975, já estavam ocupadas por instalações industriais majoritariamente têxteis.

No mesmo quilômetro, 125, ao lado do viaduto, como se observa no Croqui N°13, tem-se estabelecido o Shopping de Roupas Via Direta, de 1993, e, do outro lado, uma Casa de Retiro. Em direção interior-capital, localiza-se uma das mais modernas construções da área. É a de Transportes e Logística Anacirene, que se instalou em 1996, à frente da Fábrica de tecidos Fama Puro Linho, de 1991, de uma loja de blocos

de cimento, de 1994, e dos Armazéns Gerais, de 1996. Alguns metros mais ao sudeste, em direção à capital nas margens esquerda, construiu-se uma planta de açúcar líquido, aproveitando instalações anteriores.

Em direção à capital, sobressaem-se duas instalações dedicadas a serviços especializados como Somex Caldeiras Instalações e Manutenção, de 1996, e Dias Ribeiro Instalações Industriais, de 1995, assim como alguns comércios de autopeças e serviços automobilísticos.

No final da área de estudo, encontra-se a Transportadora ABC e uma garagem de caminhões, que tem como data de iniciação de obra o ano 1992, mas que ainda se encontra em processo de construção. Para finalizar, em frente, instalou-se uma venda de Sucos de Mel de lado da antiga Têxtil Saint Crio atual Cumberiana, instalações que se encontram em aluguel.

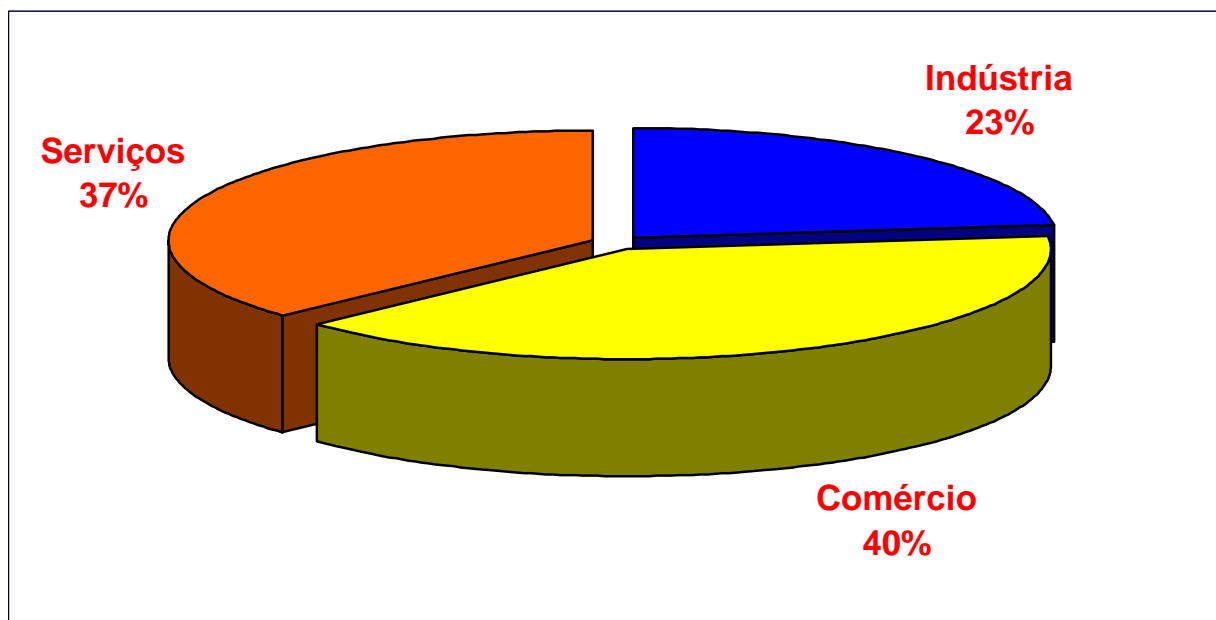
No setor industrial já estabelecido mais recentemente, estão a Oltex Fios Plásticos de 1997, que produzem fios para a indústria têxtil entre outras, e a Poli Alumínio, do mesmo ano.

De acordo com o observado, a expansão contínua das construções ao longo da estrada, se tem acelerado nos últimos anos, devido à tendência generalizada de instalações de comércio na estrada, circunstâncias que foram descritas no trabalho.

No caso específico de Americana, é importante agregar uma característica especial do município: o seu pequeno tamanho, vem obrigando a utilizar todo o possível terreno para urbanização, como é o caso das margens da estrada.

Também comparando os croquis de construção de lado da estrada, é possível concluir que o setor que mais estabelecimentos tem, corresponde ao comércio, com 40% das instalações (Ver Gráfico N°2 ). Ele vem seguido pelos serviços, com 37%, e a indústria, com 23 %.

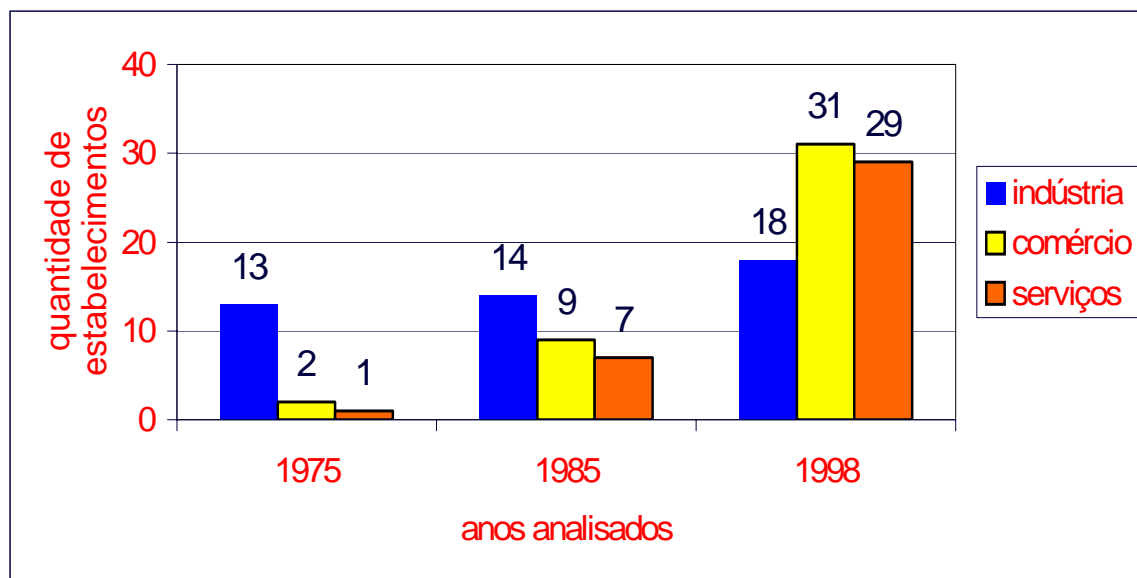
**GRÁFICO Nº2 DISTRIBUIÇÃO DO NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS EM PORCENTAGENS POR SETOR, CONSTRUÍDOS NA MARGENS DA RODOVIA ANHAGÜERA , DO QUILOMETRO 120 ATÉ 130.**



Fonte: Pesquisa direta, 1998

Todavia, em termos de espaço e metros quadrados construídos, a indústria é quem ocupa as maiores extensões de terreno, devido à natureza da atividade que precisa de grandes espaços, para seu funcionamento. Mas, de qualquer forma, e como já foi dito, é o comércio que tem o maior número de estabelecimentos instalados e com progressivo aumento através dos anos, comprovando-se nos seguintes gráficos:

**GRÁFICO Nº3 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS POR SETOR CONSTRUÍDOS NA MARGENS DA VIA ANHANGÜERA NOS ANOS DE 1975, 1985 E 1998.**



Fonte: Pesquisa Direta, 1998

Consideramos importante esclarecer, que através dos anos, as construções mais antigas têm mudado em alguns casos o rol de uso, comprovando-se alterações, inclusive entre uma e outra coleta de dados nos trabalhos de campo realizados entre 1997 e 1998. Considerando essa situação, decidimos mapear e analisar os atuais usos de tais construções ou instalações, ou seja, classificar segundo o atual uso e dentro do período histórico a que corresponde.

Provavelmente foi detectado que uma das instalações não foi circunscrita nem classificada em nenhum setor. Referimo-nos à Polícia Rodoviária Estadual, a qual consideramos como um serviço de índole governamental e preferimos deixá-la fora da classificação, devido a seu caráter público.



## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O comércio, profissão tão velha na história do homem, continua sendo hoje, senão a mais, uma das mais importantes atividades em termos econômicos. É graças a ela que as civilizações de todo o planeta se comunicam com o objetivo de comercializar as diversas mercadorias que possuíam ou produziam. Esse processo evoluiu, chegando até hoje a um mundo totalmente conectado ou, como chamam os atuais analistas, “Globalizado” .

Como consequência deste mundo global e moderno, onde a atividade comercial se encontra em busca constante de novos produtos e estratégias de venda para estimular o consumo ou criar novos lugares ou modos de comercialização. Assim, o comércio, ou melhor, novos setores do comércio têm descoberto as estradas como novos espaços de comercialização de seus produtos, por meio de locais simples ou dos modernos “Shoppings Centers”, “Mall” ou simplesmente centros comerciais, uma das modernas estratégias para provocar consumo, a razão das especiais e “benéficas” características que estes centros possuem. Eles produzem uma sensação de segurança e bem estar, que estimulam o consumo de produtos, devido à prazerosa atmosfera que eles irradiam (Pintaudi & Frugorli, 1992)

Desses fatos, deduzimos que o comércio expandiu e diversificou seus espaços de presença em busca do lucro, pelo qual sempre foi movido.

Como indica este trabalho, por enquanto são alguns setores os que procuraram a localização de seus estabelecimentos à margens da estrada, além dos que tradicionalmente estavam ali. Porém, os shoppings que se encontram ali, oferecem uma grande diversidade de produtos e serviços. Este último setor, que também se tem incorporado a essa tendência, segue os mesmos passos de seu histórico companheiro, o comércio. Apesar de ser muito grande a variedade de comércios e serviços, ainda há muitos outros segmentos do amplo ramo comercial para instalar-se nas estradas, além de espaço suficiente, para se edificar as necessárias infra-estruturas para a atividade. Portanto no futuro, poderíamos assistir à presença de espaços de semi-urbanização contínua, produto desse fenômeno, fato que já se pode apreciar nas mais importantes estradas do Estado de São Paulo, observando-se um desenvolvimento mais claro e

explosivo nas proximidades de grandes cidades, como São Paulo, Campinas, ou mesmo em Americana. Sobressaem-se nestas circunstâncias as estradas que ligam estas cidades, como é o caso da Via Anhangüera, onde presenciamos a estruturação dos chamados "corredores comerciais".

No caso de Americana, pode-se concluir, que o fenômeno em estudo apresenta-se claramente neste trecho, com presença notória da indústria vinculada ao setor têxtil, motor econômico do município, do comércio evidenciado em vários ramos, no qual destaca a aparição do Shopping Via Direta, local que melhor representa essa nova tendência da qual é objeto esta investigação, a nova margem do espaço da qual usufrui a atividade comercial para a comercialização dos produtos, a "estrada".

Mas é importante lembrar que todo esse processo tem suas origens baseadas em dois fatos ou circunstâncias pontuais e gerais dentro de todo o cenário histórico começaram assim a gerar as condições da temática analisada no trabalho. A primeira delas tem relação com a incorporação massiva do automóvel à vida cotidiana dos brasileiros, quando a indústria automobilística se instalou no Brasil, especificamente na região sudeste, por razões de desenvolvimento e mercado que foram comentadas dentro do trabalho. Esse fato permitiu o crescimento da utilização do automóvel particular, como bem próprio dando maior autonomia às pessoas com a liberdade de circulação territorial, o que propiciou entre outras tantas coisas a ampliação do espaço comercial das cidades. Provocando o nascimento de novas áreas comerciais fora dos tradicionais centros do comércio que constituem o centro das urbes, dessa maneira os velhos centros tiveram que passar a competir e dividir o público consumidor, com estes novos centros. Assim, os velhos foram perdendo a exclusividade e até mesmo, em alguns casos, sua importância locacional, fato que tem contribuído ao chamado processo de deterioração dos centros comerciais antigos das cidades, fenômeno claramente observado na cidade de São Paulo, e que paulatinamente, se está transpassando a outras cidades do país, pelas mesmas circunstâncias.

Voltando à questão do automóvel, ele provocou, além das mudanças descritas anteriormente, toda uma revolução na sociedade. Com o incremento do número de famílias que contava com um, deixando de ser um artigo exclusivo ou de luxo, também provocou o aumento do número de usuários entre os membros de uma mesma família, especialmente a partir da década dos sessenta, por ocasião do "milagre econômico

brasileiro", quando os estratos médios se incorporaram ao consumo, em grande escala.

Assim, a opção cada vez mais freqüente pelo transporte individual passou a exigir a construção de enormes infra-estruturas, as quais foram transformando gradualmente o território, possibilitando, inclusive, que diversas e densas redes de estações de serviço se consolidassem e, com elas, novas profissões. Tudo isto provocou uma aguda distorção social e espacial, na vida dos brasileiros, como o ilustra Brum,

*"Além da distorção anti-social do parque industrial sofisticado em contraste com a pobreza da maioria da população brasileira, ocorre também a distorção antinacional do sistema de transporte, que privilegia o transporte particular em detrimento do coletivo e o transporte rodoviário em detrimento do ferroviário e do marítimo, ambos mais baratos. Pesam nessa orientação, não apenas os interesses das poderosas multinacionais montadoras de veículos, mas também os das empreiteiras de estradas de rodagens e de toda infra-estrutura de pontes, elevados e vias expressas, predominantemente voltadas para o transporte individual da maioria situada no topo da pirâmide de renda"*  
(Brum, 1991)

Um segundo fator que propiciou o surgimento do fenômeno, corresponde a um plano governamental que o Estado de São Paulo implantou, cujo objetivo era a deslocação do parque industrial da capital do Estado para outras regiões devido aos problemas que a concentração dessa atividade estava provocando para a cidade, plano esse que como o trabalho demonstrou rendeu seus frutos, ao provocar a saída da indústria da capital para duas direções majoritariamente ao Norte pela Via Dutra, em direção ao Vale de Paraíba, e a noroeste pela Via Anhangüera em direção ao interior paulista.

Sem dúvida, cremos que foram estas duas fundamentais circunstâncias que propiciaram a ocorrência do fenômeno estudado, junto a uma série de fatores, que foram comentados ao longo do trabalho de pesquisa. Assim, concluímos a pesquisa, tendo a certeza de ter comprovado as hipóteses que estabelecia, que foi o rol e importância que a estrada adquiriu, o que levou o comércio, os serviços e a indústria a se instalarem nas margens dela no convencimento dos retornos econômicos que esta

inversão lhes propiciaria, graças às vantagens locacionais para a indústria, sobretudo, e de mercado para o comércio e os serviços.

Dessa maneira, procuramos colaborar com a evolução da Geografia Econômica, contribuindo com este modesto trabalho que poderá servir de referência para futuros trabalhos que venham a complementar e aprofundar as questões relativas ao Transporte, Comércio e Indústria, nas margens da Rodovia.

## **BIBLIOGRAFIA**

ARAUJO K, Via Direta ao consumidor, estrutura e localização do comércio Têxtil de Americana – SP. Rio Claro: Unesp, 1998. Dissertação de Mestrado.

AZZONI C, Indústria e Reversão da Polarização no Brasil. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, 1986

BERKO G, Economia, espaço e Globalização na aurora do século XXI. São Paulo: Editora Hucitec, 1996 .

BONVIA M, R, Economia de los Transportes. México: Fondo de Cultura Económica, 1941.

BRUM, J, A, O Desenvolvimento Econômico Brasileiro. Petrópolis: Vozes, 1991.

CANO W, Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil 1930-1970. São Paulo: Editora Gloval, 1985

\_\_\_\_\_, Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. São Paulo: Editora Hucitec, 1991.

CAPPELAÇO J, O comércio de Americana. Contribuição ao estudo da Formação e Evolução do Município e a configuração atual da sua área comercial. Rio Claro: Unesp, 1991, (Trabalho de Graduação)

CARRERAS C, Consumo y Desarrollo Urbano. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1992 (Apostilado)

CORREA R, A Rede Urbana. São Paulo: Editora Atica, 1989

DUBY G, Economia rural e vida no campo no ocidente medieval, Vol. N°1. Lisboa: Edições 70, 1987.

ECO U, Como se faz uma tese. São Paulo: Editora Perspectiva, 1994

EXAME, Nely Caixeta. Cadê a Fábrica que estava aqui?. São Paulo: ano n°31, n°10, 6 maio, 1998.

FERREIRA E, Diagnostico sobre os fluxos de ônibus em Terminais Rodoviários (Relatório Trienal). Rio Claro: Igce – Unesp - Departamento de Geografia, 1997

FUNDAÇÃO IGBE INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA. Novo Paisagens no Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca Geográfica Brasileira, 1968.

FURTADO A, Descentralização Industrial. SEADE Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Serie São Paulo 80: São Paulo, 1986.

FURTADO C, Formação econômica do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1986

GACHELIN CH, La Localization des Industries. Paris: Preses Universitaires de France, 1977.

GERARDI L, TUBALDINI M, Expansão das Ferrovias no Estado de São Paulo. Revista de Geografia. São Paulo, V. n°2, N°3, 1977

GOTTDIENER M, A Produção Social do Espaço Urbano. São Paulo: Editora USP, 1985.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Secretaria de Governo e Gestão Estratégica, Gabinete do Governador. São Paulo: Julho 1997.

GUIMARÃES J, Transporte no Brasil (Suas Grandes Metas). Rio de Janeiro: Editora Lidador, 1976.

HESPANHOL A, Dinâmica Agroindustrial, Intervenção estatal e a questão do Desenvolvimento da região de Andradina, S.P. Rio Claro: Unesp, 1996 Tese de Doutorado.

IANNI O, A sociedade Global. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira S/A, 1992.

INDUSTRIA O Congestionamento que Segura a Economia. São Paulo: ano n°2, n°46, 16 Junho, 1997

JACOBS J, The economy of cities. Victoria: Pelican Books. 1969.

LANGEBUCH J, R, Organização Urbana. Boletim Geografia. Rio de Janeiro. N° 29 (299), 1970

LEISTER A, A Circulação Rodoviária do Estado de São Paulo. São Paulo : USP, 1980. Tese de Doutorado

LENCIONI S, Reestruturação urbano-industrial: Centralização do capital e desconcentração da metrópole de São Paulo. São Pulo, USP, 1991. Tese de Doutorado.

LIMA F, Distribuição espacial do comércio varejista da Grande São Paulo. São Paulo: Editora USP, 1975

MARINO C, A, Sobre o Trem de Passageiros para Longas Distâncias. São Carlos , USP, 1994. Dissertação de Mestrado.

MARTINEZ M, Breve Historia del Comercio. Madrid: Editorial Alhambra, 1986.

MARTINEZ RODA F, Comercio y Transporte Internacionales. Madrid: Editorial Cincel S/A , 1983.

MARQUES M, A Estruturação da rede viária terrestre de São Paulo. Boletim Paulista de Geografia, nº55, Nov. 1978.

MATOS O, Café e Ferrovias. São Paulo: Editora Alfa Omega, Sociologia e Política, 1974.

MENDES A, Implantação industrial em Sumare, origens, agentes e Efeitos. Rio Claro: Unesp, 1991, Dissertação de Mestrado

MENDES A, Reestruturas locais como efeitos da Globalização econômica: Uma análise da estrutura produtiva mutante do polo têxtil de Americana, S.P. Rio Claro: Unesp, 1997 ,Tese de doutorado.

MONBEIG P, Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Editora Hucitec–Polis, 1984.

NASCIMENTO B, Formação da Indústria Automobilística Brasileira. Política de Desenvolvimento Industrial em uma economia dependente. São Paulo: Editora USP, 1976 (IGEOG-USP Série teses econografias nº24)

NEGRI B, As Políticas de Descentralização Industrial e o Processo de Interiorização em São Paulo: 1970 – 1985. Modernização e Desenvolvimento no Interior de São Paulo. São Paulo: Editora UNESP, 1988 .

NORTHAM R, Urban Geogrphy . New York, London, Sidney, Toronto: John Willey & Sons, Inc, 1975.

ORTIGOZA S, As franquias e as novas estratégias do comércio urbano no Brasil. Rio: Unesp, 1997. Dissertação de Mestrado.



PEIXOTO J, B, Os Transportes no atual desenvolvimento do Brasil. Rio de Janeiro: Ed. Biblioteca do Exército, 1977.

PEREIRA W, Evolução Industrial do Estado de São Paulo: Osasco: Instituto de Pesquisas de Faculdade Municipal de Ciências Econômicas e Administração de Osasco, 1969.

PINTAUDI S, CARLOS A, L' espace et l'industrie dans l'état de São Paulo (Brésil). Les cahiers d'outre mer.Reuve de Geographie de Bordeaux. Bordeaux: n° 193, ano 49, 1996.

\_\_\_\_\_ & FRUGOLI H, Shopping Center. Espaço, Cultura e Modernidade nas cidades brasileiras. São Paulo: Ed. UNESP, 1992

RIBEIRO M, ALMEIDA R, Análise da Organização Especial da Indústria na Região Sudeste. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: v.55, n°1-4, 1993

RONCHEZEL J, A, A Fala e Fato: Limites da descentralização industrial do Estado de São Paulo. Boletim de Geografia Teorética: Rio Claro v. 13, n°25, 1983.

SAMPAIO S, Padrões de distribuição industrial no Estado de São Paulo: Áreas mais representativas 1950 1970. Revista de Geografia: São Paulo v. 1, 1982.

SAMPAIO S, A Evolução recente do Sistema Estadual Brasileiro: A ação do Estado e dos Investimentos externos. Boletim de Geografia Teorética. Rio Claro:, v.18,n°35-36, 1988

SBB, CFF,FFS, Der 150 Jahn Schweizerbahn Bundesmäßiq. Bern: 1997.

SEADE, Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. A Interiorização do Desenvolvimento Econômico no Estado de São Paulo, 1920 – 1980. São Paulo (Coleção Economia Paulista, V.1 , nº35)

SILVA S, Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil: São Paulo: Editora Alfa Omega, 1981.

SINGER P, Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

TARTAGLIA J, C, DE OLIVEIRA O, (Org) Modernização e Desenvolvimento no Interior de São Paulo. São Paulo: Ed. UNESP 1988.

VARELA C, Serie de Ciudades Intermedias: Valdivia. Geoespacios, Departamento de Publicaciones Universidad de La Serena, 1993

VEJA , Sob nova Direção. São Paulo: Ano nº29, nº 11 , 6 de Março, 1996

VEJA , Começa a Revolução nos Trilhos. São Paulo: Ano nº29, nº 12 , 13 de Março 1996.

VEJA , Concerto nos Trilhos. São Paulo: Ano nº29, nº 25 , 19 de Junho 1996.

VEJA , Estradas de primeira. São Paulo: Ano nº29, nº52, 25 de Dezembro 1996

VILA VALENTI J, CAPEL H, Campo y Ciudad en la Geografía Española Madrid: Ed. Salvat, 1970.