

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA

Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Campus Rio Claro

Eli Fernando Tavano Toledo

Processos de emergência e consolidação de Novos Espaços Industriais no Estado de São Paulo: ações de agentes locais e externos e transformações geográficas ocorridas nos municípios mais industrializados da Região Administrativa de Bauru.

Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Silvia Selingardi Sampaio

Rio Claro (SP)

2013

Eli Fernando Tavano Toledo

Processos de emergência e consolidação de Novos Espaços Industriais no Estado de São Paulo: ações de agentes locais e externos e transformações geográficas ocorridas nos municípios mais industrializados da Região Administrativa de Bauru.

Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Campus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Comissão Examinadora

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Silvia Selingardi Sampaio

Prof. Dr. Auro Aparecido Mendes

Prof. Dr. Eliseu Saverio Sposito

Prof. Dr. Marcos Kazuo Matushima

Prof.^a Dr.^a Sandra Lencioni

Rio Claro, SP 31 de outubro de 2013

Dedico

À Eli Castro Toledo, Dilma Tavano e Ana Maria Toledo, Adelino Dionísio Tavano (*in memoriam*) e José Toledo família querida a quem eu devo o apoio e amor. À Silvia Selingardi Sampaio.

AGRADECIMENTOS

A Jesus Cristo, pelo dom da vida e pela proteção constante.

A Geografia, pela valorização do espaço em que podemos sonhar.

A Prof.^a Dr.^a Silvia Selingardi Sampaio, pela dedicação, apoio, paciência, competência técnica, árduo trabalho de orientação e correção e por tudo que me transmitiu sobre a ciência geográfica, em especial os temas sobre Geografia Econômica e Geografia Industrial. Especial gratidão pela demonstração e testemunho do que é ser PROFESSOR no sentido mais amplo da palavra.

A Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – Campus – Rio Claro, pela oportunidade do programa de pós-graduação, em particular o Instituto de Geociências e Ciências Exatas.

Aos professores e universidades do Sagrado Coração de Jesus e Unesp do campus de Bauru, os quais me deram a oportunidade do desenvolvimento intelectual.

Aos meus amigos/irmãos e companheiros da ciência geográfica Leandro Campos, Leonardo Thomazini e Guido Dalcol, aos quais agradeço o apoio e diálogo.

A Leonardo Thomazini e Alecssandra Otsuka, pela contribuição técnica para o desenvolvimento do trabalho.

Às fontes de pesquisa sejam elas as empresas e as pessoas entrevistadas, em especial o Jornal da Cidade de Bauru.

A todos que acreditaram em meu sonho.

EPÍGRAFE

O sonho

Sonhe com aquilo que você quer ser,
porque você possui apenas uma vida
e nela só se tem uma chance
de fazer aquilo que quer.

Tenha felicidade bastante para fazê-la doce.
Dificuldades para fazê-la forte.
Tristeza para fazê-la humana.
E esperança suficiente para fazê-la feliz.

As pessoas mais felizes não tem as melhores coisas.
Elas sabem fazer o melhor das oportunidades
que aparecem em seus caminhos.

A felicidade aparece para aqueles que choram.
Para aqueles que se machucam
Para aqueles que buscam e tentam sempre.
E para aqueles que reconhecem
a importância das pessoas que passaram por suas vidas.

Clarice Lispector

RESUMO

O presente trabalho aborda os processos de emergência e de consolidação industrial ocorridos nos municípios mais industrializados da Região Administrativa de Bauru, que são: Agudos, Bariri, Barra Bonita, Bauru, Jaú, Lençóis Paulista e Pederneiras. A análise busca apresentar o fortalecimento de uma Aglomeração Territorial Industrial no interior paulista, liderada por Bauru. Fato relevante, desde que a área em questão foi precariamente beneficiada pela desconcentração industrial, advinda da metrópole paulistana, a partir dos anos 1960. Por meio da revisão bibliográfica das principais correntes teóricas que explicam a Geografia Econômica e, especificamente, a Geografia Industrial e, também, das fontes que informam a situação histórico-geográfica da área, além da coleta de dados nas principais indústrias, foi possível analisar o panorama geral industrial dos municípios selecionados. Sua formação econômica foi marcada pela força da agropecuária, embora importantes atividades industriais tenham auxiliado o desenvolvimento socioeconômico pregresso. A partir dos anos 1960, a área em estudo apresentou a criação de importantes unidades fabris, o que auxiliou e incrementou seu desenvolvimento. Fatores como a transferência de recursos da forte agropecuária regional para o setor industrial; a presença de um eixo “trimodal” (rodovias, ferrovias e hidrovias); o crescimento das aglomerações urbanas, em especial de Bauru, além de uma eficiente governança atuante nas esferas estadual e nacional, foram itens de fundamental importância para a expansão industrial (quantitativa e qualitativa) dos municípios enfocados; entre todos os fatores relacionados, enfatize-se a modernização do acesso à capital paulista, através da rodovia Marechal Rondon, duplicada nos anos 1990, que trouxe um novo dinamismo industrial à área. Esse novo cenário de infraestrutura possibilitou o crescimento e sofisticação dos parques industriais. As empresas integrantes dessa nova Aglomeração Territorial Industrial atuam em esfera global, nacional e local/regional, emergindo aglomerações industriais relacionadas aos calçados, aos acumuladores de energia, ao setor metalomecânico, a tratores e máquinas para agricultura e construção civil, a plásticos e maquinário. A RA de Bauru apresenta dois compartimentos industriais bem definidos, um composto por empresas vinculadas à agropecuária da região e outro compartimento sem vínculo com a atividade primária. A coexistência de capitais de origem externa à RA de Bauru (internacional e nacional) e capitais de procedência endógena comprova a pluralidade dos investimentos industriais e atesta que esse espaço geográfico é influenciado por fatores múltiplos e dinâmicos e encerra grande potencialidade de desenvolvimento futuro.

Palavras-chave: Geografia Econômica. Geografia Industrial. Expansão industrial. Novos espaços industriais. Região Administrativa de Bauru.

ABSTRACT

The present work deals with the emergency procedures and industrial consolidation that occurred in most industrialized towns of the administrative region of Bauru, which are: Agudos, Bariri, Barra Bonita, Bauru, Jaú, Lençóis Paulista e Pederneiras. The analysis seeks to strengthen a Territorial Industrial Agglomeration in São Paulo State towns, led by Bauru. Relevant Fact, since the area in question was poorly favored by industrial decentralization, benefited from the Paulistana metropolis, from the 1960s on. Through bibliographical review of the main theoretical currents that explain the economic geography and, specifically, Industrial Geography and, also, of the sources that inform the historical-geographical situation of the area, in addition to data collection in main industries, it was possible to analyze the industrial overview of the selected towns. Its formation was marked by the economic strength of the farming, although important industrial activities have aided the progress socioeconomic development. From the 1960s, the area under study presented the creation of important manufacturing units, which aided and increased its development. Factors such as the transfer of resources from the strong regional agricultural to the industrial sector; the presence of a "trimodal" axis (highways, railways and waterway) the urban agglomerations growth, in Bauru, particularly, in addition to an efficient governance specialized in state and national spheres, were items of critical importance to the industry expansion (quantitative and qualitative) of focused towns; among all the related factors, emphasize the access modernization to the state capital, by Marechal Rondon highway, doubled in the 1990s, which brought a new dynamism in the industrial area. This new infrastructure scenario has enabled the growth and sophistication of industrial parks. The companies participating in this new Industrial Territorial Agglomeration act in the national and local /regional global sphere, emerging industrial clusters related to shoes, to energy accumulators, to mechanical engineering sector, to tractors and machinery to agriculture and to civil construction, plastics and machinery. The RA Bauru presents two well-defined industrial compartments, one consisting of linked to agriculture companies in the region and another compartment with no ties to the primary activity. The coexistence of capital from external sources to the RA Bauru (international and national) and capital of endogenous origin proves the plurality of industrial investments and attests that this space) and attests that this geographical space is influenced by multiple and dynamic factors and closes great potential for future development.

Keywords: Economic Geography. Industrial Geography. Industrial Expansion. Administrative Region of Bauru.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Região Administrativa de Bauru.....	20
Figura 2	Municípios mais industrializados da RA de Bauru e os principais eixos de transportes.....	33
Figura 3	Regiões Administrativas do Estado de São Paulo e RA de Bauru.....	75
Figura 4	Modais de transportes na R.A. Bauru – 2012.....	124
Figura 5	Rodovia Marechal Rondon.....	126
Figura 6	Distribuição Espacial da Indústria do Estado de São Paulo, segundo o VPI – 1950.....	127
Figura 7	Distribuição Espacial da Indústria do Estado de São Paulo, segundo o VPI – década de 1970.....	128
Figura 8	Distribuição Espacial da Indústria do Estado de São Paulo, segundo o VAFI – 1996.....	129
Figura 9	Distribuição Espacial da Indústria do Estado de São Paulo, segundo o VAFI -2005.....	130
Figura 10	Hidrovia Tietê – Paraná.....	134
Figura 11	Usina Zilor, Lençóis Paulista - 2012.....	166
Figura 12	Usina Della Coletta, Bariri - 2012.....	166
Figura 13	Kraft Foods, Bauru – 2012.....	182
Figura 14	Ajinomoto, Pederneiras - 2012.....	183
Figura 15	Baterias Ajax, Bauru - 2012.....	205

LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Evolução da participação do PIB das Regiões Administrativas no total do PIB do Estado de São Paulo (%) – 1999/2009.....	24
Tabela 2	Evolução dos investimentos anunciados - PIESP no Estado de São Paulo (em milhões de US\$) – 2001/2009.....	28
Tabela 3	Evolução da população absoluta do Estado de São Paulo, da RA de Bauru e de seus municípios mais industrializados. – 1980 - 2011.....	77
Tabela 4	Indicadores socioeconômicos do Estado de São Paulo e dos municípios mais industrializados da RA de Bauru - 2011.....	79
Tabela 5	Dados sociais da RA de Bauru comparados aos do Estado de São Paulo e do Brasil - 2011	79
Tabela 6	Evolução do grau de urbanização no Estado de São Paulo e na área pesquisada (%)......	80
Tabela 7	Evolução do PIB no Estado de São Paulo, na RA de Bauru e nos municípios selecionados (em números absolutos e relativos) – 2011....	85
Tabela 8	Produto e Renda - Participação dos setores no Total do Valor Adicionado - no Estado de São Paulo, RA de Bauru e nos municípios selecionados (Em %) – 2011.....	86
Tabela 9	Produto e Renda - Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (Em %) – Estado de São Paulo, RA de Bauru e municípios pesquisados – 2011.....	89
Tabela 10	Evolução do nº de estabelecimentos industriais – Estado de SP, RA de Bauru e municípios 1991/2010.....	90
Tabela 11	Vínculos empregatícios (em milhares) e participação (%) dos vínculos empregatícios no setor industrial – Estado de SP, RA de Bauru e municípios mais industrializados– 1991/2010.....	92
Tabela 12	Vagões ferroviários em circulação na RA de Bauru – 2006 - 2012.....	147
Tabela 13	Índice de acidentes - Acidentes por milhão de trens x km.....	147
Tabela 14	Carga transportada em milhares de toneladas útil – tu	149
Tabela 15	Evolução da produção de café – em área Colhida (Em ha) – Café (Em Grão) (toneladas) Total Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010.....	155
Tabela 16	Evolução na produção de bovinos – Rebanho (Em cabeças) – Est. de SP e RA de Bauru – 1990/2010.....	156
Tabela 17	Evolução da produção de Leite – Produção (em mil litros) – Estado de São Paulo e RA de Bauru 1990/2010.....	156

Tabela 18	Evolução da produção de galinhas – (Em cabeças) – Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010.....	157
Tabela 19	Evolução da produção de Suínos – (Em cabeças) – Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010.....	157
Tabela 20	Evolução da produção de Lenha – Produção (Em metros cúbicos) - Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010.....	158
Tabela 21	Evolução da produção de Madeira em Tora para Papel e Celulose – Produção (Em metros cúbicos) - Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010.....	159
Tabela 22	Evolução da produção de Madeira em Tora para Outros Fins (exceto Papel e Celulose) – Produção (Em metros cúbicos) - Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010.....	159
Tabela 23	Evolução na produção de eucalipto (Folha) – Produção (Em toneladas) - Estado de SP e RA de Bauru – 1990/2010.....	160
Tabela 24	Produção de cana-de-açúcar – Produção (Em toneladas) Estado de SP e RA de Bauru e outras – 2009/2010.....	163
Tabela 25	Evolução da produção de cana-de-Açúcar – Produção (Em toneladas) - Estado de SP e RA de Bauru- 1990/2010.....	163
Tabela 26	Produção de cana-de-açúcar – Área Colhida (Em ha) - Estado de SP e RA de Bauru – 1990/2010.....	164
Tabela 27	Evolução da produção de cana-de-açúcar – Valor da Produção (Em mil reais correntes) – Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1995/2010.....	165

LISTA DE QUADROS

Quadro 1	Produto e Renda - PIB (Em milhões de reais correntes) – municípios mais industrializados da RA de Bauru – 2012.....	17
Quadro 2	População dos principais municípios da Região Administrativa de Bauru - 2010.....	17
Quadro 3	Principais características econômicas dos municípios mais industrializados da RA de Bauru – 2011.....	26
Quadro 4	Extensão do território nos municípios selecionados na RA de Bauru (em km ²).....	76
Quadro 5	Produtos agrícolas e indústrias relacionadas – RA de Bauru – 2012.....	151
Quadro 6	Usinas que formam o cinturão sucroalcooleiro na Região Administrativa de Bauru - 2012.....	162
Quadro 7	Compartimentos industriais nos municípios mais industrializados da RA de Bauru – 2013.....	176
Quadro 8	Empresas de capital externo internacional – Municípios mais industrializados da RA de Bauru – 2013.....	177
Quadro 9	Empresas de capital externo nacional – Municípios mais industrializados da RA de Bauru - 2013.....	178
Quadro 10	Empresas de capital local – Municípios mais industrializados da RA de Bauru – 2013.....	179
Quadro 11	Síntese das principais ações e políticas industriais dos municípios pesquisados – RA de Bauru – 2013.....	212

LISTA DE FOTOS

Foto 1	Passivo urbano da antiga Resegue, Bariri - 2013.....	108
Foto 2	Raízen/Cosan, Barra Bonita- 2013.....	167
Foto 3	Duratex, Agudos- 2013.....	184
Foto 4	Globoaves, Bariri- 2013.....	185
Foto 5	Dragão Sol- 2013.....	188
Foto 6	Ambev, Agudos- 2013.....	191
Foto 7	Volvo, Pederneiras- 2013.....	192
Foto 8	Zabet, Lençóis Paulista- 2013.....	195
Foto 9	Pedertractor, Pederneiras- 2013.....	198
Foto 10	Frisokar, Bariri- 2013.....	199
Foto 11	Ciclotron, Barra Bonita- 2013.....	201
Foto 12	Lwart/Lwarcel, Lençóis Paulista- 2013.....	202
Foto 13	Ferrucci, Jaú- 2013.....	204

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Municípios mais industrializados da RA de Bauru.....	22
Mapa 2	Distribuição das indústrias pesquisadas nos municípios mais industrializados na RA de Bauru, segundo o compartimento, tamanho e origem de capital – 2012/2013	180

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

1. Introduzindo o tema e a área de estudo.....	16
2. Proposições e método.....	18
CAPÍTULO 1. A NECESSIDADE DE UM PLURALISMO TEÓRICO.....	36
1.1 O capitalismo atual e suas influências.....	38
1.2 A força de desenvolvimento da desconcentração industrial paulistana ...	47
1.3 Desenvolvimento local e governança.....	55
1.4 A importância das cidades médias.....	63
1.5 Os meios de transportes como indutores de desenvolvimento.....	69
CAPÍTULO 2. TRAJETÓRIAS SOCIOECONÔMICAS DOS MUNICÍPIOS MAIS INDUSTRIALIZADOS DA RA DE BAURU: UMA VISÃO GERAL DA PRESENTE SITUAÇÃO REGIONAL E O RESGATE DA EVOLUÇÃO PREGRESSA.....	75
2.1 A situação regional atual: demografia, localização e aspectos socioeconômicos	75
2.2 Uma tentativa de resgate histórico-geográfico das trajetórias socioeconômicas regional e municipais.....	93
2.2.1 Traços gerais da evolução socioeconômica regional	93
2.2.2. A industrialização nascente: o esboço de um painel regional.....	104
CAPÍTULO 3. PRINCIPAIS FATORES E AGENTES DE DESENVOLVIMENTO LOCAL E REGIONAL.....	122
3.1 O sistema de transporte, circulação e logística.....	122
3.1.1. Rodovias, as principais vias de desenvolvimento.....	125
3.1.2 A Hidrovia Tietê - Paraná	134
3.1.3 Evolução das ferrovias nos municípios mais industrializados da RA de Bauru.....	138
3.2 A base agropecuária em uma nova combinação produtiva (café, cana-de-açúcar, pecuária e silvicultura).....	150
3.3 Os agentes de governança e regulação não locais.....	167
3.3.1 A governança nacional e estadual no setor sucroalcooleiro.....	168
3.3.2 Entidades e instrumentos de governança locais.....	170

CAPÍTULO 4. CONSOLIDANDO A DIVERSIFICAÇÃO INDUSTRIAL: A ATUAL ESTRUTURA PRODUTIVA DOS MUNICÍPIOS MAIS INDUSTRIALIZADOS DA RA DE BAURU	173
4.1 Os compartimentos industriais dos municípios pesquisados.....	174
4.1.2 Compartimento das indústrias vinculadas à agropecuária	181
4.1.3 Compartimento sem vínculo com a agropecuária.....	190
CAPÍTULO 5. PERSPECTIVAS DOS AGENTES PÚBLICOS E AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS IMPLEMENTADAS.	208
5.1 As ações e políticas industriais das prefeituras.....	211
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	219
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	228
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	235
APÊNDICE A – FORMULÁRIOS	236

INTRODUÇÃO

1. Introduzindo o tema e a área de estudo

Admitindo-se que a compreensão dos fenômenos econômicos passa pelo estudo do espaço por eles utilizado e transformado, é à Geografia que cabe prover análises e buscar teorias que possibilitem esse entendimento. Tais especialização e aprofundamento analíticos são realizados pela Geografia Econômica, que gradativamente foi adquirindo corpo e se qualificando para explicar como a economia induz e é induzida pelo espaço.

No presente trabalho, debruçamo-nos sobre um espaço amplamente modificado pela atividade humana desde o século XIX, quando a atual Região Administrativa de Bauru serviu como área de expansão do capitalismo, ao se transformar produtora de café para os mercados centrais na fase do capitalismo industrial. A partir desse momento, esse espaço se inseriu nas redes de trocas e de influências não apenas regionais e nacionais, mas, também, internacionais. Na última década, essa RA tem se distinguido como uma das áreas que recebe muitos investimentos industriais no Estado de São Paulo.

A análise pretendida da Região Administrativa de Bauru pode se pautar, portanto, por estudos da Geografia Econômica e, mais precisamente, da Geografia Industrial. Nosso objetivo principal, a saber, o estudo da indústria regional e suas manifestações nos principais municípios da área, é parte da tentativa de se obter uma compreensão dos sistemas de objetos e de ações presentes na formação do espaço geográfico em geral, e do paulista, em particular.

A área de abrangência do presente estudo é a Região Administrativa de Bauru, porém, não em sua totalidade, e sim restrita aos principais municípios da região e, especialmente, àqueles que têm maior desenvolvimento industrial. A escolha das cidades selecionadas foi uma forma de ampliar o estudo anteriormente realizado sobre a industrialização do município de Bauru, quando nele foram detectados dois compartimentos industriais bem distintos. Os municípios contemplados na presente pesquisa são: Agudos, Bariri, Barra Bonita, Bauru, Jaú, Lençóis Paulista e Pederneiras que, juntos, constituem uma expressiva aglomeração territorial, urbana e econômica (quadro 1, Mapa 1 e Fig. 1).

Quadro 1. Produto e Renda - PIB (Em milhões de reais correntes) – municípios mais industrializados da RA de Bauru - 2012

Municípios	PIB (em milhões)	Municípios	PIB (em milhões)
Total de SP	1.084.353,49	5º Promissão	771,59
RA Bauru	19.627,02	6º Agudos	753,58
1º Bauru	6.795,52	7º Barra Bonita	720,00
2º Lins	1.917,09	8º Macatuba	680,52
3º Lençóis Paulista	1.865,87	9º Pederneiras	624,31
4º Jaú	1.760,82	10º Bariri	512,01

Fonte: Informações dos municípios paulistas – IMP – SEADE, acesso 21/08/2012. Organizado pelo autor.

O Quadro 1 expressa, ainda, a força de Bauru perante as demais localidades, pois o município sede da RA possui mais que o triplo do valor do PIB, quando comparado ao segundo e terceiros colocados. Assim, os números indicam a importância de Bauru para a área estudada, na presente pesquisa. Quanto ao contingente de população, é igualmente indiscutível a superioridade numérica de Bauru em relação aos demais municípios mais importantes de sua RA (Quadro 2).

Quadro 2 - População dos principais municípios da Região Administrativa de Bauru - 2010

Total de SP	41.692.668
RA de Bauru	1.062.912
Bauru	343.601
Jaú	131.445
Lençóis Paulista	61.366
Pederneiras	41.427
Barra Bonita	35.246
Agudos	34.221
Bariri	31.600
Total do recorte espacial do estudo	678.906

Fonte: www.censo2010.ibge.gov.br, acesso 5/6/2011

Em trabalho sobre o desenvolvimento industrial no município de Bauru (TOLEDO, 2009), constatou-se: 1) a existência de dois compartimentos industriais distintos, um primeiro no qual se inseriam indústrias que estavam diretamente ligadas à atividade agropecuária daquela Região Administrativa, como alimentícia, de óleos, açúcar, frigoríficos, etc.; e outro tipo de compartimento, com indústrias, dos mais diversos ramos, que encontraram na aglomeração da cidade e da região condições propícias para se desenvolverem; 2) a recepção de uma importante planta industrial transferida da capital, apesar da Região Administrativa de Bauru fazer parte do interior do estado que não usufruiu de modo direto e impactante da desconcentração industrial ocorrida no estado desde a década de 1960. Mesmo assim, foi possível afirmar que, apesar de distante da região metropolitana de São Paulo (cerca de 350 km), o “interior

longínquo” também participou, ainda que modestamente, do fenômeno de sua desconcentração industrial.

Essas feições industriais de Bauru podem ser estendidas à sua RA, ou aos municípios mais industrializados que a integram? Esta foi a questão inicial que levou a uma problemática muito mais abrangente.

2. Proposições e método

De uma forma genérica, pode-se afirmar que o presente trabalho de doutorado busca ampliar os estudos realizados pelo autor na pesquisa de mestrado, entretanto, a visão para o trabalho de doutoramento deve buscar um novo enfoque, como aponta Severino:

Com maior razão do que no caso dos demais trabalhos científicos, uma tese de doutorado deve realmente colocar e solucionar um problema demonstrando hipóteses formuladas e convencendo os leitores mediante a apresentação de razões fundadas na evidência dos fatos e raciocínios lógicos. (SEVERINO, 2008, p. 221).

Perguntas e problemáticas são benéficas desde o começo da pesquisa, pois abrem um leque de novas propostas e olhares para cercar de maneira mais eficiente o objeto de pesquisa, além de frequentemente colocar em xeque a hipótese de trabalho.

No projeto inicial deste doutorado e ao longo de todo processo investigativo, a questão central de estudo foi: Qual a caracterização industrial da Região Administrativa de Bauru, como se define sua inserção no contexto industrial do estado paulista e quais fatores/agentes endógenos e exógenos podem explicar tais feições? Dessa questão nuclear, derivaram as perguntas complementares:

- A RA de Bauru detém as mesmas características industriais da cidade polarizadora, que é Bauru?
- Os compartimentos industriais como interpretados em Bauru podem ser reconhecidos nos municípios de entorno?
- Os capitais nacionais e globais estão ligados à expansão da indústria e agropecuária da região de Bauru?
- O compartimento industrial desvinculado da agropecuária recebe e reflete as mesmas influências?
- Quais são os embates atuais entre os capitais locais e os capitais externos, as atrações e estímulos globais?

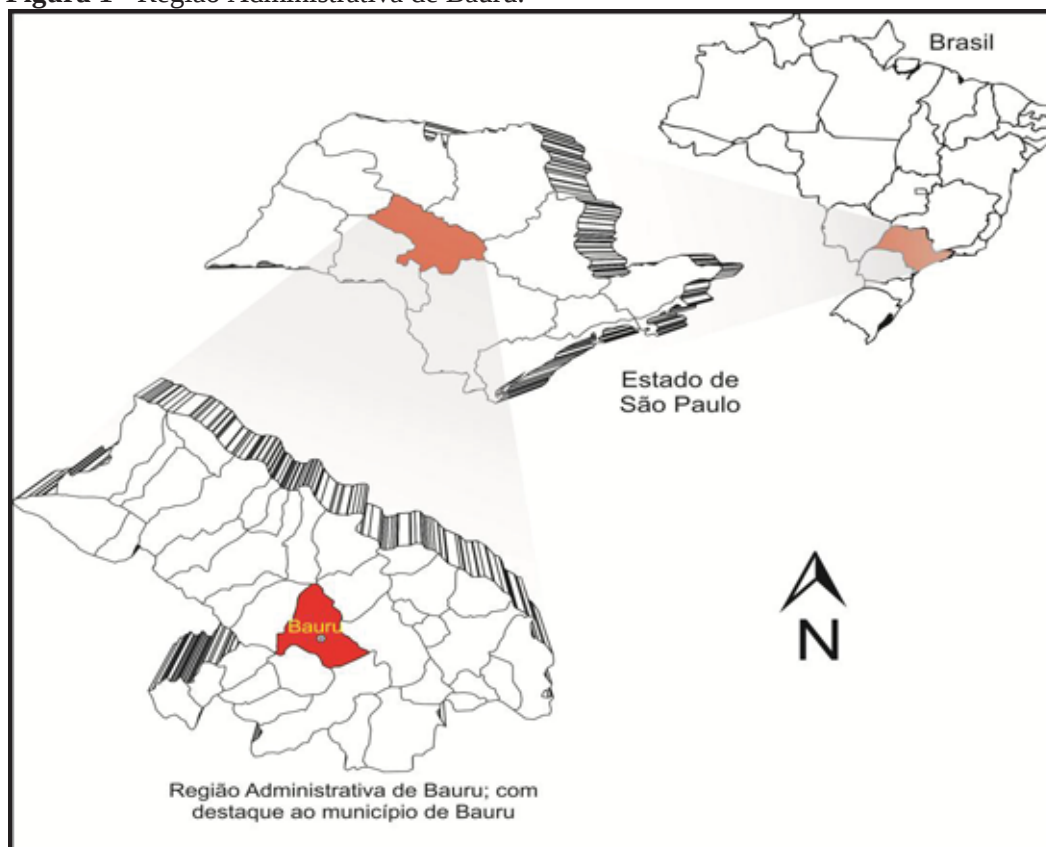
- O espaço global influenciou ou é influenciado pela área de estudo?
- Existem ainda recursos locais não utilizados?
- Os meios de transportes foram e são fatores de influência no setor secundário dos principais municípios da RA de Bauru?
- As forças de governança nacional, estadual, regional e local atuam efetivamente na promoção da atividade industrial dos principais municípios da RA de Bauru?

Com base em hipótese de trabalho anteriormente formulada e em evidências observadas, parece-nos plausível propor a tese de que áreas relativamente distantes de centros muito dinâmicos de economias nacionais e regionais podem apresentar, ao longo do tempo, uma capacidade discreta de acumulação capitalista de modo a sustentar um modesto crescimento agroindustrial e industrial de base endógena, até que um novo fator impulsionador da economia e/ou uma nova combinação de forças internas e externas (entre elas, uma correta aplicação de princípios de boa governança) demonstrem pujança suficiente para romper o relativo equilíbrio anterior, desencadear uma fase de expansão econômica/industrial mais intensa e com produções mais complexas e integrar a área em questão – agora um novo espaço industrial – a processos econômico-territoriais mais abrangentes e poderosos.

Entendemos que esse conjunto de situações históricas sucessivas, teoricamente colocado, é muito pertinente à realidade da RA de Bauru e, por isso, embasará a argumentação que aqui se pretende desenvolver, a qual procurará mostrar que, após uma evolução histórica com crescimento relativamente lento, em meio físico com recursos a serem gradativamente ativados, com domínio de atividades agropecuárias e desenvolvimento industrial apenas modesto, e uma progressiva criação de importantes estruturas e externalidades às empresas industriais (infraestruturas de transporte e energética, e atributos socioeconômicos e políticos, associados ao comércio e outros serviços e à eficiente governança territorial não local), a área em estudo, por meio de dois compartimentos industriais (um com estreita ligação com as atividades agropecuárias e outro com plantas industriais sem relação com a agroindústria), tem demonstrado capacidade, com base em capitais principalmente locais, mas também externos, para mobilizar positivamente seus recursos, sustentar o desenvolvimento territorial e fazer emergir e se consolidar uma nova aglomeração territorial da indústria no Estado de São Paulo. Nesse quadro geral, a expansão nos dois compartimentos

citados nos municípios mais industrializados da RA de Bauru tem sido capitalizada de uma maneira muito favorável, especialmente após a duplicação total da rodovia Marechal Rondon, em 1999.

Figura 1 - Região Administrativa de Bauru.

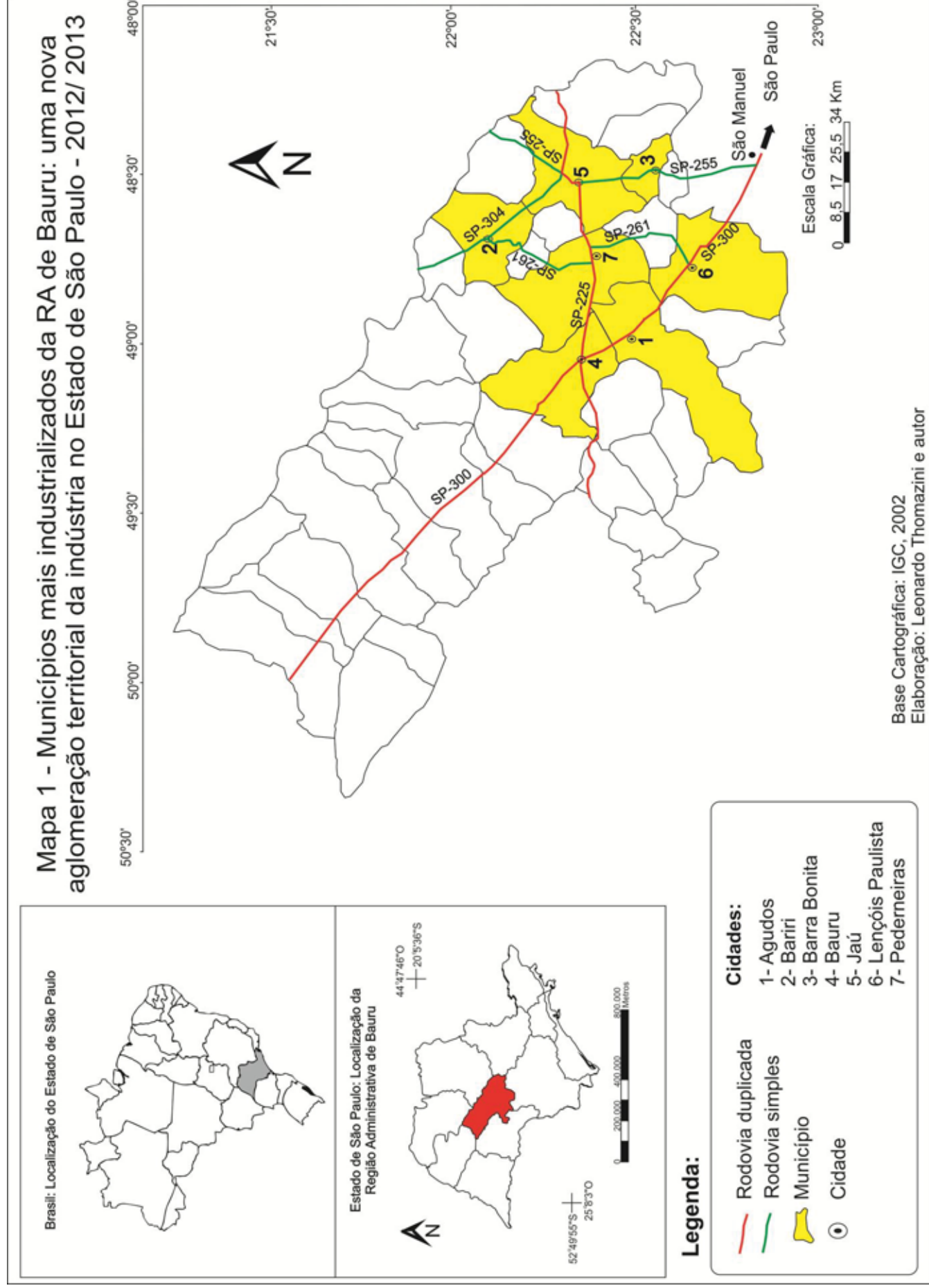


Fonte: Elaboração de Leonardo Thomazini e do autor, 2012.

Na investigação da origem dos investimentos industriais na região, o presente estudo se ateve a dois procedimentos. O primeiro, lastreado na teoria clássica da desconcentração, buscou descobrir se os investimentos da desconcentração industrial paulistana atingiram os municípios da RA de Bauru (Mapa 1). A segunda ação, mais de foco endógeno, procurou se fundamentar na nova visão, ou atitude, de analisar antigos, recentes e futuros investimentos industriais implantados diretamente nos municípios estudados por capitais locais e regionais, e sem qualquer vinculação com a transferência de atividade econômica da Região Metropolitana de São Paulo.

Assim, se o objetivo mais abrangente da pesquisa é estudar a indústria dos principais municípios da RA de Bauru e inserir esse novo espaço, ou aglomerado, industrial no conjunto do estado paulista, um dos objetivos específicos é avaliar o papel

dos eixos de transportes na promoção da atividade industrial da área e no crescimento geral das cidades.



A análise do sistema de transporte regional focará, de modo geral, a importância do eixo “trimodal” para os municípios pesquisados. Nesse eixo, desponta como indutor econômico principal a rodovia Marechal Rondon, que terá uma análise mais detalhada, pois a investigação desenvolvida indicou a importância de sua total duplicação, a partir de 1999, para o aumento dos investimentos industriais desde então. A intenção dessa análise é mostrar as relações entre a duplicação da Rodovia Marechal Rondon e o desenvolvimento industrial e socioeconômico das cidades às suas margens. Faz-se necessário traçar a evolução dessa importante vértebra do Estado de São Paulo, para captar sua influência dinamizadora e atrativa à atividade do setor secundário nos municípios por ela atravessados. Não se pode, contudo, deixar de supor que outros fatores também podem ter tido atuação efetiva e, talvez, tão importante quanto a duplicação da aludida rodovia, assim, fomos investigar sua existência e ação.

Mesmo que alguns municípios estudados na presente pesquisa não estejam à margem da Rodovia Marechal Rondon, como é o caso de Jaú, Barra Bonita e Pederneiras, eles recebem influência dessa proximidade com a via, além de possuírem vias de acesso que interligam as cidades com a Rondon (SP- 301). (Fig.2)

Vale reiterar que a duplicação do trecho entre Botucatu e Castilho (407 km) foi completada em 1999. Até o final dos anos 1990, cidades importantes do interior do Estado de São Paulo não possuíam ligação de pista dupla com a capital. A partir dessa obra, portanto, a RA de Bauru teve uma melhor infraestrutura para ao acesso à metrópole paulistana e ao porto de Santos.

O crescimento da RA de Bauru é constatado pelo aumento de sua participação no PIB paulista desde o ano de 1999, ano do término da duplicação da Rondon, em todo o seu percurso (Tabela 1): em 1999, a participação da RA bauruense era de 1,66 % e passou, em 2009, a 1,81%. A RA de Bauru, de acordo com a tabela, possui a oitava maior parcela do PIB paulista entre as 15 Regiões Administrativas do Estado de São Paulo, unidade federativa de maior expressão econômica nacional. Pelas porcentagens apresentadas, é possível avaliar a relevância do presente estudo, pois, entre as regiões que pouco foram atingidas pela desconcentração da RMSP, a RA de Bauru só é ultrapassada pela RA de São José de Rio Preto, que possui 2,2% de participação no PIB paulista (índice decrescente, por sinal).

A pesquisa desenvolvida buscou, também, analisar quais os fatores locacionais e atrativos que a Região Administrativa de Bauru apresentou para investimentos feitos por capitais locais/regionais e para aqueles representativos de capitais externos à região.

Entre os possíveis e hipotéticos recursos regionais existentes que podem atrair novos investimentos, estariam: o equipamento logístico (eixo trimodal de transportes), as redes de telecomunicações e de energia disponíveis, a qualidade da mão de obra, o mercado consumidor representado pelas cidades médias presentes na região e a força polarizadora do conjunto urbano em sua totalidade, constituindo um “campo aglomerativo” (AZZONI, 1985), relativamente poderoso. Como se percebe, são todos recursos resultantes de construção social, o que apenas vem consolidar o entendimento de que a área a ser estudada já passou por várias etapas de ocupação humana e desenvolvimento econômico e em si encerra grande potencial para futuras expansões.

Tabela 1 - Evolução da participação do PIB das Regiões Administrativas no total do PIB do Estado de São Paulo (%) – 1999/2009

Localidade	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
RMSP	58	57	57	55	55	55	56	56	56	57	56
RA de Registro	0,24	0,24	0,24	0,27	0,26	0,24	0,24	0,24	0,22	0,22	0,24
RA Santos	3,13	3,07	3,68	3,47	3,41	3,83	3,76	3,85	3,10	4,68	3,67
RA de São José dos Campos	5,68	6,53	6,21	6	5,60	5,98	5,44	5,19	5,08	5,18	5,12
RA de Sorocaba	4,37	4,53	4,44	4,44	4,67	4,83	4,77	4,73	4,83	4,78	4,96
RA de Campinas	13,6 3	14,2 3	14,2 4	14,6 9	14,9 9	15,4 1	15,2 0	15,3 8	15,5 4	15,2 8	15,5 3
RA de Ribeirão Preto	2,3	2,36	2,35	2,49	2,55	2,48	2,53	2,67	2,53	2,45	2,54
RA de Bauru	1,66	1,64	1,62	1,69	1,67	1,69	1,68	1,80	1,67	1,67	1,81
RA de São José do Rio Preto	2,3	2,24	2,24	2,42	2,34	2,26	2,27	2,35	2,26	2,19	2,28
RA de Araçatuba	1,23	1,25	1,17	1,26	1,20	1,21	1,16	1,19	1,13	1,08	1,15
RA de Presidente Prudente	1,18	1,13	1,15	1,24	1,19	1,18	1,15	1,16	1,07	1,05	1,14
RA de Marília	1,45	1,4	1,44	1,52	1,52	1,47	1,34	1,34	1,31	1,30	1,36
RA Central	2,14	2	1,98	2,06	2,39	1,91	1,86	1,87	1,80	1,86	1,86
RA de Barretos	1,07	0,98	0,99	1,20	1,28	1,21	0,77	0,95	0,87	0,78	0,73
RA de Franca	1,06	1,07	1,05	1,16	1,14	1,16	1,13	1,14	1,00	0,95	1,01

Fonte dos dados: IMP - SEADE, 2012. Organização do autor.

A base econômica estabelecida nas áreas mais distantes do estado está longe de ser apenas agrícola; estudos sobre o desenvolvimento econômico e industrial de várias cidades médias do interior do estado, especialmente as mais distantes da capital, constataram a existência de polos industriais importantes e com características

singulares para cada região. Nos estudos centrados em Jaú (OLIVEIRA, 1999), em Ibitinga (MATSUSHIMA, 2005) e Bauru (TOLEDO, 2009), nota-se que o capital local teve grande participação na estruturação e desenvolvimento da economia regional no interior paulista.

Baseada no capital local, a agropecuária sempre foi e continua sendo significativa para o desenvolvimento econômico das cidades do interior, de tal modo que a história desses municípios está atrelada às produções agropecuárias de seus territórios. A chegada do plantio da cana-de-açúcar, em meados do século XIX, incentivou a formação de pequenos engenhos de rapadura e aguardente na área estudada. Mas foi a cafeicultura o primeiro grande cultivo que mobilizou a produção do interior do estado; como destaque no passado, também podem ser citados o algodão, o amendoim, a pecuária bovina e, novamente nas últimas décadas, a cana-de-açúcar.

Essa dinâmica trazida pela maior produção agropecuária influenciou não apenas a indústria e o comércio das respectivas cadeias produtivas agrícolas mas, também, outras atividades produtivas não diretamente ligadas à agropecuária, que vieram a se beneficiar dos recursos técnicos, financeiros, de serviços e demográficos trazidos pelo setor produtivo agropecuário (quadro 3).

A geração local de riqueza, ou acumulação capitalista, foi fundamental, a nosso ver, para a construção social anteriormente referida na RA de Bauru, e ela será enfatizada, em nosso trabalho, procurando-se mostrar uma nova face na análise do interior paulista.

Muitos estudos anteriores enfocaram a desconcentração industrial oriunda da Região Metropolitana de São Paulo como essencial para o desenvolvimento do interior, enquanto as forças locais do “interior longínquo” do estado ficavam em segundo plano ou mesmo esquecidas.

Essa antiga postura pode ser justificada, pois os valores e importância das indústrias deslocadas da região metropolitana sempre foram mais significativos que a atividade autóctone, presente no interior. No entanto, mesmo que as empresas de capital local fossem (e o são) menos importantes que as das regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, tais empresas possuem grande valor histórico-geográfico e econômico para as áreas distantes do polo de desconcentração industrial, e certamente muito contribuíram e contribuem para os processos locais e regionais de desenvolvimento econômico.

Quadro 3 – Principais características econômicas dos municípios mais industrializados da RA de Bauru – 2011.

Agudos	Economia baseada na Agropecuária; possui duas grandes indústrias de importância nacional (Duratex e Ambev)
Barra Bonita	Setor sucroalcooleiro de grande importância vinculado à agricultura de cana-de-açúcar; indústrias de telhas e tijolos e caixas de som amplificadoras.
Bariri	Agricultura, usinas processadoras de álcool e açúcar, usina hidrelétrica, frigoríficos de aves.
Bauru	Setor terciário (comércio, universidades e serviços); indústria diversificada; silvicultura.
Jaú	Agroindústria sucroalcooleira; comércio, polo hospitalar e indústrias relacionadas à cadeia produtiva calçadista.
Lençóis Paulista	Agropecuária (bovinos e cana-de-açúcar); indústrias (frigoríficos, beneficiamento e reciclagem de óleos e usina sucroalcooleira, estruturas metálicas e celulose).
Pederneiras	Agropecuária (cana-de-açúcar e citricultura); metalurgia automotiva de veículos pesados e estaleiro.

Fonte: pesquisa do autor, julho de 2011.

Assim, a lógica de se analisar a industrialização de uma localidade apenas pela dinâmica de desconcentração industrial vinda das regiões metropolitanas parece-nos imperfeita, com algumas lacunas. De um lado, por que o poder da metrópole paulistana não é apenas o poder da desconcentração industrial; São Paulo, além do poder político, de capital administrativa, possui a força do setor financeiro e de serviços, e atua fortemente na interligação de áreas interioranas do Estado com o consumo e o capitalismo mundial. Não por acaso, a maior aglomeração urbana do país faz uma “intermediação vicária” entre o local/regional paulista e o mundo (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 207).

De outro lado, porque as várias áreas do interior sofreram influências da capital paulista muito diferentes, em intensidade e complexidade. De acordo com Selingardi-Sampaio (2009, p. 207), uma visão mais atenta pode demonstrar que, em muitos municípios, o “império metropolitano” atuou fortemente, embora com formas variadas de influências; já em outros municípios interioranos, ele pouco repercutiu no desenvolvimento industrial local.

Tal foi o que se encontrou em Bauru (TOLEDO, 2009), onde havia somente uma grande empresa transferida da capital para a cidade do interior, todas as demais empresas pesquisadas eram de capital local e regional.

Esclareça-se que longe de nós está a ideia de negar a importância que o poder de polarização industrial da metrópole paulistana exerceu em muitas áreas do interior paulista. Também não se cogita de querer tomar como equivalentes ou iguais o dinamismo urbano e o econômico presentes nas RAs de Campinas e São José dos Campos, por exemplo, e aqueles da RA de Bauru; há grandes diferenças quanto à *intensidade e extensão* das aludidas dinâmicas em favor das primeiras RAs citadas, obviamente, e isso é perfeitamente reconhecido por nós.

O que se pretende é lançar luzes sobre outro tipo de área, aquela que, ainda que pouco atingida pela força de desconcentração da indústria metropolitana, até os anos 1990, em função, principalmente, de sua distância física da capital, apresentou pujança econômica suficiente para promover considerável desenvolvimento social e territorial, como é o caso da RA de Bauru. Compartilhamos, deste modo, com Selingardi-Sampaio (2009), a noção de que muitos centros interioranos paulistas apresentaram, em especial nos anos 1960, 1970 e 1980, uma força locacional/atrativa própria, representada pelos:

[...] respectivos tamanhos funcional e populacional; os consideráveis parques industriais preexistentes; as infraestruturas urbana e logística então já instaladas, ou em processo de instalação, tais como “distritos industriais”, que proliferavam pelo interior, e a localização estratégica junto a rodovias modernas, então recém-implantadas, e/ou aperfeiçoadas; um elenco relativamente diversificado de centralidades urbanas (principalmente, a comercial); as políticas de atração implementadas etc. Ou seja, um conjunto de variáveis que tende a refletir, em maior e menor proporção, segundo os diferentes casos, as respectivas trajetórias socioeconômico-territoriais pregressas. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 203).

A justificativa do presente estudo se alicerça, portanto, na importância de se buscar: identificar e analisar os fatores locacionais do espaço estudado e o desenvolvimento do interior do Estado; promover uma análise mais abrangente dos municípios de maior industrialização na RA de Bauru; revelar as principais mudanças ocorridas no território e acompanhar os novos investimentos nas principais cidades. Como já demonstrado anteriormente, estudos institucionais indicam a potencialidade da Região Administrativa de Bauru (Fig.1) no quadro econômico do estado (tabela 2). Outro fator importantíssimo é o crescimento da atividade agropecuária nos últimos anos, sabidamente, o setor que historicamente induziu a expansão econômica e, também, foi responsável majoritário pela industrialização de muitos municípios do interior de São Paulo.

Para detectar a evolução econômica das regiões administrativas do Estado de São Paulo, a fundação SEADE possui um estudo anual de intenção de investimentos

conhecido como Pesquisa de Investimentos Anunciados no Estado de São Paulo (PIESP) (tabela 2). O índice, organizado pelos técnicos do SEADE, é composto por notícias veiculadas nos principais meios de comunicação do estado (jornais: O Estado de S Paulo, Folha de S Paulo, Gazeta Mercantil, Valor Econômico, sites das federações de comércio, indústria e transporte). Com a coleta das notícias anunciadas na imprensa, esses dados são confirmados com as empresas citadas.

Tabela 2 - Evolução dos investimentos anunciados - PIESP no Estado de São Paulo (em milhões de US\$) – 2001/2009

Regiões Administrativas	Anos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Total de Investimentos no Estado (US\$ milhões)		23.381	14.432	12.969	15.591	10.907	20.365	33.145	15.800	9.950
Região Metropolitana de São Paulo										
		9.860,49	4.735,96	4.226,87	4.835,42	1.642,35	6.277,46	12.359,90	9.090,32	2.24338
R. A. de Campinas		3.736,36	2.799,54	2.015,95	1.198,14	1.642,14	2.422,97	2.715,33	2.310,83	442,08
R. A. de São José dos Campos		1.754,58	2.637,39	1.575,47	935,80	2.342,35	4.967,39	491,08	1.655,53	213,49
R. A. de Sorocaba		698,74	561,68	128,38	687,15	461,92	245,46	1.079,74	2.032,72	47,27
R. A. de Baixada Santista		1361,33	748,52	972,11	1.170,87	1.092,65	1.485,39	2.461,37	483,87	554,06
R. A. de Central		86,07	91,37	389,00	154,98	48,45	105,08	164,80	1.340,30	154,14
R. A. de Araçatuba		34,52	479,57	281,03	254,43	725,95	219,19	540,60	325,37	20,09
R. A. de Bauru		619,88	165,13	109,53	117,31	146,00	108,35	391,22	260,86	171,50
R. A. de São José do Rio Preto		85,04	61,16	159,59	184,96	262,38	211,07	571,76	150,73	65,75
R. A. de Ribeirão Preto		565,43	108,67	44,29	62,18	140,13	126,82	147,06	331,41	40,18
R. A. de Marília		66,12	56,18	123,05	58,15	128,00	57,21	508,4	287,57	92,30
R. A. de Presidente Prudente		10,22	8,86	31,78	68,25	148,84	3,04	937,13	563,60	2,86
R. A. de Franca		8,40	37,40	15,82	159,47	3,68	58,65	220,13	69,31	43,36
R. A. de Barretos		33,82	25,76	89,29	51,98	95,52	34,09	200,66	51,89	13,52
R. A. de Registro		0,9	_____	0,10	0,66	0,06	_____	0,38	0,18	36,76

Fonte dos dados: IMP - SEADE, 2012. Organização do autor.

Cruzando as informações das empresas com os dados socioeconômicos feitos por institutos nacionais e supranacionais (IBGE, Banco Mundial e ONU), o índice é formatado. Cabe destacar que o valor dos investimentos anunciados é divulgado em dólar com a cotação da época, para melhorar a comparação com os anos subsequentes. Os investimentos anunciados coletados só valem para o setor produtivo (indústria, comércio, transporte, tecnologia, educação, saneamento), apenas investimentos

duradouros são coletados. Os investimentos das empresas estatais e privadas são equiparados para melhorar e abranger os dados pesquisados.

Através dos dados da PIESP o governo, as agências de planejamento e as empresas privadas e estatais podem ter um panorama da atividade produtiva para o ano seguinte. A PIESP é realizada desde 1996 e sua divulgação é semestral.

Assim, de acordo com a tabela 2, pode-se notar que, em números absolutos, há queda mais ou menos generalizada de 2001 (ano de crise) a 2008 (2009 também é de crise mundial). Já em posições relativas, é possível constatar que a RA de Bauru variou da 11ª posição em 2008 até a 5ª colocação em 2009 (Tabela 2). A PIESP demonstrou que a região liderada por Bauru sofreu grande variação nos investimentos anunciados, pois por três vezes a região ficou no 10º lugar estadual (2003, 2004 e 2007) e nos levantamentos de 1995-2000 e 2002 em 7º lugar. Já nos anos de 2001, 2005, 2006, 2008 e primeiro semestre de 2009, a região ficou com a 6º, 9º, 8º, 11º e 5º colocações. Essa variação demonstrou grande sensibilidade às demandas do mercado externo pelas maiores riquezas agropecuárias e, conseqüentemente, às suas cadeias produtivas correlatas, e ainda às crises externas.

Mesmo estando em um posicionamento intermediário nos anúncios de investimentos no estudo da PIESP, a RA de Bauru demonstra possibilidades e potencialidades para o recebimento de investimentos futuros. Pela integração da infraestrutura por diversos modais (rodovia Marechal Rondon, Hidrovia Tietê-Paraná e antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil), esse espaço do território paulista possui potencialidades econômicas, demográficas e logísticas aparentes e constatadas.

A PIESP de 2010 informou que o investimento anunciado para o Estado foi recorde, chegando a US\$ 49,9 bilhões; desse montante, a RA de Bauru participou com US\$ 405 milhões, alcançando essa quantia, também, o patamar mais elevado da pesquisa desde 1996 (SEADE, 2012). Tais dados refletem o enfraquecimento da crise mundial e a aceleração da expansão do PIB brasileiro, que chegou a 7,5% em 2010.

Como exposto acima, a agropecuária foi e continua sendo um dos motores econômicos para a região administrativa de Bauru, porém a indústria e o setor terciário ganham projeção com o decorrer do tempo, nas cidades à margem da Rodovia Marechal Rondon e em seu entorno. Algumas cidades alcançam destaque industrial, por agregar plantas industriais diferenciadas.

Tem sido argumentado que o Brasil está consolidando sua posição como fornecedor de alimentos e outras *commodities*, e perdendo elos de maior valor agregado nas cadeias produtivas industriais, nos últimos anos. Mesmo assim, as atividades produtoras de *commodities*, agrícolas, em especial a cana-de-açúcar, são capazes de induzir atividades no setor secundário e contribuir para o desenvolvimento das cidades anfitriãs.

Ainda reforçando a justificativa do trabalho, é notória a falta de estudos empíricos e teóricos sobre a RA de Bauru. A carência de pesquisa sobre uma área tão importante do Estado de São Paulo já seria um grande motivo para o trabalho, além de respostas socioeconômicas e políticas para os mais de um milhão de habitantes de toda a RA.

Conforme já assinalado, o estudo não atentarão para toda a referida região administrativa, mas em especial para seus municípios mais industrializados: Agudos, Bariri, Barra Bonita, Bauru, Jaú, Lençóis Paulista e Pederneiras (Figura 2).

A delimitação de uma área de estudo sempre é problemática e envolve a intencionalidade do autor; assim, optamos por respaldar a delimitação com a divisão oficial das Regiões Administrativas do Estado de São Paulo, efetuada, no decorrer do tempo, pelo governo estadual. As RA são “[...] regionalizações do território utilizadas pelos órgãos setoriais (meio ambiente e saneamento, assistência social, saúde, educação, agricultura, turismo e assuntos tributários), que se configuram como divisões administrativas e institucionais.” (SEADE, 2011, p.16-17). Sendo divisões oficiais, “cumprem precipuamente objetivos que dizem respeito somente ao planejamento e à gestão das ações descentralizadas dos órgãos setoriais”. (SEADE, 2011, p.16-17). Nas RAs, estão localizados os Escritórios Regionais de Planejamento (Erplans), que são os braços político-oficiais e regionais da Secretaria Estadual de Planejamento, para a efetivação dos programas e ações públicas.

As regionalizações formais do Estado visam, em suma, a criação de regiões-programa para fins das ações de governo, com apoio, ainda que implícito, de um referencial clássico. Este referencial está centrado na presunção da existência de certo grau de homogeneidade socioeconômica entre municípios funcionalmente articulados e, também, na ideia de conformação de uma organização territorial integrada por municípios limítrofes. Esta organização, por sua vez, estrutura-se por relações funcionais que se dão entre um núcleo, com funções polarizadoras, e municípios que compõem sua área de influência. (SEADE, 2001, p.17)

Entretanto, o emprego de divisões político-institucionais esbarra na real dinâmica do espaço geográfico e, também, nas múltiplas e complexas relações socioeconômicas que a cada período se metamorfoseiam. Para acentuar essa preocupação, “[...] é preciso considerar que, nos anos recentes, os fenômenos de polarização vêm experimentando recomposições importantes pela ação de processos globalizantes e/ou fragmentários” (SEADE, 2011, p.18). Cabe, ainda, ressaltar:

Os processos moldam redes de relações e de interações funcionais entre centros urbanos de mesma escala ou de escalas distintas, tendendo a gerar polarizações múltiplas – algumas competitivas e outras complementares –, que tornam os espaços regionais cada vez mais complexos e fluídos e, assim, capazes de se rearticular com agilidade e segundo variáveis e dimensões diversas. (SEADE, 2011, p. 18)

A definição do recorte territorial de nosso estudo, procedimento refletido e realizado desde o início de nosso projeto, foi corroborada mais tarde, quando tomamos conhecimento do estudo da Fundação Seade e da Emplasa (2011), que propõe uma divisão do território paulista apreendendo as relações da rede urbana e sua hierarquia, e uma regionalização, em escala estadual, ambas mais dinâmicas, livres das amarras da regionalização político-institucional. O estudo, intitulado *Rede Urbana e Regionalização do Estado de São Paulo* definiu um novo desenho para a hierarquia e rede urbanas do Estado de São Paulo (concentração de população, relevância econômico-social e forte articulação funcional entre municípios); ele reconhece a existência de três regiões metropolitanas, dez aglomerações urbanas e onze centros regionais. Por outro lado, a regionalização do estado, que considera uma espacialidade mais ampla (totalidade do território estadual, operacionalidade dinâmica regional, promoção da organização regional), foi proposta em três RM, nove aglomerações urbanas e 22 microrregiões. (SEADE, 2011).

Nessa proposta da análise, Bauru foi elevada a uma Aglomeração Urbana, liderando mais 4 cidades, a saber: Piratininga, Agudos, Lençóis Paulista e Pederneiras. A cidade de Jaú, quanto à hierarquia urbana, foi classificada como Centro Regional. Quando a classificação é baseada no novo desenho de regionalização mais dinâmica (inter-relações espaciais mais amplas), Bauru polariza a região, inclusive com a participação de Jaú, o alcance dessa polarização atinge os municípios de Barra Bonita e Bariri, que fazem parte do recorte selecionado para o presente estudo. (SEADE, 2011).

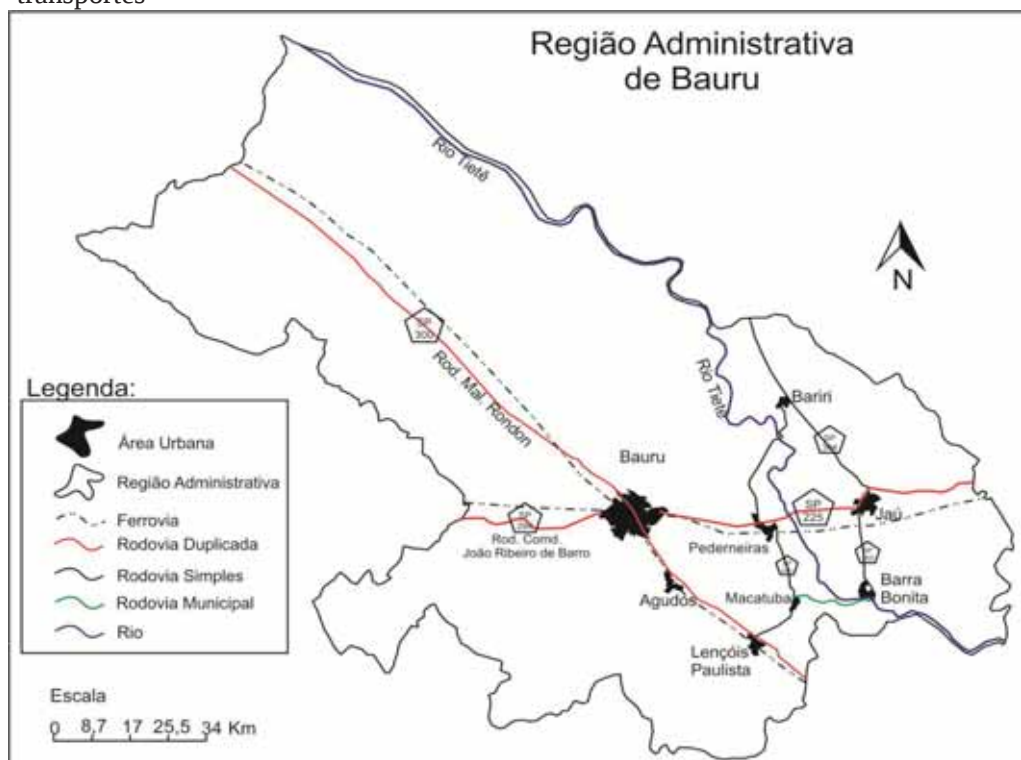
Os municípios de Lins e Promissão, mesmo fazendo parte da RA de Bauru, não estão incluídos na regionalização proposta pela Fundação SEADE e Emplasa, eles não participam, diretamente e de modo estreito da polarização bauruense, por esse motivo, foram enquadrados como uma microrregião liderada por Lins. (SEADE, 2011)

Deste modo, o recorte proposto no presente trabalho ficou respaldado pelo estudo do SEADE, o que vem a ser um amparo lógico e teórico, de grande relevância, para compreensão dos fenômenos geográfico-econômicos, especialmente os industriais, ocorridos nos municípios escolhidos.

Destaque-se, ainda, que a principal rodovia que serve a área, a Marechal Rondon (SP -300), figura como principal eixo de transportes, entretanto, seu traçado é acompanhado, mais ou menos paralelamente, por outros modais importantes, que são a hidrovia Tietê – Paraná, as ferrovias Paulista e a Noroeste do Brasil e o Gasoduto Brasil/Bolívia. Esses modais outorgam uma sofisticada, e rara, multiplicidade infraestrutural para a RA de Bauru.

A metodologia para a pesquisa dos principais municípios industriais da RA de Bauru foi pautada nas fases tradicionais de investigação científica: definição do tema, revisão bibliográfica, levantamento de dados, formulação do problema e construção de hipóteses, interpretação dos dados obtidos, etc. Para se depreender a realidade do recorte espacial estudado, foi de grande contribuição o levantamento de dados (quali-quantitativos), por meio de pesquisa de documentação direta (pesquisa de campo) e indireta (pesquisa documental e bibliográfica) sobre a evolução socioeconômica dos municípios estudados, a qual é muito rica, como ficou demonstrado no estudo sobre a evolução da economia bauruense (TOLEDO, 2009).

Figura 2 - Municípios mais industrializados da RA de Bauru e os principais eixos de transportes



Fonte: Elaboração de Leonardo Thomazini e autor, 2012

Na intenção de captar a realidade da área estudada, a pesquisa utiliza dados socioeconômicos disponibilizados pelos institutos oficiais públicos, principalmente a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas - IBGE, além dos estudos realizados pelas entidades representantes de grupos econômicos, especialmente os dados referentes à indústria da região oriundos das câmaras setoriais e associações municipais e regionais.

Para compor um estudo geral sobre as cidades da região, nossa investigação coletou, ainda, informações na internet, principalmente, nos sites das prefeituras, SEADE e livros históricos e comemorativos das cidades.

Por ser um trabalho de análise histórico-geográfica, qual apresenta muitas semelhanças com a recentemente chamada “geografia econômica evolucionária” (BOSCHMA; MARTIN, 2007), que foca os processos que afetam a paisagem econômica, ou seja, a organização espacial das atividades de produção, consumo e distribuição, e a vão transformando, ao longo do tempo - a utilização de um referencial teórico abrangente se faz necessário. Autores que se baseiam na análise marxista e outros que se pautam pelo estudo do capitalismo clássico e economia clássica são

utilizados para a construção e ilustração do texto. A explanação se faz a partir do quadro mais geral para a análise mais específica, sempre em busca de exemplos mais semelhantes ao objeto de estudo. Essa metodologia de parâmetro dedutivo, como expresso acima, cerca a análise de fatos mais diversos, da escala global para a escala local; essa forma de leitura de outras realidades pode ser eficaz para trazer novos olhares para a pesquisa do local.

Espaço e tempo são categorias nevrálgicas da análise geográfica. No interior do recorte analítico, os contextos históricos e espaciais são de suma importância, pois existem fortes e imbricadas vinculações espaço-temporais em vários níveis, que a todo o momento aparecem, se influenciam e determinam as formas de organização atuais. Essas vinculações se apresentam em várias escalas de análise, que vão da micro até a macro escala, e podem ser interpretadas como “andaimes” geográficos, que contêm estratos de caráter global, regional e local (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009).

Na escala local/regional, a análise é centrada na atividade industrial em suas relações com os múltiplos ambientes presentes em cada município estudado; por muito do que já foi exposto, fica salientada a necessidade da devida compreensão da relação indústria - agropecuária na evolução socioeconômica da região. Também serão enfatizadas algumas variáveis urbanas, e certas relações existentes entre Bauru e as demais cidades (Mapa 2).

A delimitação temporal do estudo também se faz necessária, e assim pode-se afirmar que o estudo proposto focará o período de 1970 a 2010, não se desprezando, contudo, eventos e agentes sociais importantes anteriores a esse período.

A pesquisa qualitativa foi efetivada por entrevistas e formulários respondidos por atores representantes da atividade industrial da região e órgãos públicos ligados diretamente com o setor secundário. Para determinar e apreender os dados, foram aplicados formulários para as empresas escolhidas nas cidades de estudo e, também, formulários e entrevistas para os secretários de desenvolvimento de cada município contemplado. As empresas selecionadas de cada cidade foram definidas como as maiores e mais representativas. É sabida a importância das micro e pequenas empresas para a economia de qualquer país e região, entretanto, na presente pesquisa, apenas as maiores foram selecionadas, na tentativa de diagnosticar a presença dos dois compartimentos industriais presumidos, um relacionado à agropecuária da região e outro dela desvinculado.

Dessa forma, no universo industrial da RA de Bauru, a pesquisa de campo contemplou 51 importantes empresas (quanto ao número de empregados e influência econômica) dos municípios de Bauru, Jaú, Lençóis Paulista, Pederneiras, Agudos, Barra Bonita e Bariri.

A estruturação da presente tese é a seguinte: em uma primeira parte, inserem-se a introdução, a proposição e a metodologia de estudo. Em seguida, o primeiro capítulo tem como destaque o referencial teórico, que reúne a contextualização amparada nos preceitos teóricos utilizados no trabalho.

O segundo capítulo trata das raízes formadoras da situação atual. Essa parte da obra procura demonstrar as características geográficas e a evolução socioeconômica da área em estudo; desse modo, os aspectos demográficos e a situação geográfica, além da evolução socioeconômica dos municípios pesquisados, comporão o capítulo. No capítulo 3, foi oportuno indicar os principais fatores e agentes do desenvolvimento local, sendo que os itens mais significativos parecem ser: a importância dos transportes; a base agropecuária (café, cana-de-açúcar e silvicultura); a existência de recursos específicos e ativos. Para ser ter uma compreensão mais ampla, foi de suma importância a análise da evolução histórica da economia nos municípios estudados, ou sua geografia industrial, rastreando as raízes da indústria regional. São marcantes, em uma primeira análise, os casos de empresas autóctones que desmembraram suas atividades e influenciaram a indústria das respectivas cidades.

O capítulo 4 é dedicado à apresentação dos resultados, à análise da coleta de dados primários e dos agentes de governança, e à busca da corroboração da tese. Após todo esse percurso metodológico, espera-se aqui atingir a definição de um novo espaço industrial no estado paulista, ou de um novo aglomerado industrial no território, relativamente consolidado, economicamente. Agregando às informações do trabalho de campo demonstradas no capítulo anterior, o capítulo 5 apresenta as políticas industriais municipais, atualmente efetivadas em cada município pesquisado.

Segue-se a conclusão, com as devidas observações colhidas e as tentativas de respostas para a problemática levantada no início da pesquisa. A corroboração da tese deverá, dessa maneira, ser atingida.

CAPÍTULO 1 – A NECESSIDADE DE UM PLURALISMO TEÓRICO

O espaço geográfico demonstra a materialização do trabalho e da atividade humana no decorrer do tempo; através da Geografia, busca-se analisar a intenção, a extensão e a intensidade dos fenômenos proporcionados pela capacidade do ser humano de racionalizar a posse do espaço. A Geografia Econômica pode explicar grande parte dessa ação humana que marca o espaço ininterruptamente, sobrepondo momentos e induzindo o futuro. Cabe a esse ramo da Geografia interpretar os modos, instrumentos e territórios que foram afetados pelo trabalho humano (SANTOS, 1994, p, 37).

Por meio da indústria, o homem apressou a posse e a transformação do meio em que vive e o novo modo de produzir, acelerado pela Revolução Industrial, a partir do século XVIII, marcou o espaço de modo significativo, não ficando essa ação apenas represada nos países líderes da revolução, mas sim difundindo-se por todo o planeta, que repercutiu as mudanças nos modos de produção e de consumo mundiais.

Ao buscar explicações para os motivos de localização industrial, para a transformação espacial e o desenvolvimento socioeconômico realizados pela indústria, a Geografia Industrial tornou-se imprescindível para o entendimento do espaço mundial.

Entretanto, as razões de desenvolvimento industrial e os fatores locais que influenciam a criação, desenvolvimento e permanência do setor secundário nos espaços geográficos são dinâmicos, flexíveis e, alguns, até clássicos. Smith denota essa evolução das condições geográficas para a produção:

O que ligava o desenvolvimento econômico às condições geográficas era primeiramente a dificuldade de vencer as distâncias, em segundo lugar a necessidade de proximidade das matérias primas. Com o desenvolvimento dos meios de transportes, o primeiro obstáculo natural (a distância) diminuiu em importância. Com o aumento geral das forças produtivas, o segundo se torna cada vez menos importante, pois as matérias-primas hoje são produtos de um número sempre crescente de processos de trabalhos anteriores. (SMITH, 1988, p.157)

Essa passagem evidencia a diversificação e a complexidade produtiva do mundo atual, a indústria e a produção se transformaram para atender os novos mercados consumidores e, especialmente, para poder competir por preços e mão de obra barata e qualificada. O produto primário transportado de várias partes do mundo, agora, também é processado de maneira global; acesso a conhecimento e inovação tecnológica tornou-se condição imperiosa de produção bem sucedida. Consequentemente, os antigos fatores e as razões do desenvolvimento industrial estão em constante mutação, devendo passar

pela análise clássica sim, mas também, serem avaliados por novas perspectivas e interpretações.

Atualmente, o corpo teórico utilizado pela Geografia Econômica para explicar a força da atividade produtiva na transformação do espaço não mais se digladiava com a questão: qual escola melhor explica e interpreta a situação momentânea? As complexas mudanças socioeconômicas do mundo atual não cabem em um tipo de visão apenas, há a necessidade de buscar novas, integradas e diversas interpretações, ou seja, um pluralismo teórico. Esse novo entendimento teórico-interpretativo é enfatizado por MARTIN (1994):

Precisamos desesperadamente de novos mapas cognitivos da paisagem econômica, para não falar em novas estratégias políticas de intervenção dessa paisagem. Não queremos com isso defender o estabelecimento de um novo conceito-mestre ou narrativa da dinâmica da localização industrial ou do desenvolvimento regional. Em vez disso, o programa de trabalho deveria ser o da reconstrução da Geografia Econômica que é muito mais multidimensional, multivocal e de múltiplas perspectivas. (MARTIN, 1994, p. 56)

Nesse contexto, não se pode dizer que temos aqui “uma” teoria de base, mas sim que recorremos a um quadro teórico plural que integra vários temas e visões, buscados em fontes diversas. Ou, em outras palavras, vários “pilares” teóricos deverão representar uma fundamentação coerente para nossa construção explanatória, “pilares” que não devem ficar incomunicáveis, isolados, entre si, mas sim integrados, sempre que possível; apenas assim se justifica o uso de um pluralismo teórico (HASSINK; KLAERDING, 2012).

Como um primeiro fundamento, e como característica importante para esta análise, o Sistema Capitalista merece destaque, pois, em sua evolução, usufruiu de e foi influenciado por um espaço gradativamente mundial, constituído por áreas centrais e áreas marginais, ambas importantes, para produção e reprodução do sistema hegemônico atual. O processo de desconcentração industrial da metrópole paulistana também tem que ser inserido na análise. Da mesma forma, as cidades pesquisadas possuem aspectos socioeconômicos que indicam a tipificação como cidades médias, assim o presente estudo necessita da luz proveniente das teorias que avaliam a importância desses aglomerados urbanos. Como já ressaltado desde as proposições, os meios de transportes exercem influência fundamental na industrialização da área, por isso, a Geografia dos Transportes pode desempenhar importante papel na tentativa do entendimento da atuação dos modais nos municípios estudados. E, por fim, a

governança relativamente eficiente, vários níveis, estadual e nacional, pode ser a chave para explicar a presença de certas forças atuantes nos municípios da RA de Bauru.

A partir da exposição dessas bases conceituais, a explanação poderá focar, com um olhar mais detalhado, o objeto de estudo proposto.

1.1 O capitalismo atual e suas influências

O espaço produzido pelo capitalismo é direcionado e instrumentalizado para exercer funções estabelecidas para universalização dos ganhos e da produção, porém, com desigualdade do desenvolvimento. Segundo a visão marxista de Smith (1988): “O espaço não é mais um acidente da matéria, mas é o resultado direto da produção material”. (SMITH, 1988, p. 123)

A afirmação e extensão do sistema capitalista, no século XX, deram-se pela entronização dos processos produtivos em escala mundial, em uma primeira fase pelo modelo fordista e, posteriormente, pelo sistema pós-fordista. Esses sistemas ratificaram o acúmulo de capital nos países líderes e estreitaram a dependência produtivo-financeira dos países em desenvolvimento, gerando ganhos vultosos para os primeiros e subordinação socioeconômica para os países periféricos.

O sistema fordista (gestado no início do século XX) contou com a participação do Estado keynesianista (interventor) que, desde a década de 1930, foi o provedor do planejamento e da recuperação da crise de 1929. A importância do poder público foi fortalecida pela Segunda Guerra Mundial, e ao Estado foi delegada a liderança da recuperação e reconstrução econômica mundial. Harvey (2003) explicita o modelo fordista:

[...] levou o fordismo à maturidade como regime de acumulação plenamente acabado e distintivo. Como Tal, ele veio a formar a base de um longo período de expansão pós-guerra que se manteve mais ou menos intacto até 1973. Ao longo desse período, o capitalismo nos países capitalistas avançados alcançou taxas fortes, mas relativamente estáveis de crescimento econômico. Os padrões de vida se elevaram, as tendências de crise foram contidas, a democracia de massa, preservada e a ameaça de guerras intercapitalistas, tornada remota. O fordismo se aliou firmemente ao keynesianismo, e o capitalismo se dedicou a um surto de expansões internacionalistas de alcance mundial que atraiu para a sua rede inúmeras nações descolonizadas. (HARVEY, 2003, p. 125).

O Estado, nesse contexto, tinha presença vital para a expansão dos empreendimentos das empresas e, por outro lado, nos interesses da população e suas instituições. As obrigações públicas eram variadas, “Na medida em que a produção de

massa, que envolvia pesados investimentos em capital fixo, requeria condições de demanda relativamente estáveis para ser lucrativa, o Estado se esforçava por controlar ciclos econômicos com uma combinação apropriada de políticas fiscais e monetárias no pós-guerra.” (HARVEY, 2003, p. 129). Essas iniciativas garantiam as empresas públicas e privadas um auxílio importantíssimo para a permanência de um seguro mercado interno, além de possuir salvaguarda para a internacionalização dos negócios em países subdesenvolvidos.

Entretanto, o Estado interventor, a partir dos anos 1970, deparou-se com um cenário global diferente daquele do pós-guerra, pois o sistema capitalista passou a ter novos atores e as condições infraestruturais foram alteradas radicalmente. Harvey aponta a nova conjuntura:

As políticas Keynesianas tinham se mostrado inflacionárias à medida que as despesas públicas cresciam e a capacidade fiscal estagnava. Como sempre fora parte do consenso político fordista que as redistribuições deviam se fundamentar no crescimento, a redução do crescimento significava inevitavelmente problemas para o Estado do bem-estar social e do salário social. (HARVEY, 2003, p. 157).

O autor nomeou essa nova fase de *acumulação flexível*, explicando que os processos de trabalho, os mercados de trabalho e os padrões de consumo se apoiam na flexibilidade de produção. Surgem novos setores de produção, novos mercados, rápidas inovações comerciais, tecnológicas e organizacionais. Segundo Harvey:

A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões de desenvolvimento desigual, tanto entre os setores como entre as regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado “setor de serviços”, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas (tais como a “Terceira Itália”, Flandres, os vários vales e gargantas do silício, para não falar da vasta profusão dos países recém-industrializados). (HARVEY, 2003, p. 140)

Os sistemas capitalistas, citados acima, não se irradiaram de forma imaculada e análoga nas nações pertencentes ao grupo desenvolvido e, muito menos, nos países subdesenvolvidos, em cada país existia e existe uma geografia econômica com suas próprias características. Assim, a fase fordista, com sua produção de massa e a fase pós-fordista, com a produção flexível, convivem em graus diferentes de harmonia e integração no ambiente geográfico (países, regiões e localidades) e nos setores produtivos.

Com a enorme difusão do sistema por toda a Terra, as ações capitalistas estão presentes tanto em países centrais como em países periféricos e emergentes, com os

objetivos de sempre potencializar o lucro e minimizar os riscos produtivos. Smith indica:

O subdesenvolvimento, como o desenvolvimento, ocorrem em todas as escalas espaciais e o capital tenta se movimentar geograficamente de tal maneira que continuamente explora as oportunidades de desenvolvimento, sem sofrer os custos econômicos do subdesenvolvimento. (SMITH, 1988, p. 213).

Todo esse processo de domínio do capitalismo foi facilitado pelo avanço dos meios de comunicação e transportes. As condições políticas e econômicas do sistema foram amplamente disseminadas pelos países centrais após a queda do regime soviético, tendo essa imposição das condições sido efetivada por instituições supranacionais, blocos econômicos, governos, sistema financeiro internacional e empresas transnacionais. A alteração do ambiente econômico mundial em prol dos atores do sistema capitalista igualizou as condições de produção, em escala mundial. Smith elucida:

Com o desenvolvimento dos meios de comunicação e de transportes, as barreiras à generalização geográfica de novas tecnologias são diminuídas. Até onde esta generalização for conseguida, a tendência para a igualização das condições e níveis de produção é realizada. (SMITH, 1988, p. 172).

Esse momento histórico conhecido e nomeado como Globalização, formou-se por uma série de mudanças em várias áreas, tais como: política, tecnológica, cultural, comportamental e infraestrutural. Entretanto, essas mudanças de caráter global não são cegas e inocentes; em meio à sua amplitude e complexidade, existe um direcionamento para obter um papel de retorno para os principais atores e impulsionadores desse movimento, segundo Santos (2002):

No momento atual aumenta em cada lugar o número de frequência dos eventos. O espaço se torna mais encorpado, mais denso, mais complexo. Mas essa nova acumulação de presenças, essa opulência de ações não se precipita de forma cega sobre qualquer ponto da terra. As informações que constituem a base das ações são seletivas, buscando incidir sobre os lugares onde possam se tornar mais eficazes. Essa é uma lei implacável, num mundo sequioso de produtividade e onde o lucro é uma resposta ao exercício da produtividade. (SANTOS, 2002, p. 203).

A ideia de um mundo integrado e com alto grau de contato entre os povos não é inédita, mas a convergência de fatores que aumentam a complexidade e modificam a relação entre tempo e espaço são hodiernas. Vasquez-Barquero (2002) busca interpretar os fatores que impulsionaram e impulsionam o novo período com estas palavras:

São os seguintes, dentre outros, os fatores responsáveis pela aceleração do processo de globalização: as mudanças nas políticas econômicas e comerciais, que generalizaram a liberalização dos mercados de bens, serviços e fatores; as novas estratégias das empresas multinacionais, que tiram proveito das oportunidades de localização viabilizadas pela integração; e a introdução de inovação nos transportes e nas comunicações, que contribuem para a integração dos mercados e produção multinacional, reduzindo os custos de produção e trocas. (VASQUEZ-BARQUERO, 2002, p.14)

Mudanças verificadas no sistema econômico mundial, de caráter energético, industrial de consumo, relativas à infraestrutura, às telecomunicações e à tecnologia são evidentes nos países emergentes. Os países do novo “Segundo Mundo” crescem a taxas maiores que os países mais desenvolvidos e, atualmente, estão sendo indutores de mudanças espaciais, políticas e culturais significativas em seus territórios e no mundo. (KHANA, 2008).

Para demonstrar tais mudanças na ordem econômica global, o acrônimo BRICs já faz, há uma década, parte do vocabulário da Geografia Econômica. A sigla indica os países com tendência crescente para influenciar a economia do planeta, são eles Brasil, Rússia, Índia e China, sendo o último, atualmente, um dos pilares do capitalismo mundial. O termo foi criado pelo economista inglês Jim O'Neill, na época, presidente do banco Goldman Sachs Asset Management. O estudo, feito em 2001, apostava que esses países, pela sua demografia, mercado consumidor, extensão territorial e crescente urbanização, teriam papel fundamental nas próximas décadas. A palavra *Brick* em inglês remete a tijolo e assim se fazia um jogo de palavras, significando que esse grupo poderia ter relevante influência nos fundamentos do capitalismo do século XXI. O'Neill destaca:

É impressionante a quantidade de mudanças em apenas uma década, e ao mesmo tempo como a estrutura original dos BRICs se alterou tão pouco. Em todas minhas análises da economia mundial, em meio a toda informação e exposição excessiva, consegui me manter focado nos benefícios de uma força de trabalho maior e mais produtiva. [...] O PIB agregado dos BRICs quadruplicou durante a década que se seguiu ao meu artigo original, US\$ 3 trilhões para algo próximo de US\$ 12 trilhões. Olhando em retrospectiva, eu deveria ter sido mais ousado em minhas previsões. (O'NEILL, 2012, p. 35).

As bases para esse novo quadro, segundo o autor, são a demografia e o poder de produtividade. Quanto à demografia, O'Neill vislumbrou em seu artigo, em 2001:

Os quatro países têm juntos uma população em torno de 3 bilhões de pessoas, algo próximo da metade da população do mundo. Pensando bem, não deveria ser uma surpresa tão grande pensar que eles pudessem se tornar, potencialmente, as maiores economias. As nações mais populosas do mundo provavelmente deveriam ser as maiores economias. Sem dúvida, para que seu

povo pudesse desfrutar a riqueza que muitos ao redor do mundo desfrutam, elas teriam que ser grandes e bem-sucedidas. (O'NEILL, 2012, p. 36).

A produtividade entre os trabalhadores não pode ser analisada somente pela incorporação de tecnologia, condições sociais e aprimoramento da mão de obra dos trabalhadores; esses elementos são importantes, entretanto, a quantidade de trabalhadores absorvidos na economia formal gera uma escala de oportunidade para o crescimento de produtividade dos países em desenvolvimento, “Os países com uma força de trabalho mais jovem e em crescimento, e que estão se tornando cada vez mais eficientes, mostrarão os maiores ganhos em PIB real. [...] Conforme me deparei com os BRICs , pareceu-me provável que um padrão similar surgiria nesses quatro países, numa escala ainda mais drástica”. (O'NEILL, 2012, p. 38).

Um fato decisivo para a expansão capitalista na passagem de séculos foi a entrada da China na economia mundial de mercado, como grande exportadora de bens manufaturados e feroz importadora de *commodities* minerais e agrícolas, como petróleo, minério de ferro e soja, entre outras. Esse novo e poderoso *player* no mercado mundial veio atizar sobremaneira a competição comercial entre os países e o Brasil, tradicional produtor de tais artigos, em poucos anos viu seu saldo comercial e suas receitas em moedas estrangeiras dispararem, e toda a sua economia repercutir positivamente os novos estímulos.

O'Neill (2012) observa que existe um acentuado crescimento do comércio entre as nações que compõem os BRICs, pois a China, principal economia do grupo, depende da importação de *commodities* para o abastecimento de sua população e de fornecimento de matérias-primas para a atividade industrial. O autor ressalta: “O comércio entre os BRICs acelerou sensivelmente, em especial por que o Brasil e a Rússia fornecem boa parte das *commodities*, necessárias à China e Índia.” (O'NEILL, 2012, p. 53).

Contudo, a crise das “bolhas” financeira e imobiliária, nos EUA, a partir de setembro de 2008, e a crise de endividamento público de vários países europeus, de 2010 até hoje, vieram desencadear uma fase de retração econômica generalizada, a qual, contudo, pouco atingiu os principais países emergentes até 2011, sendo bem mais forte em 2012.

De qualquer forma, há, neste início de século XXI, novos arranjos e configurações no sistema econômico mundial e na divisão internacional do trabalho.

Países que em seu passado eram apenas receptores de técnica e de recursos dos países centrais, no novo cenário econômico financiam e criam tecnologias para os países desenvolvidos. Sposito e Santos evidenciam esse novo momento da economia mundial, que não pode ser ignorado pela Geografia Econômica:

Atualmente, com a mundialização do capital conhecendo uma nova configuração (conhecida como globalização), a divisão internacional do trabalho tornou-se mais complexa. A ascensão de empresas situadas na periferia, cujos investimentos estão tanto em países desenvolvidos como em países periféricos, abala seriamente a divisão internacional do trabalho baseada no pressuposto de que os países subdesenvolvidos industrializados seriam receptores de capitais produtivos e destinadores de capitais na forma de lucro para os países desenvolvidos. (SPOSITO; SANTOS, 2012, p.76)

Assim, as empresas multinacionais sediadas nos países desenvolvidos olham os mercados dos países em desenvolvimento não mais como complementares e sim como espaços estratégicos e fundamentais para seus lucros e fortalecimento de suas marcas. “Os BRICs, principalmente China e Brasil, se tornaram poderosos imãs para o investimento estrangeiro direto. Além disso, eles têm igualmente acumulado reservas em moeda estrangeira.” (O’NEILL, 2012, p. 53).

Empresas brasileiras ganharam escalas produtivas e de mercado consumidor dentro do país, e muitas possuem graus de internacionalização desde os anos 1970 e 1980, especialmente empreiteiras. Foi nos anos 2000, entretanto, que elas aumentaram seu poder de atuação no mercado externo, pois programas de financiamento do governo federal (BNDES e fundos de funcionários públicos) induziram e facilitaram compras e fusões de empresas estrangeiras por grupos brasileiros, em áreas que o poder público considerava estratégicas (energia, mineração e alimentos). Sposito e Santos atestam esse movimento das empresas brasileiras, ganhando espaço no mercado global:

Nos primeiros anos do século XXI, as firmas brasileiras intensificaram seus investimentos no exterior, quer por meio de aquisições e fusões, quer por meio de novos projetos. Os investimentos são, agora, provenientes tanto de companhias que já vinham se destacando no cenário internacional, como ainda de algumas grandes empresas e grupos que passaram a realizar, pela primeira vez, investimentos significativos no exterior. Com isso, estoques de capitais brasileiros no exterior quase triplicaram entre os anos 2001 e 2008. (SPOSITO; SANTOS, 2012, p.243).

O Brasil, como participante deste sistema econômico, passou e passa por profundas transformações, nos últimos anos, em sua dinâmica produtiva e, conseqüentemente, em seu território. (SANTOS; SILVEIRA, 2001, pág. 21). Essas

mudanças alteraram a produção do espaço por todo o país, assim, mesmo áreas marginais como as regiões Nordeste e Centro-Oeste, apresentaram relevantes transformações em seus espaços produtivos. Poucas áreas do Brasil passaram ou passam incólumes à influência transformadora da nova inserção global do mercado nacional.

Por tudo isso, e ainda por outros motivos de origem interna (estabilização e valorização do Real com controle da antiga inflação, e consolidação democrática), o Brasil se firmou como país emergente, embora, a partir do segundo semestre de 2012, algumas condições macro econômicas, como o crescimento do PIB, controle inflacionário, equilíbrio da balança comercial e nível de investimento tenham se deteriorado. São processos recentes, em andamento, cuja análise é prejudicada pela ausência de uma perspectiva histórica melhor definida.

A análise até aqui desenvolvida, neste primeiro segmento do capítulo 1, focou o desenvolvimento recente do capitalismo global, em seus vários setores econômicos. Com relação ao setor industrial, especificamente, tem sido argumentado por alguns especialistas que ele não é mais o motor da economia capitalista, e que esse papel foi transferido para os setores terciário e quaternário da referida economia, o que pode ser constatado por meio de dados estatísticos. Mas a realidade é mais complexa, e encerra vários argumentos que relativizam essa constatação. Assim, pode-se afirmar, sem medo de errar que a importância da atividade industrial dentro do capitalismo mundial continua sendo muito grande, já que o crescimento das nações emergentes passa, obrigatoriamente, pelo desenvolvimento industrial. Mesmo nos países de economia avançada, a indústria permanece como indutora do avanço dos setores primário e de serviços. Assim, a “fuga” de indústrias, a “exportação” de empregos e a “desindustrialização” das nações mais ricas devem ser avaliadas não meramente pela visão quantitativa, mas, conjuntamente, pelo viés qualitativo.

A importância histórico-geográfica e econômica da indústria é ressaltada por Belluzzo e Almeida (2012), “O avanço da produtividade geral da economia não é imaginável sem a dominância do sistema industrial no desenvolvimento dos demais setores”. Mas é em CHANG (2013) que se encontra uma análise bastante ponderada do momento atual. Ele defende a importância do setor secundário para a economia e a sociedade dos países, e argumenta contra a ideia de que o mundo vive uma era pós-industrial, em que o crescimento e a participação da indústria não apresentam mais relevância. O autor em questão ressalta: “Podemos estar vivendo em uma sociedade

pós-industrial no sentido que quase todos nós trabalhamos em lojas e escritórios e não em fábricas. Mas não ingressamos em um estágio de desenvolvimento pós-industrial no sentido que a indústria deixou de ser importante”(CHANG, 2013, p. 132). Ele sustenta que os outros setores cresceram qualitativamente (preços), enquanto a maioria dos produtos industriais, por efeito de economias de escala, reduziu seus preços, consequentemente, houve um *crescimento diferencial de produtividade* entre os setores. Isso, entretanto, não retirou a importância da indústria para a empregabilidade e para a balança comercial e de pagamentos dos países. Refletindo sobre as barreiras, trabalhistas e de reserva de mercado, impostas pelos países quanto a “exportações” de serviços, ideia apregoada pelos defensores de um mundo pós-industrial, Chang afirma: “Quanto à ideia de que os países em desenvolvimento podem em grande medida passar por cima da industrialização e entrar diretamente na fase pós-industrial, trata-se de uma fantasia.” (CHANG, 2013, p. 132).

O autor, além disso, aborda as consequências sociais, em sua visão, negativas, do fato dos países forçarem suas economias para o setor terciário. Ele julga que a natureza da sociedade mudou, pelo número, proporcionalmente menor, de pessoas trabalhando em fábricas e sustenta que, mesmo, nos países desenvolvidos, a sociedade tornou-se pós-industrial de maneira mais rápida que a economia.

Somos em parte formados pelas nossas experiências de trabalho (um ponto que a maioria dos economistas deixa de reconhecer), de modo que onde e quando trabalhamos influencia quem somos. Em comparação com os operários das fábricas, os funcionários de escritório e os vendedores de loja fazem muito menos trabalho físico e, por não precisar trabalhar com as correias transportadoras, têm mais controle sobre o processo do seu trabalho. Os operários de fábricas cooperam mais estreitamente com os colegas durante o trabalho e fora dele, especialmente por meio de atividades sindicais. Em contraposição, as pessoas que trabalham em lojas e escritórios tendem a trabalhar de uma maneira mais individual e não são muito ligados a sindicatos. (CHANG, 2013, p.136).

Resumindo a argumentação em defesa do setor industrial para os países em desenvolvimento, Chang destaca:

Quanto aos países em desenvolvimento, é uma fantasia achar que eles podem passar por cima da industrialização e construir a prosperidade baseando-se nas indústrias de serviço. A maioria dos serviços apresenta um lento crescimento de produtividade e quase todos os serviços que têm um crescimento de produtividade elevado não podem ser desenvolvidos na ausência de um forte setor industrial. A baixa negociabilidade dos serviços significa que um país em desenvolvimento especializado em serviços enfrentará um problema maior de balança de pagamentos, o que para um país

em desenvolvimento significa uma redução de sua capacidade de modernizar sua economia. As fantasias pós-industriais já são bastante desfavoráveis para os países ricos, mas são seguramente perigosas para os países em desenvolvimento. (CHANG, 2013, p. 148)

Reportagem da BBC/Brasil, em abril de 2011, mostrou que a China, segundo dados da consultoria IHS Global Insight, é desde 2010, a maior economia industrial do mundo, tendo o valor nominal da produção chinesa chegado a US\$ 1,99 trilhão, um pouco maior que o da indústria americana que, na mesma data, era de US\$ 1,95 trilhão. Fato essencial, entretanto, é que os 11,5 milhões de trabalhadores do setor industrial americano produziram um pouco menos do que 100 milhões de trabalhadores chineses, dados que mostram a diferença de produtividade entre os dois países. Além disso, o setor industrial para China compõe 33% do PIB, enquanto que para os EUA, a indústria perfaz 13% do PIB (BBC, 2011).

Esses dados vêm comprovar a argumentação de Chang, antes referida, de que a indústria pode perder participação relativa no PIB, e continuar sendo muito importante.

O jornal Estado de S. Paulo, abril de 2010, publicou documento da Organização de Desenvolvimento Industrial da ONU, que indicou dados um pouco diferentes, mas que caminham para uma mesma direção, ainda, 18,9% da produção industrial mundial são gerados nos Estados Unidos, a China detém 15,6% da fabricação mundial de manufaturas, contra 15,4% do Japão. A reportagem ainda apontou que, em termos continentais, a Ásia já se transformou na planta industrial do mundo, produzindo 44% do total industrial do planeta, enquanto a Europa conta com 27%, com a América do Norte com 20,5%, a América Latina representa apenas 6,1% da produção mundial, e África 1,6%. O estudo revelou ainda para o Brasil:

No caso da produção industrial brasileira, a ONU indica que no início da década o País representava 1,66% da manufatura mundial. Espanha, México e Canadá superavam o Brasil naquele momento e o País ocupava a 12ª posição. A partir de 2006, o País ganhou posições, chegando a ser o nono maior produtor de manufaturados e chegando a 1,89% da produção mundial. Mas, em 2009, a crise atingiu de forma mais importante o Brasil que outros países emergentes. O resultado foi que a Índia conseguiu avançar de forma mais rápida e superou o Brasil no ranking. A Índia dobrou sua participação no mercado mundial em dez anos, subindo de 1,1% em 2000 para quase 2% no ano passado. (O Estado de S. Paulo, 2010, Caderno de Economia, acesso julho de 2013).

Mesmo entre os países emergentes, atualmente o Brasil reduziu sua importância na produção industrial nominal. Os países emergentes hoje produzem 44% dos produtos do mundo, contra 66% dos países desenvolvidos, e o Brasil gradativamente reduziu seu

espaço. O país detinha 10% de toda a produção industrial das economias em desenvolvimento, em 1995, e, uma década depois, reduziu para 7,2% sua parcela. O que, acreditamos, não significa uma redução nominal progressiva de sua indústria, mas sim um crescimento relativo mais fraco que os demais países, e ainda com alternância de períodos expansionistas e recessivos. Fatores externos são de controle quase impossível, mas no nível interno, falta claramente à definição, operacionalização e manutenção de uma política industrial objetiva e eficiente.

Belluzo e Almeida indicam a importância da indústria para a geração de renda e desenvolvimento mais consistentes:

O país incorporou 16 milhões de famílias ao mercado de consumo moderno por conta das políticas sociais e de elevação do salário mínimo que habilitam esses novos cidadãos ao crédito. Essa incorporação será limitada se não estiver apoiada na ampliação do espaço de criação da renda. Nas economias emergentes bem sucedidas, a ampliação do espaço de criação da renda é fruto da articulação entre as políticas de desenvolvimento da indústria (incluindo a administração do comércio exterior e do movimento de capitais) e o investimento público em infraestrutura. Esse arranjo, ao promover o crescimento dos salários e dos empregos gera, em sua mútua fecundação, estímulos às atividades complementares e efeitos de encadeamento para trás e para frente. (BELLUZO; ALMEIDA, 2012)

Ao concluirmos nossa pesquisa sobre o desenvolvimento econômico-industrial dos municípios mais industrializados da RA de Bauru, temos a convicção de que essa área pode ser considerada em exemplo fático de como o “arranjo” preconizado por Belluzo e Almeida (2012), envolvendo variáveis ligadas a indústria e suas políticas e a infraestrutura, pode produzir efeitos positivos para o território e para a sociedade.

1.2 A força de desenvolvimento da desconcentração industrial paulista

O Estado de São Paulo foi o grande favorecido economicamente, em escala nacional, com a expansão da cafeicultura, a partir do século XIX. Pelo fortalecimento da agropecuária, da indústria, do setor financeiro, a infraestrutura de transportes foi beneficiada em relação a outras partes do país. Entretanto, os investimentos em transportes não foram cumulativos, pois a ferrovia foi preterida e a rodovia recebeu grande parte dos investimentos. Por este fator concentrador das principais atividades econômicas da nação, São Paulo foi beneficiado pelo crescente investimento, e não apenas, das empresas automotivas; pelos fatores de aglomeração e infraestrutura, o

estado e sua região metropolitana exerceram um papel centralizador e polarizador na economia nacional.

As rodovias, estaduais e federais, tiveram um importantíssimo papel para a dinamização do espaço paulista, e foram de grande importância para a efetivação espacial e a mobilidade da indústria em São Paulo. Se existiu, a nível nacional, uma concentração econômica histórica no Estado de São Paulo, cabe lembrar que o espaço paulista também se apresentou concentrador, em nível estadual. A região metropolitana da cidade de São Paulo apresentou grande aglomeração econômica até a década de 1970, o que deixou números parcos de expansão para outras regiões do estado.

A notável mudança na espacialidade industrial do estado foi proporcionada, em grande parte, pelo sistema rodoviário implantado e sofisticado a partir dos anos 1950. As rodovias que cruzavam, ou tinham origem na região metropolitana, deram acessibilidade para as empresas buscarem novos espaços produtivos, evitando as “deseconomias” que a cidade de São Paulo e seu entorno já apresentavam, no início da década de 1970.

As rodovias estaduais, Anhanguera (SP – 330), Bandeirantes (SP – 348), Castelo Branco (SP – 280), Washington Luís (SP - 310), Imigrantes (SP - 160) e Anchieta (SP - 150), e as federais Presidente Dutra (BR – 116), Régis Bittencourt (BR - 116) e Fernão Dias (BR - 381) funcionaram como eixos orientadores para a formação de novos espaços industriais no Estado de São Paulo, umas mais que outras, evidentemente.

A partir das décadas de 1960 e 1970, transformações significativas afetaram a Região Metropolitana de São Paulo, a qual apresentou o início e o fortalecimento de uma desconcentração industrial. Durante os anos 1980 e 1990, e também depois, vários autores procuraram detectar, analisar e investigar o grande fenômeno econômico-industrial-espacial pelo qual o Estado de São Paulo estava passando. Os trabalhos de AZZONI (1985), CANO (1990 e 2007), DINIZ (1993; 2005), NEGRI (1996), LENCIONI (1991), SPOSITO (2007), SELINGARDI-SAMPAIO (2009) foram obras marcantes para o entendimento desses fenômenos, já que tais autores procuraram explicar as razões da desconcentração da referida região metropolitana para outras áreas do estado paulista e também do país. Certas ideias desenvolvidas por alguns autores citados tornaram-se a ortodoxia teórica para a desconcentração industrial paulistana: Azzoni (1985) comparou a ida de indústrias da metrópole para o interior a um “espraçamento”, ou a uma “onda industrializante” no interior da área mais

industrializada do país, configurando um processo de “desconcentração concentrada”; Lencioni (1991, p. 55-56) sustentou que a reprodução capitalista se fez dispersando as unidades produtivas para o interior, mas centralizando a decisão, o investimento e o excedente; Diniz (1993) argumentou que os eixos de desconcentração industrial que partiam da metrópole paulistana configuraram um processo de “desenvolvimento poligonal”, cujos vértices estariam nas cidades de Belo Horizonte, Uberlândia, Maringá, Porto Alegre e São José dos Campos.

A desconcentração produtiva no território paulista fez com que cidades que se localizavam até 150 km de distância da capital recebessem plantas industriais que buscavam oportunidades nas cidades do interior do estado, ao mesmo tempo em que essas mesmas empresas escapavam das “deseconomias” apresentadas pela região metropolitana paulistana.

Todo esse movimento espacial não alterou, contudo, a centralidade da metrópole em foco, como defenderam Cordeiro (1986), Lencioni (1991) e Santos (1994), pois muitas empresas ali mantiveram o setor financeiro, de serviços e administrativo. A desconcentração foi induzida, entre outros muitos fatores, pela conexão das cidades receptoras com a capital, sendo que os principais eixos viários, Anhanguera-Bandeirantes, Dutra, Washington Luís, Imigrantes-Anchieta e Castelo Branco foram importantes canais/vetores para influenciar a desconcentração para as cidades de Campinas, Hortolândia, Piracicaba, São José dos Campos e Sorocaba, entre muitas outras. No entanto, mesmo com as empresas se deslocando no espaço paulista, as atividades não poderiam e não podem prescindir da relativa proximidade com a capital. (CANO, 2007).

Há que se destacar, aqui, que outra força poderosa também contribuiu para a desconcentração industrial da metrópole paulistana, e foi ela a ação do Estado brasileiro. A partir dos anos 1950, o governo federal, civil e militar, desenvolveu planos desenvolvimentistas para as regiões de economia periférica (ou complementares) do país. As superintendências (tais como a Sudene (1959), Sudam (1966), Sudeco (1967), Sudesul (1967) e Suframa (1967)) foram autarquias criadas para fomentar, gerenciar e realizar projetos de modernização econômica nas áreas fora do eixo Rio-São Paulo (CANO, 1990).

Os sucessivos presidentes no Governo Militar, após 1964, criaram políticas econômicas de estabilização monetária, como o Programa de Ação Econômica do

Governo (PAEG), e de desenvolvimento, que foram o primeiro e segundo Programa Nacional de Desenvolvimento (PND e II PND); deste modo, o governo federal teve a intenção de corrigir a concentração industrial, efetivaram na metrópole paulistana, e dinamizar outras áreas do país (FAUSTO, 2001, p. 261). O II Programa Nacional de Desenvolvimento teve a preocupação de combater os problemas advindos da 1ª Crise do Petróleo e completar o ciclo de industrialização, especialmente, com indústrias de base. Selingardi-Sampaio (2009) destaca que o Brasil passou a ter um novo mapa de distribuição industrial:

[...] o qual passou a incluir, a partir dos anos 1970, o polo petroquímico de Camaçari, na Bahia; um polo industrial de montagem, na Zona Franca de Manaus; um complexo de mineração no Projeto Grande Carajás, e no da Alunorte, no Pará; ampliação e modernização da produção alcooleira nordestina, por meio do Proálcool; um complexo petroquímico no Rio Grande do Sul; os complexos siderúrgicos de Itaquí, no Maranhão, e de Tubarão, no Espírito Santo; o complexo cloroquímico, em Alagoas; e a primeira implantação de uma montadora automotiva multinacional *fora da área metropolitana de São Paulo*, no caso, a Fiat, que se instalou em Betim, MG. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 229)

A concentração industrial na metrópole paulistana foi, ainda, diretamente afetada pela ação do Estado nacional, por meio de três medidas de impacto: a resolução nº 14, de 1977, do CDE – Conselho de Desenvolvimento Econômico, que restringiu os incentivos concedidos às indústrias com planos de instalação na metrópole; a resolução nº 57, de 1978, do CDE, que cortou incentivos para vários ramos e setores industriais; e a portaria nº 137, da BEFIEX - Comissão para Concessão de Benefícios Fiscais a Programas Especiais de Exportação, em 1980, que obrigava aquelas que ainda podiam receber incentivos estatais a destinar 50% de sua produção a exportação. (NEGRI, 1994, p.181-182).

Mesmo o governo federal incentivando outras áreas, contudo, a indústria do Estado de São Paulo continuou a ser beneficiada, pois fornecia insumos para as novas áreas de crescimento; assim, os novos investimentos foram desconcentrados, mas a capital paulista não perdeu, e sim ratificou sua centralidade socioeconômica. O país recebeu uma desconcentração industrial, enquanto o interior do estado paulista foi agraciado com investimentos federais de grande porte, auxiliando de alguma forma a desconcentração da Região Metropolitana de São Paulo.

[...] no setor industrial, implantação das refinarias de Paulínia e São José dos Campos, ampliação da de Cubatão e da siderúrgica Cosipa, implantação da

Embraer; na área de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, o CPqD da Telebrás e o Centro Tecnológico para Informática – CTI, em Campinas. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 231)

As ações buscando a desconcentração industrial não foram efetivadas somente pela escala federal, mas o governo estadual também manifestou interesse em desafogar a RM de São Paulo, levando desenvolvimento ao interior. O governo do Estado de São Paulo, nos mandatos de Laudo Natel (1971-1975) e Paulo Egydio Martins (1975-1978), contribuiu para a desconcentração dos investimentos dentro do estado:

[...] adotou-se uma Política de Interiorização do Desenvolvimento que, além da criação de Escritórios Regionais de Planejamento – Erplan's, do órgão “Balcão de Projetos” (vinculado à Secretaria de Economia e Planejamento) e da Cetesb, viabilizou o Plano Rodoviário de Interiorização do Desenvolvimento (Proinde), o qual enfatizou a melhoria e/ou prolongamento das grandes vias de penetração para o interior (rodovias Anhanguera, Washington Luís, Castelo Branco e Dutra), projetou novas vias troncais (Bandeirantes, Imigrantes) e, ainda, extensa rede de estradas vicinais. [...] foi acionada a Política de Desenvolvimento Urbano Regional – PDUR, a qual, por meio de inúmeros programas e planos, alguns melhor desenvolvidos que outros – Programa de Cidades Médias, Programa do Macroeixo Rio-São Paulo, Programa de Cidades Pequenas, Políticas de Desconcentração e Descentralização Industrial etc. – procurou, simultaneamente, ordenar a expansão metropolitana e criar alternativas viáveis para a localização industrial no interior. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 231-232).

As ações adotadas nos planos federal e estadual induziram e contribuíram para que novos polos de desenvolvimento surgissem no país e no Estado de São Paulo, entretanto, como se afirmou anteriormente, a RM de São Paulo continuou mantendo sua importância, pois a capital paulista, em especial, possuía fatores históricos de acumulação de capital, os quais garantiram a permanência da centralidade.

Ao se analisar o espaço geográfico paulista, constata-se que algumas áreas já possuíam fatores históricos de acumulação de capital, deste modo, a desconcentração não atuou de maneira homogênea sobre o mesmo.

Nas décadas de 1980 e 1990, as cidades paulistas além do raio de até 200 km de distância da região metropolitana, foram muito menos influenciadas pelo fenômeno da desconcentração industrial. Alguns fatos marcantes e certas fragilidades estruturais podem resumir o porquê do não recebimento de indústrias desconcentradas da metrópole paulistana por parte das regiões mais longínquas. Dentre a complexidade de motivos para o desestímulo à continuidade da desconcentração econômica no espaço paulista, os principais foram: a distância da capital do estado, a falta de infraestrutura de conexão com São Paulo, especialmente rodovias, a existência de muitas cidades mais

próximas e com boa infraestrutura urbana, e a crise econômica dos anos 1980 e a recessão dos anos 1990. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009).

Dentre os fatores citados acima, a precariedade da logística de transporte foi imensamente importante. A desconcentração ocorrida a partir dos anos 1970 demonstrou que as rodovias duplicadas, ou com bom estado de tráfego ligando as regiões interioranas à área metropolitana, tiveram enorme influência na direção do movimento industrial para o interior. As cidades servidas por essas rodovias e bem dotadas quanto aos equipamentos urbanos e/ou quanto à existência de terrenos abundantes e relativamente baratos, foram beneficiadas, pois o acesso mais rápido à capital e a fluidez do espaço criaram uma segurança logística para as empresas, que podiam se afastar das “deseconomias” da capital sem perder os benefícios “aglomerativos” da maior região metropolitana do país.

As cidades mais distantes e com recursos logísticos menos desenvolvidos pouco participaram do processo de desconcentração, mesmo com uma malha ferroviária que interligava grande parte do interior com a capital e ao porto de Santos; existente desde o início do século passado, esse modal não foi eficaz para estender o processo de desconcentração para as regiões mais longínquas do estado. A ferrovia, nos anos 1970, já estava passando por um processo de decadência e, tristemente, não servia aos principais setores econômicos e sistemas produtivos que atuavam no Estado de São Paulo; deste modo, a ferrovia não conseguiu contribuir para o fortalecimento da desconcentração industrial para o restante do estado.

Selingardi-Sampaio (2009) indica, com grande detalhamento, a expansão industrial no Estado de São Paulo. Neste trabalho, a autora expõe que o porte e a diversidade dos ramos industriais paulistas não podem ser estudados de modo genérico e sem o detalhamento que sua importância e abrangência requerem. A autora introduz os conceitos de Multicomplexo Territorial Industrial Paulista e de Aglomeração Territorial Industrial – ATI, em meio às quais cidades mais expoentes lideram uma região industrial do estado. A autora enfatiza, ainda, a enorme importância e influência da Aglomeração Territorial da Indústria da Metrópole Paulistana – ATIMP, onde se localizam a cidade de São Paulo, o Grande ABC e outras da referida região metropolitana. Selingardi-Sampaio trabalha com a ideia de que a potente dinâmica interna da ATIMP e sua influência sobre áreas interioranas determinaram a maior parte do desenvolvimento industrial de muitas cidades importantes, contudo, tais áreas

também propiciaram o surgimento de muitos exemplos de implantações nativas ou endógenas, e isso não deve ser menosprezado.

Assim, é notável a presença de importantes aglomerações industriais regionais preexistentes nessas cidades receptoras, pois suas características anteriores ao fenômeno da desconcentração foram potencializadas com uma interligação nova e/ou de melhor qualidade com a cidade de São Paulo (NEGRI, 1994), através dos eixos rodoviários. O recebimento das empresas vindas da capital foi cercado de algumas características. O maior volume da desconcentração industrial não ultrapassou 200 km de distância da metrópole paulistana, e não foram todas as cidades próximas, até 200 km, beneficiadas pela desconcentração (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 391).

Essa característica indica que, mesmo perdendo força industrial, a região metropolitana paulistana era importantíssima para as empresas que saíam, pois os serviços financeiros e a força do mercado consumidor nela concentrados eram de enorme valia para as empresas e para a atividade produtiva paulista, como um todo. No entanto, muitos municípios próximos à cidade de São Paulo não obtiveram os benefícios da desconcentração, pois características econômicas pregressas de outras cidades atraíam com maior força; vale destacar, ainda, que os agentes públicos também foram de enorme importância para a atração (ou para a fuga) de novas empresas (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 109).

Cidades localizadas no eixo Anhanguera – Bandeirantes e Washington Luís foram fortemente transformadas pela desconcentração. Campinas, Limeira, Piracicaba, Americana, Rio Claro, São Carlos, Araras, Araraquara, Hortolândia e Sumaré (MENDES, 1991) são exemplos de espaços urbanos grandes receptores industriais. No eixo Castelo Branco, a cidade de Sorocaba recebeu grandes empresas industriais oriundas da metrópole de São Paulo. As cidades de Santos e Cubatão, além de receberem novas empresas, também foram agraciadas com projetos de grande escala industrial, tais como complexos petroquímicos e siderúrgicos, especialmente Cubatão.

A região do vale do Paraíba, entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, e servida pela Via Dutra, foi transformada pela desconcentração industrial advinda da metrópole. São José dos Campos e Taubaté receberam empresas de alta tecnologia e projetos de grande magnitude nacional, fato que delegou para a região um papel de grande importância no desenvolvimento tecnológico do país.

A desconcentração industrial, expressiva no entorno de 200 km a partir de São Paulo, não conseguiu atingir, contudo, grande parte do espaço paulista, e assim o sul, o nordeste, o norte e o noroeste do estado não receberam ou pouco receberam da desconcentração industrial metropolitana.

Essas áreas continuaram a ter como agentes econômicos preponderantes elementos locais, agropecuária e agroindústrias. O café e o algodão, que foram indutores das primeiras atividades, foram sendo acompanhados da pecuária, cana, soja e laranja. A força econômica de cada cidade, fora da área de grande concentração industrial, promoveu a criação de muitas empresas de capital local, pois o difícil acesso e a distância da capital favoreciam os empreendimentos que objetivavam o abastecimento local.

Tal foi o caso de Bauru e de outros municípios de sua RA, cuja evolução industrial pode ser acompanhada, *grosso modo*, pelos mapas historicamente sucessivos apresentados no trabalho de Selingardi-Sampaio (2009). Com base nele, de 1950 em diante, pode-se notar que a RA de Bauru aparece com crescente destaque no setor secundário paulista. Ao retratar a Região Administrativa de Bauru, a autora capta nos mapas as mudanças ocorridas no eixo Rondon e seu entorno; isso é bastante significativo, pois, no período entre 1950 e 2005, ocorreu expansão no número de municípios da área com alguma expressão no conjunto da produção industrial paulista (Figs. 6 e 9, cap. 3).

Em 1950, Bauru surgia de forma isolada, como único município com destaque industrial. Já no mapa relativo a 1996, Bauru aparecia como sendo de classe 7, patamar que indica uma participação entre 0,33% e 0,48% do total do valor da produção industrial do estado e, no mesmo mapa, Agudos, Lençóis Paulista, Barra Bonita e Jaú figuravam como sendo de classe 8 (de 0,15% a 0,32%). Nessa década, as cidades possuíam, como modais qualificados, apenas os ramais ferroviários (em fase de concessão) e a rodovia Marechal Rondon (em lento processo de duplicação), que os ligavam com a capital, situação que seria mantida até 1999. O mapa relativo a 2005 já evidenciaria uma nova realidade, reveladora de mudanças ocorridas, a ser analisada no capítulo 3.

1.3. Desenvolvimento local e governança

As mudanças geradas pelas fases do capitalismo no século XX influenciaram diretamente a atividade industrial e a forma de organização, produção e gerenciamento do espaço geográfico. O território passou a ser influenciado por eventos das escalas local e global, com intensidades diferentes em cada setor produtivo. Um espaço local, em função de algum recurso específico, bem utilizado, pode influenciar a atividade produtiva em caráter global, mas os locais menos afortunados no desenvolvimento socioeconômico são cada vez mais influenciados e direcionados por demandas globais ou de uma hierarquia superior.

As discussões sobre o poder do território local ganharam força nas últimas décadas, em resposta ao dismantelamento de uma estratégia nacional que vingava até os anos 1960 no mundo e até 1970 no Brasil. Nessa nova fase de austeridade do Poder Público, as responsabilidades são deslocadas para o poder municipal, local, porém, este poder assumiu tarefas que não conseguiu exercer a contento pela falta de estratégia de planejamento, de empresariado empreendedor, de apoio de governos superiores e, principalmente, pela ausência de recursos.

Os estudos relacionados ao poder do território local e sua governança proliferaram nos países centrais e no Brasil, com as pesquisas buscando traçar um novo caminho para os territórios locais não ficarem à mercê dos movimentos econômicos globais e do humor instável da economia capitalista. Para isso, os estudos se concentraram e concentram nos principais atores que administram a economia dos territórios locais, que são o Estado, a empresa, o planejador e a coletividade.

Para Fischer (2008), o território é:

[...] um espaço onde se exercem poderes, inscrevem-se projetos sociais, exprimem-se estratégias de atribuição de valor e se afrontam os interesses mais ou menos contraditórios dos diferentes atores, onde a empresa não se localiza num espaço-conteúdo, neutro ou indiferenciado da teoria neoclássica, mas num meio socioeconômico mais ou menos integrado, ou seja, um território, que se apresenta mais ou menos atrativo em função dos recursos, dos potenciais, das oportunidades que ele propõe e graças também a sua capacidade de adaptação às flutuações das necessidades da atividade econômica. (FISCHER, 2008 *apud* FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p.10).

O autor, na citação acima, realça a complexidade do território, ao apresentar um espaço mais vivo e dinâmico, além de demonstrar que nele existem recursos que podem ser únicos e podem induzir a um maior desenvolvimento local. A participação dos

agentes locais é levada em conta para se adaptar às flutuações econômicas tão frequentes na atualidade.

Outra análise da importância do território relacionada às suas potencialidades e à comunidade que vivencia esse espaço vem de Pires, Müller e Verdi (2006):

A partir da perspectiva do desenvolvimento local e regional, o novo conceito de “território” pode ajudar a melhor compreender a heterogeneidade e complexidade do mundo real, suas características culturais e ambientais específicas, seus atores sociais e sua mobilização em torno das diversas estratégias e projetos e a existência e o acesso a recursos estratégicos para o desenvolvimento produtivo e social. Em face do conceito de território como promotor do recurso específico e, portanto, como ator do desenvolvimento. Porque tal tipo de desenvolvimento depende de como a comunidade se organiza em termos societários. (PIRES; MÜLLER; VERDI, 2006, p. 442).

Os autores enfatizam a importância de não se analisar o local com critérios predeterminados, pois o território é fruto de uma construção de atores locais únicos (as empresas de diversos setores, os poderes públicos descentralizados ou locais). Indicam que: “Os territórios locais guardam essa coerência com os compromissos sociais estáveis, e se organizam segundo um conjunto de regras e instituições que são particularmente elaboradas neste nível.” (PIRES, MÜLLER, VERDI, 2006, p. 443). A construção de um território não se limita aos aspectos econômicos e políticos, mas compreende, também, a procura de critérios “objetivos” e “subjetivos” de identidade local ou regional.

Os fatores subjetivos do território são a confiança interpessoal, a solidariedade, a reciprocidade e a tolerância. Já os fatores de caráter cultural e histórico podem ser civismo, ação participativa, capital social.

Portanto, o sentimento de pertencimento a um território e a identidade coletiva em torno de um projeto comum de desenvolvimento, depende muito mais dos efeitos de proximidade organizacional e cognitiva de suas redes do que das divisões geopolíticas e administrativas. (PIRES, MÜLLER, VERDI, 2006, p. 444).

Por que o conceito de território passou a ser tão importante, a partir dos anos 1980?

Uma vertente explicativa pode ser estruturada pela evolução socioeconômica e espacial do capitalismo no século XX, a qual determinou a transformação da indústria e sua reestruturação produtiva em escala global. A Geografia Industrial, até os anos 1960, era calcada na descrição de grandes regiões em aspectos técnicos e econômicos, além da

suposição de que as regras de comportamento para as decisões de localização industrial eram definitivas. Entretanto, a partir dos anos 1960, a Geografia Industrial passa a verificar a fuga das zonas industriais para áreas especializadas periurbanas por conta da logística e de novas regulamentações ambientais municipais; a preocupação com o desenvolvimento regional é a base dessas mudanças locacionais. (FISCHER, 2008).

Após 1970, a atividade industrial mundial sofre grande alteração, pois a imposição de recessão econômica, crise energética, desregulamentação econômico-financeira e maior competitividade global implodem o modelo até então vigente de localização, planejamento e administração industriais.

O tempo de crises é, primeiramente, o questionamento do sistema de produção fordista e a emergência do sistema de produção flexível. Em termos econômicos essa passagem se exprime pelo recurso sistemático à inovação tecnológica, daí em diante considerada como a única situação possível de produtividade. (FISCHER, 2008, apud FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p. 19).

A tecnologia passa a ser matéria nevrálgica para a dispersão industrial, o produto industrial e responsável pelo aumento da produtividade e gerência da fábrica. O choque dentro da empresa e de sua localização, também influencia a organização produtiva no novo cenário global. Para Fischer (2008): “Em termos organizacionais, a dupla manifestação estrutural e funcional das grandes empresas conduz as PME-PMI (pequenas e médias empresas – pequenas e médias indústrias), que devem oferecer uma alternativa às dificuldades das grandes empresas assim como ao relativo desengajamento do Estado”. (FISCHER, 2008 apud FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p.19).

Pelas novidades apresentadas para a atividade industrial, a mobilidade e a dispersão foram fatores de elevada conta, pois com a competição internacional, as grandes corporações não poderiam manter a pesada estrutura. Deste modo, a implosão das velhas regiões industriais e a exigência de mobilidade deram a tônica da nova Geografia Industrial. O espaço passou a ter relevância indiscutível devido ao parcial abandono de sua neutralidade: a partir dos anos 1980, o território adquiriu status de entidade participativa para o estabelecimento das atividades industriais, como atesta Fischer (2008), quando indica uma “complexificação das relações com o espaço”, pois a indústria se utiliza do espaço de acordo com a necessidade produtiva e as vantagens que esse pode oferecer.

A atividade industrial passa a ser compartimentada e compartilhada para a redução dos custos, e esse movimento é efetivado pela terceirização da produção. As PME-PMI são utilizadas para receber parte da atividade, na tentativa das grandes empresas de reduzirem custos. Entretanto, setores-chave das grandes empresas, especialmente relacionados à administração, pesquisa, desenvolvimento de produto e marketing peri-produtivo, que formam a montante e à jusante, segundo Fischer (2008), continuaram abrigados e monitorados pelas próprias empresas.

Trata-se, em primeiro lugar, de um rompimento estrutural correspondendo à preocupação da firma de se deparar à crise ajustando sua estrutura interna às exigências crescentes de flexibilidade. Então, o recurso às PME, à externalização de certas funções, à prática da dispersão (criação de PME, as mais frequentemente ramificadas e filializadas) e à subcontratação, tornam-se estratégias fundamentais por que elas permitem à empresa realizar ganhos de custo de produção e flexibilidade. (FISCHER, 2008 apud FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p.73).

Porém, a atividade produtiva menos intelectualizada foi dispersa para as PME-PMI na intenção de redução dos encargos da produção e trabalhistas. A partir desse momento, espaços que não eram incorporados e os já incorporados recebem plantas industriais menores e mais flexíveis quanto ao trabalho, contratação, produção e intercâmbio produtivo. Assim, o Território Local, que nas décadas anteriores era planejado por uma formulação de estratégias nacionais ou *Top down* (de cima para baixo), passa a ser organizado por protagonistas locais na proposição de projetos *Bottom up* (do base para cima) (PIRES; FUINI; MANCINI; PICCOLI-NETO, 2011).

Creemos que uma resposta possível à questão anteriormente formulada tenha sido oferecida.

Um item de grande importância para a movimentação produtiva pelo mundo, por localidades e pelo espaço geográfico é o avanço das novas tecnologias. Como já assinalado antes, as novas tecnologias puderam dinamizar e agregar novas possibilidades de produtos, inter-relações empresariais e potencialização dos setores administrativos e financeiros. Para o avanço da desagregação e reestruturação produtivas, as novas tecnologias foram fundamentais, consequentemente os novos recursos atingiram as PME-PMI para integrarem os encadeamentos econômicos. Fischer (2008) salienta a influência das novas tecnologias:

A inovação e as novas tecnologias não têm somente transformado o próprio conteúdo da atividade industrial, elas têm modificado profundamente a organização espacial da indústria transformando a organização e a

estruturação dos espaços geográficos. (FISCHER, 2008 apud FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p. 23).

A partir dos anos 1970, a participação gradativa das PME-PMI foi incentivada, na visão de Fischer (2008), por ações dos territórios locais, do Estado e das empresas, valendo lembrar que o autor relata uma realidade de um país central, como a França. O início da reação é uma resposta à crise iniciada nos anos 1970, quando as empresas não puderam mais manter plantas industriais de grande porte, pois não contavam com o auxílio e projetos públicos e o mercado não estava mais protegido. Assim, a procura por atrativos locais para a redução dos custos foi inevitável. Por conseguinte, “[...] a dinâmica endógena tem suplantado o auxílio exterior como motor do desenvolvimento local”. (FISCHER, 2008 apud FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p. 28). A corrida das coletividades locais foi imensa, pois então passam a depender dos esforços autóctones, e as medidas de atração para as empresas, desesperadas por redução de custos, foram as mais diversas, desde isenções fiscais, projetos de especialização de mão de obra, até vantagens territoriais e publicidade.

Posteriormente, há a necessidade do enfrentamento da nova condição do capitalismo, amparada pela visão fatalista do cenário econômico; os principais atores se alinharam para promover a importância das localidades e de estratégias para a recepção de empresas e criação de um ambiente inovador e atraente a novas oportunidades. Fischer (2008) constata esse fato: “ [...]o recurso às PME tem um papel essencial nas novas estratégias dos três principais atores do desenvolvimento: as empresas, as coletividades territoriais e locais, e o Estado”. (FISCHER, 2008 apud FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p. 29).

A dispersão industrial é, também, desigual, pois os países mais desenvolvidos procuraram incentivar a reestruturação produtiva para as áreas de alta tecnologia e inovação, enquanto os países mais pobres receberam a parte produtiva menos tecnológica e, às vezes, com problemas ambientais, trabalhistas e de segurança. Como afirma Fischer (2008), ao destacar o exemplo francês, que, também, é válido para a escala global, “[...] as novas tecnologias não param de acentuar as clivagens qualitativas no espaço geográfico enquanto que o discurso do ordenamento do território afirma, há muito, a necessidade da luta contra os desequilíbrios regionais!” (FISCHER, 2008 apud FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p. 49). Porém, na atualidade, podem ser identificados espaços e localidades, nos países subdesenvolvidos, que possuem PME-PMI produzindo

alta tecnologia e inovação, fruto do barateamento tecnológico e da disseminação da informação.

As empresas, sejam elas grandes ou pequenas, possuem um novo olhar para o espaço geográfico e para os territórios locais; assim, o espaço não pode ser concebido com neutralidade, como se pensava na teoria clássica, pois recursos e vantagens podem ser explorados na área. A complexidade e diversidade são tão grandes na economia atual que a escolha espacial exige estratégias inovadoras e interdependentes. Sabe-se que as regulações em escala global se diferem, e mesmo dentro de um país, ficaram mais díspares em escala regional e global. (FISCHER, 2008).

Em um olhar mais local, as estratégias dos atores se diferenciam conforme suas características geográficas, econômicas, infraestruturais, culturais e demográficas. Alguns modelos para o início do planejamento local são universais, mas foram adaptados às demandas de cada espaço geográfico. A participação das PME-PMI, no Território Local, substituiu a grande indústria como motor de desenvolvimento regional. Por esse motivo, os atores tiveram que estabelecer novas ideias e estratégias proativas para a atração e estabelecimentos de forças industriais e produtivas. Segundo Fischer (2008), ao explicar o fato no território francês:

Hoje, então, é vital para as coletividades atrair novas atividades e novos empregos; e é bem este o coração da estratégia delas. Devem-se lhes atrair empresas e, se possível, atividades tecnologicamente avançadas que influenciam diretamente no crescimento urbano pelas suas necessidades em externalidades de serviços; mas esta atração se desenvolve num contexto muito particular: aquele de uma concorrência direta entre as coletividades. (FISCHER, 2008 apud FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008, p. 71-72)

As PME-PMI são envolvidas em um intrincado relacionamento no território local, em um momento são aliadas, na concorrência extra território, mas podem ser concorrentes e complementares, em escala local. Para a efetivação desse processo, há a necessidade de uma qualidade dos arranjos institucionais, a fim de viabilizar a participação econômica das empresas e a cooperação entre elas. Não é demais destacar que a coletividade e sua atuação são importantíssimas para a projeção de novas ordens sociais no recebimento das novas demandas, as quais podem ir de encontro à antiga ordem estabelecida. (PIRES; MÜLLER; VERDI, 2006).

Os territórios locais, para exercerem sua atratividade e usufruírem de suas potencialidades, podem apresentar vantagens que são representadas pelas especificidades territoriais. Essas especificidades são compostas por *ativos e recursos*

genéricos e específicos, os genéricos são totalmente transferíveis e os específicos existem como tais, mas seu valor depende das condições de seu uso. Os autores a seguir evidenciam essa análise: “Os ativos podem ser entendidos como fatores em atividade, enquanto os recursos são os fatores a revelar, a explorar, ou ainda a organizar. Os recursos, diferentemente dos ativos, constituem assim uma reserva, um potencial.” (PIRES; MÜLLER; VERDI, 2006, p. 445).

Com todo esse arcabouço de novidades locacionais, administrativas e produtivas, novas políticas começaram a ser implementadas para aqumbarcar a complexidade do desenvolvimento territorial local, considerando esse novo modelo de gestão do território o mais recente paradigma de desenvolvimento. Sobre o desenvolvimento territorial local, os mesmos autores ressaltam:

Como tem sido abordado até agora, este desenvolvimento produtivo e social depende não apenas de diretrizes e intervenção do Estado, nem é resultado exclusivo das atividades empresariais privadas. O desenvolvimento depende de como a sociedade organiza a produção social, mas também como ela participa da criação dos espaços necessários de negociação entre diferentes atores sociais em prol de uma meta comum, que seria garantir o desenvolvimento socioeconômico territorialmente equilibrado, socialmente justo e ambientalmente sustentável. (PIRES; MÜLLER; VERDI, 2006, p. 446).

Dois movimentos socioeconômicos formam o *background* do desenvolvimento territorial local, são eles: a descentralização político-administrativa do Estado, com progressiva distribuição de poderes e responsabilidades para municipalidade e instituições regionais; e a desconcentração industrial, com estratégia de desverticalização das grandes empresas precedidas de deslocalização espacial, fazendo proliferar diferentes modalidades de aglomerações produtivas com pequenas e médias empresas, em sinergia (ou não) com os territórios locais e regionais. (PIRES; FUINI; MANCINI; PICCOLI-NETO, 2011). Note-se como esta última afirmação se relaciona, com a desconcentração da região metropolitana paulistana.

Na prática do desenvolvimento territorial local, a governança aparece como fator relevante. As lideranças administrativas e políticas rígidas e arquetetadas nos gabinetes, típicas de fases anteriores, atualmente não surtem efeito, pois múltiplos atores devem ser integrados na gestão e construção de um ambiente socioeconômico mais democrático, participativo e eficaz. Deste modo, o conceito de governança se reveste com outra roupagem:

[...] concepção de governo (autoridade, controle, administração, planejamento e poder) aplicada ao território e suas escalas de regulação e análise, sendo constituída de convenções, acordos e normas situadas entre o público e o privado; que tem como sentido conduzir os processos territoriais de desenvolvimento socioeconômico local e regional, mesmo que parcialmente e provisoriamente. (PIRES; FUINI; MANCINI; PICCOLI-NETO, 2011, p. 26).

A multiplicidade de atores que podem compor a governança de um território local ultrapassa ao poder formal e atinge diversos níveis da sociedade. A governança inclui diversas “governanças”, sendo as mais importantes a Corporativa, a Política e a Territorial.

A Governança Corporativa é a relacionada com as empresas no planejamento e perspectiva em longo prazo, ela envolve não apenas os interesses dos proprietários e acionistas, mas, deve integrar as demandas dos trabalhadores e consumidores. A Governança Política é o poder formal, que deve prezar pela efetivação da regulamentação proposta por todos e é responsável por criar um ambiente justo de interação para os atores da governança local. Deve atuar em todas as escalas, global, nacional, regional e local. Outra responsabilidade do poder formal é a Governança Territorial, e este atributo está relacionado à interação e interdependência entre os atores sociais em movimentos horizontais e verticais. Essa interdependência não pertence apenas à esfera pública, já que nos últimos anos, as associações coletivas podem atuar sem relacionamento com o governo formal. (PIRES; FUINI; MANCINI; PICCOLI-NETO, 2011)

A governança territorial é definida como o processo institucional-organizacional de construção de uma estratégia, para compatibilizar os diferentes modos de coordenação entre os atores geograficamente próximos em caráter parcial e provisório, que atende a premissa de resolução de problemas inéditos. (PIRES; FUINI; MANCINI; PICCOLI, 2011, p. 36)

O Brasil, nos últimos anos, experimenta uma série de projetos de desenvolvimento territorial local, todos motivados pelo desejo de fortalecimento da atividade local, de preservação de cadeias produtivas tradicionais, e de defesa da concorrência externa a área. A política de valorização da PME-PMI e do empreendedorismo é uma política de Estado nas esferas federal, estadual e municipal, e a proteção dessas empresas é a salvaguarda para os maiores empregadores do país, que são as pequenas e médias empresas.

As PME-PMI são as entidades que integram os principais projetos de desenvolvimento territorial local, são eles: Arranjos Produtivos Locais, as Câmaras Setoriais, os Comitês de Bacias Hidrográficas e os Circuitos Turísticos.

Articulando a teoria à verificação empírica, será possível constatar, no presente estudo sobre os municípios mais industrializados da RA de Bauru, que a aplicação, neste território local, dos princípios da boa governança, em especial a política e a territorial, por meio de atores locais e regionais, tem encontrado dificuldades e não explica muito do desenvolvimento socioeconômico ali ocorrido.

1.4 A importância das cidades médias

Os aglomerados urbanos exerceram e exercem uma importante força atrativa desde a antiguidade, entretanto, com a Revolução Industrial, a cidade passou a deter um novo tipo centralidade no espaço geográfico. A partir da 3ª fase da Revolução Industrial, as cidades foram incorporando elementos das telecomunicações, serviços especializados e da informática. Deste modo, desenvolveu-se uma sofisticação dos atributos urbanos na era da globalização. Dos pequenos núcleos urbanos às megalópoles, todos sofreram mudanças que acentuaram a força da cidade em escala global. As teias de relações entre as várias partes do mundo e entre cidades de um mesmo país e região foram fortemente intensificadas e transformadas.

As cidades médias são participantes dessas poderosas relações, elas estão espalhadas ao redor do mundo, aos milhares e, no Brasil, elas perfazem um grupo de muita força na composição do ambiente urbano nacional.

Essas cidades são capazes de apresentar a complexidade dos serviços das grandes metrópoles e, por outro lado, serem responsáveis pelos ambientes bucólicos e salubres das pequenas cidades brasileiras.

Com estes atributos, as médias aglomerações urbanas podem conter muitas das soluções para os problemas que assolam as cidades brasileiras. Essas soluções podem ser experimentadas em uma extensão menor, para serem externalizadas, quando maduras, em ambientes complexos e maiores, como são as metrópoles nacionais.

As cidades médias necessitam de mais reflexões e estudos, para que se componha um cabedal teórico que possa melhor defini-las e tipificá-las. Até o presente momento, pesquisas tentam enquadrá-las em aspectos demográficos, econômicos e

espaciais. Entretanto, a cada tentativa de explicá-las, novos desafios e características aparecem para deixar o entendimento mais complexo.

De acordo com Roberto Lobato Corrêa, em uma cidade média necessita-se analisar o tamanho demográfico, as funções urbanas e a organização do espaço intra urbano.

Em resumo, maior o tamanho demográfico e mais complexas as atividades, particularmente as funções urbanas, mais fragmentada e, por conseguinte, mais articulada será a cidade. É neste *continuum* que vai de minúsculos núcleos de povoamento às cidades globais, que se inserem as cidades médias, um tipo de cidade caracterizado por uma particular combinação de tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intra-urbano. Combinação de características que, ressalte-se, deve ser contextualizada geograficamente. (CORRÊA, 2007, p. 24 e 25)

Na concepção de Corrêa, a cidade média deve ser um importante nó regional na questão da mobilidade, dos serviços, da indústria e da política, porém, as cidades médias são pontos nodais menos importantes na relação global. Quanto à relação demográfica para qualificar uma cidade de médio porte, o autor salienta que o tamanho demográfico é um importante indicador de maior ou menor escala de consumo. (CORRÊA, 2007)

As dificuldades encontradas para analisar essas cidades, destacadas por Corrêa, são de ordem demográfica e de escalas espacial e temporal. O problema com a análise demográfica é que muitos países e estados não possuem uma rede de cidades médias, pois apresentam uma rede urbana com macrocefalia. O exemplo pode ser verificado na capital Aracaju que, para o Estado Sergipe, é uma cidade de grande porte, mas para o país é uma cidade de médio porte, que exerce funções concentradas, porém, para o estado; por este exemplo, constata-se que as escalas de análises são muito relativas.

A problemática da escala temporal também se deve levar em conta. É impossível determinar uma cidade de médio porte sem indicar a escala temporal de análise, pois a avaliação urbana é dinâmica e complexa, em dado momento uma cidade pode ser de médio porte e em outro momento pode ser classificada de outro modo (CORRÊA, 2007).

A origem dos estudos das cidades médias modernas está relacionada com a desconcentração econômica e espacial ocorrida na França e na Inglaterra, nos anos 1960. Esses países passavam por uma forte dependência de suas capitais e havia a

necessidade de mitigar a macrocefalia de Londres e Paris; no caso da capital francesa, falava-se até mesmo em “Paris e o deserto francês”. (CORRÊA, 2007, p. 27).

A designação e a formação moderna de cidade média só puderam ser encontradas após a Revolução Industrial, nos séculos XVIII e XIX; a partir desse momento, ocorreu um intenso crescimento econômico e demográfico, deste modo, muitas cidades se diferenciaram, e se articularam em uma rede produtiva nunca vista anteriormente.

No Brasil, nos anos 1960 e 1970, estabeleceram-se políticas para induzir o crescimento de cidades de médio porte, com a intenção de deter as correntes migratórias em direção aos grandes centros metropolitanos, porém esse tipo de planejamento foi abandonado nos anos 1980, na fase pós governo militar.

Corrêa aponta que as cidades médias estão entre a dispersão máxima e a concentração espacial da rede urbana.

No processo de urbanização diferenciada que se verifica, estabelece-se uma tensão entre, de um lado, máxima concentração espacial de atividades produtivas e população e, de outro, máxima dispersão, refletindo a percepção dos agentes sociais empreendedores para investir capitais lucrativamente ou criar condições de lucro em lugares com perspectivas consideradas promissoras para as novas atividades. (CORRÊA, 2007, p.28).

A maioria dos centros urbanos médios ainda não passou pela desenfreada avalanche do descaso, e sua população ainda possui uma maior força de agregação e contato direto com os problemas locais e suas causas.

No censo realizado pelo IBGE, em 2000, ficou constatado que, entre 1980 e 2000, a taxa de crescimento das cidades médias ficou em 2,24%, enquanto que nas regiões metropolitanas a taxa se estabilizou em 1,90% (SPOSITO, 2007, p. 44). No Brasil, as cidades médias estão espalhadas por todo o território, principalmente na extensa faixa litorânea que, de norte a sul, agrega grande porcentagem da população nacional.

O último censo, realizado pelo IBGE no ano de 2010, confirmou a dinâmica verificada no censo de 2000. A primeira década deste século constatou a redução relativa e o baixo crescimento dos grandes centros e das pequenas cidades, aquelas com menos de 10 mil habitantes; entretanto, as cidades de médio porte tiveram crescimento expressivo.

Verificou-se que as cidades com menos de 500 mil habitantes são as que mais crescem no país, o que demonstra a influência da migração, muito embora as grandes cidades continuem concentrando parcela expressiva da população (aproximadamente 30%). (IBGE, 2011).

O documento do IBGE aponta, porém, a preocupante estagnação e até mesmo a redução dos municípios com menos de 10 mil habitantes, já que a análise destaca que muitos municípios de médio porte também perderam população.

Analisando a evolução do crescimento dos municípios, é possível verificar que 27% deles, parcela expressiva desses com até 10 mil habitantes, perdem população e, do ponto de vista do desenvolvimento, representam espaços estagnados. Entre esses, quase todos tiveram, no ano de 2008, Produto Interno Bruto (PIB) per capita muito baixo. No estrato de municípios com decréscimos populacionais, quatro cidades consideradas de porte médio podem ser destacadas: Foz de Iguaçu (PR), Ilhéus (BA), Lages (SC) e Uruguaiana (RS). (IBGE, 2011)

O destaque apontado pelo IBGE é para as médias cidades que apresentaram crescimento maior que as grandes e pequenas.

Na faixa de crescimento entre 1,5% e 3% ao ano aparece algo próximo a 19% dos municípios, basicamente de tamanho médio e com PIB um pouco mais elevado, quando comparado ao estrato anterior. Nesse grupo também se encontram 15 cidades de grande porte, sendo nove capitais (Brasília, Manaus, Goiânia, São Luís, Maceió, Teresina, Campo Grande, João Pessoa e Aracaju) e seis do interior (São José dos Campos, Ribeirão Preto, Uberlândia, Sorocaba, Feira de Santana, Joinville). Entre as cidades com altas taxas de crescimento (8% do total), nenhuma possui mais de 500 mil habitantes. (IBGE, 2011)

As cidades, nos dias de hoje, são espaços impregnados pelas influências dos fatores locais e globais. Principalmente os grandes e médios centros, são modificados constantemente pela rápida dinâmica tecnológica e produtiva da atualidade. Branco (2007) afirma: “As cidades médias constituem nós de rede urbana e servem a sua área de influência como pontos de prestação de serviços em escala regional”. (BRANCO, 2007, p. 90). O poder dos médios centros também foi analisado por Santos (2002):

A função dessas cidades, qualitativa e quantitativamente intermediárias, é a de proporcionar serviços de nível médio e produtos mais diversificados do que as cidades locais podem vender. É uma das razões por que seu número e sua importância variam em relação com a capacidade de consumo da população interessada. (SANTOS, 2002, p. 72).

As grandes e médias cidades, contudo, também estão espalhadas no interior de cada região do país. O Brasil, dentre os países mais populosos do mundo, pode ser

olhado como um caso interessante para a análise dos médios centros, apresentando uma extensa complexidade urbana em grande parte de seu território.

O Estado de São Paulo, por sua evolução histórica e econômica, sustenta índices urbanos comparáveis a países desenvolvidos. Além de contar com a maior metrópole brasileira e uma das maiores do mundo, o estado possui um interior próspero, e completamente interligado por infraestruturas das mais diversas. Bauru, como cidade média, exemplifica, em seu espaço, as mudanças e interferências providas dos elementos endógenos e exógenos, em momentos econômicos diversos.

Para Corrêa (2007), existem elementos essenciais para a qualificação da cidade média. Uma elite empreendedora, a localização relativa e as interações espaciais são aspectos que indicam, na avaliação do autor, a formação de uma cidade de médio porte.

Para fins deste trabalho, a cidade de Bauru e ainda outras de sua RA podem ser enquadradas como cidades médias típicas na análise de Corrêa, pois possuem características suficientes para se encaixar na classificação do autor. Como exemplo, Bauru possui uma elite empreendedora, já constatada pelos estudos de Toledo (2009); grande parte dos capitais da atividade industrial são originados no município, além das principais empresas de serviços, também, serem basicamente de capitais autóctones. No quesito localização relativa, a cidade concentra um nó de transporte que inclui a ferrovia e a rodovia, com a complementação dos modais aeroviário, dutoviário e energético, e, ainda, a proximidade do porto intermodal de Pederneiras. As interações espaciais de Bauru se configuram com indústrias, empresas de serviços e de comércio, além de sedes de departamentos públicos, que se relacionam com as escalas regionais, nacionais e internacionais. De acordo com Corrêa, esses elementos são importantíssimos para definir o que são cidades médias, na atualidade.

As interações espaciais de e para a cidade média se realizam em duas escalas gerais, a escala regional e a escala extra-regional, seja ela nacional e internacional. Estas interações extra-regionais são decisivas para uma identificação de uma cidade média, distinguindo-a de uma usual capital regional. (CORRÊA, 2007, p. 30).

Com a utilização dos elementos teóricos anteriores para identificar uma cidade média, Corrêa apresenta uma tipologia para classificar as cidades médias em: 1) lugar central; 2) centro de drenagem e consumo de renda fundiária; 3) centro de atividades especializadas. Em uma livre classificação da cidade de Bauru, utilizando a tipologia do

autor, chega-se à conclusão que a cidade apresenta características dos três tipos apresentados pelo autor.

Assim, Bauru, sendo a maior cidade da região administrativa que lidera, possui centralidade e agrega serviços e comércio para as cidades do entorno. O fato de o oeste paulista depender do agronegócio para o desenvolvimento econômico faz de Bauru, em sua região, o polo de drenagem dessa renda em serviços especializados e consumo.

Neste trabalho, a preocupação com os centros urbanos médios se dirige para o objeto de estudo que são os municípios mais industrializados da Região Administrativa de Bauru. Esta cidade, com 343 mil habitantes, em especial, já possui a complexidade dos grandes centros, embora na região ainda aflorem, também, os valores e aspectos positivos das pequenas cidades.

Um dos fortes atrativos de uma cidade média é ser um polo comercial. Esse item faz dessas cidades um importante centro de equilíbrio para a economia e a empregabilidade da região.

Lugar central, caracterizado por poderosa concentração da oferta dos bens e serviços para uma hinterlândia regional. Neste caso, trata-se do que se convencionou denominar capital regional, foco do comércio varejista e de serviços diversificados, dotado de amplo alcance espacial máximo. Na hierarquia urbana situa-se entre a metrópole regional, a quem está subordinada, pois a ela recorre para procurar bens e serviços superiores, ou dela advêm os capitais que controlam algumas de suas atividades terciárias, e numerosos centros menores, a quem subordina por meio de suas funções centrais. Possui uma elite comercial. (CORRÊA, 2007, p. 31).

A rigor, dentre todas as cidades de sua região administrativa, a única que agrega todos os elementos teóricos propostos por SPOSITO (2007), ELIAS (2007) e CORREA (2007) é Bauru; ainda que outras cidades possuam demografias compatíveis com o enquadramento de cidade média, outras características qualitativas podem não ser encontradas. Desse modo, Bauru polariza e constitui a principal e mais completa cidade média de sua região administrativa. No entanto, mesmo com as outras cidades não apresentando uma completa oferta de elementos demográficos, econômicos e infraestruturais, as cidades de Jaú, Lençóis Paulistas, Agudos, Barra Bonita, Bariri e Pederneiras apresentam características que, sob alguns critérios, podem levá-las serem a tipificadas como cidades médias. Mesmo com a polarização de serviços e comércio do município de Bauru em sua região de comando, as cidades de seu entorno apresentam fatores de grande importância também em escala regional e nacional.

Em suma, pelas características apresentadas pelos autores retro citados, Bauru possui o enquadramento mais explícito de cidade média, entretanto, as demais cidades que compõem a área de estudo revelam uma demografia, uma elite empreendedora e uma rede de relações tais que em qualquer outra área do país seriam consideradas cidades médias. Pela forte presença polarizadora de Bauru, características urbanas importantes das cidades vizinhas são abafadas e perdem projeção na análise do espaço urbano regional.

A análise da evolução socioeconômica dos municípios demonstrará a importância do empreendedorismo local para a formação dos setores econômicos, especialmente das cidades de Jaú, Lençóis Paulista, Pederneiras, Barra Bonita, Agudos e Bariri.

1.5 Os meios de transportes como indutores de desenvolvimento

O avanço da tecnologia, dos transportes e meios de telecomunicações ofereceu oportunidades globais para as empresas transformarem fatores locais em potencialidades produtivas mundiais. Como já enunciado, os meios de transportes são infraestruturas imprescindíveis para a transformação do espaço realizada pelos seres humanos. No presente trabalho, os meios de transportes assumem papel fundamental na busca de respostas aos problemas colocados e para o entendimento do setor industrial de alguns municípios mais industrializados da Região Administrativa de Bauru.

Para a análise global, os meios de transportes são múltiplos e os grandes trajetos são feitos pelo transporte hidroviário, seja por cabotagem ou transoceânico, valendo destacar que mercadorias de alto valor agregado já contam com a agilidade e rapidez do transporte aéreo. Em uma análise nacional ou regional, o transporte hidroviário é influenciado pela presença ou não dos recursos hidrográficos, deste modo o transporte terrestre, ferrovia, rodovia e dutos, é de fundamental importância para a análise dos fatores locais da indústria.

Em um país de grande extensão territorial, a ferrovia possui grande importância, mas as realidades logísticas se diferem, pois a opção por um modal mais eficaz sofre influência da política e da dependência de investimentos externos pré-determinados para servirem a capitais e produções específicas. Esse fato é nítido em nações de industrialização tardia, como é o caso do Brasil. As rodovias, no Brasil, foram utilizadas

com mais intensidade a partir de 1920. Após sua efetivação, nenhum setor econômico e social passou incólume pela sua influência e dinâmica (MANZAGOL, 1985).

Modal preferido nas nações em desenvolvimento, as rodovias no Brasil exercem papel significativo na análise industrial nacional e regional. Esse tipo de transporte é o de maior peso para a análise no Estado de São Paulo e, também, é o principal modal para a Região Administrativa de Bauru, onde se situam os municípios objeto de estudo.

Com a utilização dos derivados de petróleo para fins energéticos, em grande escala, em fins do século XIX, a indústria automotiva ganhou uma enorme exposição e se efetivou como um dos pilares da 2ª fase da revolução industrial. Essa nova era necessitou de altíssimos investimentos em infraestrutura de transportes e, mais precisamente, no modal rodoviário, assim os países líderes da revolução industrial transformaram seu espaço socioeconômico rapidamente (ESTALL; BUCHANAN, 1976).

Foi notória a força das primeiras petroleiras e das grandes indústrias automotivas nos países centrais. A força dessas empresas começou a afetar e influenciar a administração pública, com o grande objetivo de se fortalecer dentro do cenário nacional e internacional.

O Brasil experimentou um primeiro surto rodoviário no governo de Washington Luís, no final da década de 1920; é marcante a frase do presidente que propalava que “governar é construir estradas”. O Governo de Getúlio Vargas foi o responsável por criar um órgão de controle estatal, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), para organizar as principais rodovias existentes e planejar o sistema rodoviário nacional.

O período de Juscelino Kubistchek foi marcado por grande investimento no sistema rodoviário nacional, pois era um dos principais alvos em meio ao “Plano de Metas”, proposto e efetivado em seu governo. Kubistchek acentuou o programa rodoviário em detrimento do sistema ferroviário, o qual era fortemente baseado na herança cafeeicultora. Os anos 1950 e 1960 foram marcados pela entrada das multinacionais automobilísticas no Brasil, e a expansão rodoviária foi efetuada sob pressão dessas grandes empresas na política federal.

A visão geográfica dos transportes encerra um arcabouço teórico oportuno para desenvolver o estudo de tais meios na região de pesquisa e trazer uma nova luz para o trabalho. Ao se debruçar sobre os transportes, muitas ciências e técnicas emergem para

auxiliar no estudo da circulação de mercadorias e pessoas. Entretanto, o termo perde força, pois várias ciências e análises mais técnicas desviaram e deixaram superficiais os estudos geográficos. Silveira (2011), em seu estudo sobre a Geografia da circulação, transporte e logística, salienta:

Um dos motivos para uma desvalorização constante dos estudos sobre transportes, a partir da década de 1990, está associado à demasiada incorporação de temas, de metodologias e de concepções de outras ciências à Geografia. Igualmente, os ramos geográficos passaram a observar os transportes como uma simples determinante em seus objetos de pesquisa e, por conseguinte, desvalorizaram-na aos poucos. (SILVEIRA, 2011, p.37)

A Geografia Econômica, especialmente a Industrial, sempre levou em conta a importância dos meios de transportes para o entendimento do espaço produtivo. A relevância do tema é tamanha que os modais se tornam um fator locacional para a atração de empresas e uma forma de indução da atividade econômica. Silveira indica como o estudo dos transportes esteve ligado à evolução da economia clássica e à Geografia Econômica clássica:

Entre eles, destacam-se os clássicos sobre ordenamento do território, como círculos concêntricos de Von Thünen (1826); a localização industrial de Alfred Weber (1909); as localidades centrais de Walter Christaller (1933); os sistemas de cidades, a localização industrial e a demografia de August Lösch (1940); os polos e eixos de desenvolvimento de François Perroux (1949); o insumo – produto de Walter Isard (1972); a teoria de causalção circular cumulativa de Myrdal (1957); a análise do processo de polarização de Hirschman (1958) e as lógicas de organização espacial (distribuição e segregação residencial) dos espaços urbanos de Burges (1925), de Khol (1941) e de Hoyt (1939), assim como os espaços interurbanos de Reilly (1929). (SILVEIRA, 2011, p.36).

Por tudo isso, a Geografia Econômica manteve-se bastante vinculada à Geografia dos Transportes, que tem por objetivo estudar os meios e sistemas de transportes e os impactos por eles gerados no espaço. Além disso, a teoria geográfica sobre os modais de transportes sempre analisou as inter-relações socioeconômicas entre grupos populacionais e seus modos de produção.

No estudo de Silveira (2011), fica evidente a importância dos meios de transportes para colaborar no entendimento e na dinâmica dos fatores econômicos no espaço geográfico. Ele indica que as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Anchieta e a Castelo Branco “[...] atuam na valorização dos espaços interioranos e favorecem a

desconcentração econômica (produtiva e de consumo) e a concentração da gestão do território na metrópole”. (SILVEIRA, 2011, p. 61).

Mesmo com a compreensão de que a perspectiva geográfica dos transportes e da circulação possui grande importância para os estudos da Geografia Econômica, fica evidente a necessidade de uma busca constante por novas fontes, metodologia e interpretações, e de incorporação dos novos elementos que compõem os modais de transportes. Os novos estudos sinalizam para um aprofundamento e uma visão mais complexa sobre o tema, assim Silveira (2011) propõe que o antigo termo Geografia dos Transportes seja substituído por Geografia da Circulação, Transportes e Logística; com esse novo termo e conceito, o referido autor estima que a antiga análise açambarque com mais eficácia a complexidade dos modais.

Desde o final do século XIX, os meios de transporte evoluíram e novos recursos apareceram. A partir dos anos 1950, a astronáutica potencializou a comunicação, tornando o Mundo menor, virtualmente. Somando-se aos satélites, a informática transformou a comunicação, a produção, a logística e os meios de transportes. Não é por acaso que esses fenômenos são detectados pelos geógrafos, pois foram e são de grande impacto no espaço geográfico.

Silveira explica que a Geografia da circulação, dos transportes e logística “[...] deve se dedicar a entender a circulação, o transporte e também a logística, assim como seus impactos na produção e reprodução do espaço geográfico.” (SILVEIRA, 2011, p.22). O autor defende uma nomenclatura mais ampla porque:

[...] a circulação, agora, não se refere só ao movimento de mercadorias, pessoas e de informações que produzem e reproduzem o espaço, mas pelo fato dessa circulação ter se tornado o atributo fundamental, em tempos de “capitalismo global”, do movimento circulatório do capital. Ou seja, por causa de um caráter mais dinâmico que não está só associado ao transporte, mas à circulação que este permite ao capital. (SILVEIRA, 2011, p.25-26)

A circulação é entendida, pelo mesmo autor, como análise mais ampla e totalizadora, indicando que: “A circulação deixa de forma explícita sua marca no espaço geográfico (técnicas, ações e normas em perfeitas combinações) e, para isso, tem, como atributos menores, os transportes e a logística”. (SILVEIRA, 2011). Na geografia da circulação, a importância do meio técnico é fundamental, pois ele transformou a sociedade e o espaço geográfico e não é possível realizar uma análise fidedigna sem compreender a totalidade do espaço global. Segundo o autor, a análise se inicia pelas

técnicas de transportes, posteriormente se agregam as possíveis transformações sociais, “[...] principalmente a transformação da sociedade contemporânea, no seu ponto crucial: a produção, a reprodução, as estruturas e a reestruturação do espaço e, por que não dizer também, a transformação do território.” (SILVEIRA, 2011, p. 33).

Estudos promovidos por outras áreas de conhecimento, especialmente a Administração, apontam a logística como a grande proporcionadora da mudança espacial e a única chave para a circulação de mercadorias no espaço. Entretanto, para o geógrafo, a logística é um importante instrumento para se pensar o espaço, a produção e a influência que estas técnicas oferecem a população. Devido sua relevância, Silveira (2011) apresenta a logística como um grande exemplo da utilização dos recursos do meio técnico inovador.

O estudo da logística é composto, em linhas gerais, por estratégias de circulação, redução dos gastos nos modais, comunicação, armazenagem, rapidez e segurança para o produto, informação e passageiro. A logística, para efetivar suas estratégias, utilizou os mais modernos meios e técnicas (GPS, SIG e TIs) em busca dos objetivos empresariais, militares e de organizações não governamentais, entretanto, a visão para a logística deve ser mais ampla e, também, de caráter crítico e humanístico. Apenas a eficácia da estratégia logística não dá conta de reduzir as desigualdades produtivas regionais, muitas vezes podendo até acentuá-las.

Relevantes mudanças de ordem tecnológica, no sistema de segurança, na agilidade, velocidade, capacidade e na armazenagem ocorreram nos meios de transportes. As alterações trouxeram maior mobilidade para a indústria em escala planetária, como observa Fischer: “Graças à evolução dos transportes, a indústria adquiriu uma liberdade muito maior na escolha das implantações geográficas de suas unidades”. (FISCHER, 2008, p. 122).

Os modais proporcionaram maior capacidade de carga, assim reduziram os custos dos fretes e outras características ganharam importância na busca da redução dos custos produtivos, tais como: mão de obra, incentivos fiscais, políticas ambientais mais flexíveis e novos mercados consumidores, que necessitavam de produtos finais mais baratos. O panorama para os estudos locacionais da Geografia Econômica e Industrial foi assim incrementado com elementos mais complexos para o entendimento das aglomerações industriais.

O transporte permanece, portanto, um importante fator para os estudos de Geografia Industrial, pois os modais que sofreram grande modernização e evolução necessitam do espaço geográfico para se efetivarem; por conseguinte, onde se localizarem serão fonte de influência e transformação geográfica. O texto de Fischer elucida esse argumento:

A presença de uma infraestrutura de transporte constitui, quase sempre, um fator indutivo para a localização industrial. A grande infraestrutura introduz no espaço os efeitos da polarização geográfica que se concretizam pela implantação de atividades industriais; ela introduz, também, uma discriminação espacial em certa medida porque certas localizações se tornam mais atrativas do que outras. (FISCHER, 2008, p.124).

Em relação aos transportes aquáticos, nota-se que os oceanos transformaram-se em “caminhos” que interligam todos os continentes do mundo e o volume das cargas transportadas por suas águas é crescente a cada década, indicando o aumento da interdependência dos países no comércio global. Os grandes cargueiros e petroleiros, assim como as grandes empresas de logística aérea, aumentaram a complexidade de entendimento dos novos fatores locacionais e, por outro lado, reforçaram os fatores locacionais clássicos.

Para a análise dos municípios mais industrializados da RA de Bauru, os meios de transportes são fundamentais, pois a área está distante da capital e necessita de uma qualitativa interligação com ela, para aproveitar das vantagens históricas do principal espaço econômico do país. Assim, em que pese, na atualidade, os transportes, olhados como fator locacional clássico, terem reduzido sua importância no conjunto dos fatores locacionais, para o presente trabalho, os sistemas de mobilidade permanecem com grande significado.

CAPÍTULO 2. TRAJETÓRIAS SOCIOECONÔMICAS DOS MUNICÍPIOS MAIS INDUSTRIALIZADOS DA RA DE BAURU: UMA VISÃO GERAL DA PRESENTE SITUAÇÃO REGIONAL E O RESGATE DA EVOLUÇÃO PREGRESSA.

Como o próprio título deste capítulo sugere, o que aqui se intenta é oferecer ao leitor uma avaliação geral (ou um balanço) das atuais condições socioeconômicas dos municípios sob análise na RA de Bauru e, em seguida, procurar rastrear as condições históricas que possibilitaram as correlatas trajetórias municipais e regionais.

2.1 A situação regional atual: demografia, localização e aspectos socioeconômicos.

Divisões do espaço são sempre problemáticas e, especialmente para a Geografia, o desenho de um recorte espacial gera polêmica e pode ser feito sob várias metodologias e enfoques. A divisão regional que baseia o presente estudo é o recorte desenvolvido pela Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional do Estado de São Paulo, que pauta os estudos e pesquisas realizadas pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE, órgão oficial do Governo do Estado de São Paulo. Uma observação pertinente é a noção de que qualquer divisão do espaço possui suas artificialidades, fragilidades e não abrangência total da complexidade apresentada por qualquer área (Figura 3).

Figura 3 - Regiões Administrativas do Estado de São Paulo e RA de Bauru



Fonte: Figura desenvolvida por Leonardo Thomazini e autor, 2012.

O recorte espacial mais abrangente do estudo é a Região Administrativa de Bauru, (figura 3). Essa área ocupa uma grande parte do centro-oeste paulista e tem Bauru como cidade polarizadora. A Região Administrativa de Bauru agrega importantes cidades médias, sendo Bauru a maior cidade e o município mais populoso, com 346 mil habitantes. Somando o contingente demográfico dos municípios da RA, chega-se a quase 1,1 milhão de habitantes.

Como já exposto, os municípios escolhidos para integrar a pesquisa são os mais industrializados e que apresentam indústrias significativas para a região. Dados pertinentes aos principais aspectos socioeconômicos destes municípios, sempre comparando com o Estado de São Paulo e com os números totais da RA de Bauru, são importantes e serão apresentados a seguir. As características mais relevantes ao estudo são: a demografia (com o crescimento populacional), os indicadores sociais, o crescimento urbano e as infraestruturas das cidades e, por último, os dados dos setores econômicos, tendo os números da indústria como foco principal.

Os municípios incluídos na pesquisa possuem *territórios extensos*, que possibilitaram o desenvolvimento da agricultura, contribuindo para os processos locais de formação econômica (quadro 4).

Quadro 4 - Extensão do território dos municípios selecionados na RA de Bauru – em km²

Localidade	2012
Total do Estado de São Paulo	248.209,43
Região Administrativa de Bauru	16.198,84
Agudos	967,59
Bauru	673,49
Lençóis Paulista	803,86
Pederneiras	729,18
Bariri	440,6
Barra Bonita	150,18
Jaú	688,34

Fonte: IBGE, 2011. Organizado pelo autor.

O quadro 4 informa a extensão das áreas territoriais de cada município, do total do Estado e da própria Região Administrativa. Como a agropecuária ainda possui importância para o desenvolvimento econômico da região, seja na produção direta, nas matérias primas para as agroindústrias, para prestação de serviços técnicos ou no

comércio de implementos agrícolas, a ocupação das atividades primárias dentro de cada território municipal deve ser levada em conta.

As potencialidades que o território oferece para a atividade produtiva e a implantação de infraestruturas por ele favorecidas são de grande valia para os municípios mais industrializados da RA de Bauru. Dentre as fatores naturais de maior destaque, estão: os *solos* de terra roxa, os *terrenos planálticos* que não prejudicam o avanço da mecanização agrícola, o *clima*, com grande umidade no verão e amenizado pela altitude, a presença do *aquífero Guarani* e a rede hidrográfica formada pelo *rio Tietê* e seus afluentes, a qual proporciona o abastecimento de água, a produção hidrelétrica e possibilidades de transporte e de turismo.

O extenso território teve real ocupação pela população, a partir da segunda metade do século XIX. Atualmente, os municípios da RA de Bauru possuem um crescimento vegetativo e taxa de fecundidade moderados, acompanhando a tendência nacional de redução do ritmo de *crescimento populacional*. Desde os anos 1980, a maioria das cidades cresceu de modo constante, somente Agudos e Barra Bonita apresentaram variação negativa em algum momento da análise. (Tabela 3). Bauru, com a maior população absoluta, apresentou um crescimento consistente e incrementou sua aglomeração demográfica em quase 161 mil habitantes, em 30 anos. Os municípios de Jaú e Lençóis Paulista quase dobraram suas populações no período estudado, fato que indica certo dinamismo e incremento econômico nas cidades.

Tabela 3 - Evolução da população absoluta do Estado de São Paulo, da RA de Bauru e de seus municípios mais industrializados. – 1980 - 2011

Localidades	1980	1985	1991	1995	2000	2005	2011
Estado de São Paulo	24.953.238	27.715.306	30.783.108	33.848.251	36.974.378	39.201.179	41.692.668
RA de Bauru	660.026	729.715	805.645	882.139	955.486	1.006.585	1.062.912
Agudos	24.372	27.504	30.864	32.720	32.459	33.580	34.718
Bariri	19.821	21.878	24.013	26.106	28.187	29.965	31.922
Barra Bonita	22.486	25.965	29.814	32.810	35.439	35.480	35.229
Bauru	185.683	216.931	252.020	284.306	315.493	330.750	346.650
Jaú	73.727	82.539	91.889	102.039	111.921	121.460	132.933
Lençóis Paulista	34.853	39.681	44.924	49.333	54.936	58.384	62.056
Pederneiras	26.021	28.613	31.289	33.954	36.567	39.091	41.977

Fonte dos dados: SEADE, 2011, Organizado pelo autor. SEADE-IMP

A tabela 3 demonstra um importante crescimento populacional na RA de Bauru desde os anos 1980, com a agregação demográfica chegando a 65%, fato de grande relevância para a ocupação da região.

O desenvolvimento demográfico dos municípios foi forte o bastante para criar uma área com cidades importantes, com aglomerações populacionais consideráveis, capazes de formar um significativo mercado consumidor e com número suficiente para suprir a demanda de mão de obra da economia regional. (Tabela 3).

Verifica-se uma elevação no crescimento demográfico; especialmente em Bauru, entre os anos 1980 e 2000. Esse fenômeno não é um caso específico de Bauru, pois, nesse período, as metrópoles e as pequenas cidades brasileiras diminuíram seu crescimento, e as cidades médias receberam um maior contingente. Os principais motivos são: o “inchaço” urbano, a violência e os déficits das metrópoles e a falta de bons serviços nas pequenas cidades. Assim, a cidade de médio porte situa-se entre esses dois mundos.

Entre 1980 e 2000, enquanto a população total do Brasil cresceu numa taxa de 1,63% e a população dos municípios das regiões metropolitanas em 1,99%, os índices relativos ao aumento demográfico dos municípios constitutivos de aglomerações urbanas não-metropolitanas e centros urbanos, nos quais se inserem as cidades médias, foram, respectivamente, de 2,24% e 2,21%. (SPOSITO, 2007, p. 40).

Além do crescimento no número absoluto de cada cidade, o crescimento foi acompanhado de melhoria no padrão de vida dos habitantes. Os *indicadores socioeconômicos* dos municípios estudados são relevantes e, geralmente, são compatíveis com a média estadual, ou a ultrapassam, em certos itens. A tabela 4 retrata esses indicadores e expõe uma situação de infraestrutura e amparo social muito mais positiva que negativa para os habitantes da RA de Bauru e para o grupo de cidades pesquisadas. Todos os municípios têm taxas de saneamento total adequado mais altas que a média estadual.

A paridade entre os municípios é evidenciada pelo Índice de Desenvolvimento Humano, aferido pela ONU. As cidades de Barra Bonita e Bauru possuem os índices mais elevados, as duas apontando 0,82. Porém, os índices das demais localidades são muitos próximos aos do Estado e estão, praticamente, no mesmo patamar entre si.

Tabela 4 - Indicadores socioeconômicos do Estado de São Paulo e dos municípios mais industrializados da RA de Bauru - 2011

Municípios	IDH 2000 (PNUD)	Rendimento mensal domiciliar per Capta (em reais) 2010	Taxa de Analfabetismo (%) 2010	Domicílios com Saneamento total adequado (%) 2010
Estado de SP	0,81	887,00	4,09	89,29
Agudos	0,78	596,00	5,2	93,5
Bariri	0,80	686,00	5,9	94,4
Barra Bonita	0,82	739,00	5,6	97,9
Bauru	0,82	934,00	3,1	97,3
Jaú	0,81	803,00	4,7	97,3
Lençóis Paulista	0,81	724,00	5,1	96,9
Pederneiras	0,78	644,00	5,6	91,8

Fonte dos dados: IBGE e PNUD - ONU, 2011, Organizado pelo autor.

O indicador de maior disparidade regional é o rendimento domiciliar per capita, esse dado demonstra algumas discrepâncias e indica as economias mais diversificadas e complexas.

Claramente, esse indicador contempla Bauru como polo regional, pois o município sede possui uma renda de R\$ 934,00 per capita, indicando maiores ganhos nas famílias bauruenses. Para ratificar o poder das aglomerações urbanas na área, a cidade de Jaú detém a segunda maior renda, com R\$ 803,00. Os indicadores de renda, geralmente, são utilizados para as tomadas de decisão dos empresários e governantes, pois no cruzamento dos dados entre a renda e a população absoluta dos municípios, encontramos a vinculação das maiores populações e os maiores rendimentos nas duas primeiras posições. A cidade de Agudos apresenta o menor rendimento entre os municípios, pelo fato de sua economia ser menos complexa e ser concentrada em apenas duas grandes empresas industriais (Duratex e Ambev).

Tabela 5 - Dados sociais da RA de Bauru comparados aos do Estado de São Paulo e do Brasil - 2011

Categorias	Brasil	Estado de SP	RA Bauru
Esperança de Vida	68,6	71,2	72
Pessoas e Domicílios com Esgoto Adequado	59,2%	89,29%	96,13
Analfabetismo	16%	6,6%	7,10
Anos de Estudo	5,9	7,6%	7,6%

Fonte dados: IBGE 2010, escritório regional de Bauru, PNUD 2003 e SEADE 2011.

Por meio da tabela 5, a qual agrupa dados sociais da RA de Bauru, pode-se detectar uma qualidade de vida superior à média nacional, o que pode incrementar a força de polarização dos municípios dentro da Região Administrativa e para além dela. No Brasil, a qualidade de vida nas cidades médias suplanta a das grandes regiões metropolitanas, pois os problemas são rapidamente detectados e, teoricamente, as soluções são mais rápidas.

O fato é que, desde as duas últimas décadas do século XX, em algumas regiões do país, as cidades médias passaram por substanciais transformações em face da implantação de novos serviços, sobretudo logísticos, de informação, de comunicação, de transportes, de educação e de turismo. Assim sendo, apareceram como alternativa de moradia, por oferecerem melhores condições e qualidade de vida em relação às áreas metropolitanas. (SPOSITO, 2007, p. 52).

O avanço nas condições sociais das cidades, a mecanização do campo e a infraestrutura inferior da zona rural em relação à cidade, atraíram as pessoas às cidades, no período estudado. O *processo de urbanização* na área, demonstrado na tabela 6, ratifica que a maioria dos habitantes da RA de Bauru, mais de 94%, reside na zona urbana; a média dos municípios era de 82 %, em 1980, e atualmente, quase 95% da população, em média, estão concentrados nas cidades. Esse indicador demonstra a importância da concentração urbana para o estudo das indústrias nas cidades em questão, pois a atividade do setor secundário é estreitamente relacionada com a concentração de pessoas nos centros urbanos. O município de Bauru, por não apresentar um relevante setor primário, desde 1980 possui uma taxa de urbanização com 96% de sua população residindo na cidade; atualmente, esse indicador passa de 98% (Tabela 6).

Tabela 6 - Evolução do grau de urbanização no Estado de São Paulo e na área pesquisada (%)

Área/ Anos	1980	1985	1991	1995	2000	2011
Estado de São Paulo	88,64	90,55	92,76	93,06	93,41	95,94
RA de Bauru	79,62	84,04	88,79	90,87	93,36	94,38
Agudos	80,55	84,17	88,39	90,21	94,48	95,57
Bariri	77,31	81,94	87,35	89,55	92,30	94,88
Barra Bonita	90,24	92,10	94,27	95,62	97,32	97,90
Bauru	96,84	97,40	97,91	98,05	98,22	98,33
Jaú	83,96	87,74	92,15	93,70	95,62	96,87
Lençóis Paulista	83,58	88,01	93,20	94,46	95,11	97,76
Pederneiras	76,47	79,93	83,97	88,03	93,11	93,00

Fonte dos dados: SEADE - IMP, 2011, Organizado pelo autor

Os números expressam a importância da aglomeração populacional urbana e o equipamento de infraestrutura das cidades, e justificam o uso de conceitos teóricos vinculados às cidades médias no estudo dessas aglomerações demográficas, já que as cidades estudadas possuem elementos que as tipificam como aglomerados urbanos que possuem centralidade, empreendedorismo e equipamentos de infraestrutura que os elevam à importância de âmbito regional. Note-se, ainda, que a RA de Bauru não possui nenhuma grande metrópole e não conta com nenhuma região metropolitana, sendo sua estrutura urbana dominada por cidades de médio e pequeno portes.

A noção de que há uma profunda *integração territorial urbana* entre alguns municípios no entorno de Bauru é cada vez maior e se evidencia no espaço geográfico. Em artigo no Jornal da Cidade, escrito por Cássia Cornélio, e intitulado “Nossa região metropolitana”, a autora aponta um grande estreitamento na dinâmica intermunicípios nas adjacências de Bauru. A utilização do termo “região metropolitana” é apenas uma alusão à vida de grandes metrópoles, já que a própria reportagem indica que para ser uma região metropolitana, há necessidade de uma aglomeração de mais de 1 milhão de habitantes, de agregar entidades supra político-administrativas, ter grande fluxo de pessoas diariamente e forte influência econômica sobre os demais municípios da região. (JCnet, 2012, 26/02)

Mesmo não contendo mais de um milhão de habitantes, Bauru e seus vizinhos mais próximos, Agudos, Piratininga e Pederneiras, sentem a mobilidade pendular, seja direcionada ao trabalho, ao lazer ou a educação. “Profissionais específicos como arquitetos, advogados, médicos e tantos outros de Bauru servem a população das cidades da microrregião. Na opinião dela (a arquiteta Claudine Gottardo), Bauru é uma futura metrópole e isso deve ocorrer daqui a 20 anos. Ela lamenta que isso não esteja sendo planejado” (JCnet, 2012, 26/02). Bauru é escolhida para residência de operários e executivos que trabalham em grandes empresas de Agudos, Pederneiras e Lençóis, enquanto Piratininga se notabiliza pela presença de muitos condomínios de característica rural e com lotes maiores, atraindo trabalhadores de Bauru.

A cidade de Bauru, por causa da prestação de serviços médicos-hospitalares e educacionais, além do comércio mais sofisticado, atrai moradores de toda a região. Esse movimento entre cidades, por vezes, é mais rápido que a movimentação urbana interna

bauruense, fato explicado pelos congestionamentos nos horários de pico e o aumento da frota de veículos.

Na matéria, acima citada, a arquiteta Claudine Gottardo ilustra a importância dessa malha, a cada dia com circulação mais intensa e integradora:

A malha viária das cidades começa a se interligar, no caso da metrópole. Em São Paulo, por exemplo, as pessoas entram em Osasco e nem percebem. Em pouco tempo, ocorrerá isso com Bauru. Já ocorre em relação a Piratininga e Agudos. A pessoa sai de Bauru para uma dessas cidades e nem percebe quando uma acabou e a outra está começando. Os residenciais de Piratininga ficam muito próximos de Bauru. O Lago Sul está em Bauru e muito perto de Agudos, que é um município muito extenso.(JCnet, 2012, 26/02)

Para contextualizar essa citação, o portal do jornal O Estado de S. Paulo, em 29 de agosto de 2011, publicou matéria sobre o crescimento da construção de shoppings nas cidades médias. Nos últimos anos, em razão do aumento da classe média C e do crescimento econômico, especialmente do agronegócio, as cidades de médio porte no interior do país estão recebendo investimentos dessa modalidade de comércio. As ações partem de grandes construtoras, cadeias de lojas âncoras, empreendedores das cidades e prefeituras.

Muitos investimentos super e sobrevalorizam a importância do *mercado das médias cidades* e podem apresentar perigos futuros, como é indicado na reportagem.

As redes varejistas, responsáveis muitas vezes por desempatar a disputa, olham para esse cenário com preocupação. "É o mercado que dita a demanda", diz Boris Timoner, diretor de expansão da rede varejista Avenida, âncora que tem concentrado seu crescimento no interior. "Daqui a pouco, começaremos a ter shoppings fantasmas nessas cidades." Duas coisas podem acontecer: as grandes lojas de departamento vão rejeitar um dos empreendimentos e não haverá lojistas regionais suficientes para compor o mix dos centros comerciais. "Isso pode gerar um efeito contrário na economia local, causando prejuízo para pequenos empresários da cidade." (Caderno Economia, O Estado de S. Paulo, 29/08/11)

Como centro de drenagem e consumo da renda fundiária, o município bauruense atrai o consumo da elite e dos trabalhadores dos vários municípios da região administrativa e fora dela. Bauru não possui uma atividade que se possa destacar com sendo o “DNA econômico”, ou a especialização produtiva da cidade, pois, como apresentado por Toledo (2009), sua economia é diversificada tanto na indústria como nos serviços. O que se coaduna com a conceituação expressa por Corrêa, que reforça a

ideia do empreendedorismo nativo. “A tipologia [...] apresentada ressalta o papel de três tipos de elites locais, a elite comercial, a elite fundiária e a elite empreendedora. A presença dessa elite, insistimos, é crucial para a classificação de cidade média.” (CORRÊA, 2007, p.32).

Bauru, ainda, é cidade polarizadora de uma grande área, pois sua centralidade extravasa a região administrativa e agrega importantes serviços urbanos para o oeste paulista; isso não é de hoje, todos os fatos levantados evidenciam uma clara capacidade histórica de acumulação de capital.

A representatividade da zona urbana do município não se expressa somente pela porcentagem de população urbana; é facilmente constatável que o setor rural bauruense pouco representa para a residência e o emprego dos moradores.

Essa configuração contraria o que Sposito relata:

Ao se analisarem cidades médias, essas relações entre escalas geográficas - a da cidade e a da região ou do país - impõem a necessidade de se considerar as relações entre cidade e o campo, uma vez que grande parte dos papéis desempenhados por cidades médias e pequenas está diretamente associada ao desenvolvimento de atividades agropecuárias em suas áreas rurais. (SPOSITO, 2007, p.235).

Em Bauru, verifica-se uma ruptura nesta relação, pois sua zona rural é pouco habitada e a participação da agropecuária na economia da cidade é de 6,3%, de acordo com o IBGE 2005. A principal razão para essa baixa influência, repita-se, é o tipo de solo arenoso presente no município que, para as culturas de grande rendimento, presentes na região administrativa, é pouco fértil.

Um olhar mais atento, porém, revelará que Bauru recebe grande *influência da agropecuária dos demais municípios de sua região administrativa*. Cabe destacar que o município tem esse caráter polarizador regional desde a formação do entroncamento ferroviário, no início do século XX, que concedeu à cidade grande influência sobre seus vizinhos, apesar de Bauru ser mais recente que as cidades do entorno.

A partir da década de 1970, a agricultura brasileira passou por profundas transformações, e grandes culturas de exportação aumentaram sua produção por toda a área de influência de Bauru. Essa nova fase da agropecuária nacional necessitava, e até hoje necessita, de serviços e infraestruturas que as pequenas cidades não podem oferecer. Essas plataformas de conexão com o mercado global incluem desde estradas,

portos e aerovias, até as modernas infovias. Bauru agregou esses serviços essenciais para as cidades agrárias vizinhas se integrarem ao mercado interno e também ao mundo.

Paralelamente à intensificação do capitalismo no campo com a difusão da agricultura científica e do agronegócio, processou-se um crescimento das áreas urbanizadas, porquanto, entre outras coisas, a gestão da agropecuária moderna necessita da sociabilidade e dos espaços urbanos. Tal fato colabora para o Brasil chegar ao século XXI com uma generalização do fenômeno da urbanização da sociedade e do território. (ELIAS, 2007, p. 117).

Todas as alterações sociais e urbanas apresentadas foram um reflexo e alimentaram mudanças econômicas nos municípios mais industrializados e na RA de Bauru. Como se viu na tabela 1 (Introdução), a RA de Bauru passou da porcentagem de 1,6% de participação do PIB do Estado para 1,8 %, em uma década. A primeira análise pode induzir a uma visão pouco significativa da participação da região no Estado, entretanto, cabe destacar que os números do Estado de São Paulo são os mais relevantes do Brasil, portanto, mesmo uma aparente pequena participação pode significar bilhões de reais em PIB para a RA de Bauru (Tabela 1). Mesmo com todas as mudanças e desconcentrações produtivas em São Paulo e as de caráter nacional, as regiões que ainda lideram a produção estadual são a Região Metropolitana de São Paulo (56%), a RA de Campinas (15%), a RA de São José dos Campos (5%), a de Sorocaba (4,9%) e a RA de Santos (3,6%) (SEADE, 2011).

A distribuição da participação do PIB pelas Regiões Administrativas do Estado de São Paulo ainda evidencia, portanto, uma concentração nos principais e históricos polos, deixando para as outras áreas, em maioria, indicadores semelhantes, entre 1% e 2,5% de participação. A constatação da análise dessa participação da RA de Bauru e de seu aparente pequeno crescimento relativo é valorizada quando confrontada com a participação das demais regiões do Estado.

Ao se verificar o *crescimento da riqueza estadual e regional*, os números comprovam um substancial incremento do PIB desde 1999. O Produto Interno Bruto do Estado de São Paulo e da RA de Bauru mais que triplicaram, demonstrando um ativo dinamismo econômico e a retomada do crescimento em relação aos anos de baixo crescimento e recessão das décadas de 1980 e 1990 (Tabela 7).

Acompanhando esse crescimento, o PIB dos municípios estudados apresentou significativo aumento no período pesquisado. Três municípios ultrapassaram a marca de R\$ 1 bilhão de reais, Bauru (R\$ 6,7 bilhões), Lençóis Paulista (R\$ 1,8 bilhão) e Jaú (R\$

1,7 bilhão) e concentram a maior participação econômica do grupo estudado (Tabela 7). A diferença de Bauru com as outras cidades é exposta nos números, sua base econômica diversificada e complexa lidera o setor produtivo regional. Um aspecto que chama a atenção na análise do PIB é a participação de Lençóis Paulista na segunda colocação do grupo; mesmo tendo a terceira posição na população absoluta (metade dos habitantes de Jaú), a cidade de Lençóis possui o segundo maior PIB da área. A economia de Lençóis apresentou um crescimento multiplicado por 4 desde 1999, e isso se deve à disponibilidade de acesso proporcionada pela rodovia Marechal Rondon, à acessibilidade a terrenos destinados a novas plantas industriais e ao crescimento das empresas já instaladas com isenções fiscais, promovidas pelo governo municipal.

Tabela 7 - Evolução do PIB no Estado de São Paulo, na RA de Bauru e nos municípios selecionados (em números absolutos e relativos) - 2011

Localidade/ Anos	1999	2001	2003	2005	2007	2009
PIB de SP	383.249,57	463.477,73	579.846,92	726.984,04	902.784,27	1.084.353,49
Total de SP (%)	100	100	100	100	100	100
RA de Bauru	6.361,29	7.494,38	9.692,81	12.222,12	15.124,55	19.627,02
RA de Bauru(%)	1,66	1,62	1,67	1,68	1,67	1,81
Agudos	279,96	326,17	399,16	516,26	648,94	753,58
Agudos(%)	0,07	0,07	0,06	0,07	0,071	0,069
Bauru	2.408,75	2.585,42	3.199,37	4.146,45	5.259,12	6.795,52
Bauru(%)	0,63	0,56	0,55	0,57	0,58	0,62
Lençóis Paulista	439,25	571,83	987,69	1.159,04	1.506,82	1.865,87
Lençóis Paulista(%)	0,11	0,12	0,17	0,15	0,16	0,17
Pederneiras	182,84	254,28	345,5	650,54	685,74	624,31
Pederneiras(%)	0,05	0,05	0,05	0,08	0,07	0,05
Bariri	153,27	206,82	267,92	335,21	373,56	512,01
Bariri(%)	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Barra Bonita	328,48	392,11	365,4	522,52	548,35	720
Barra Bonita(%)	0,09	0,08	0,06	0,07	0,06	0,06
Jaú	655,49	798,25	978,9	1.192,94	1.441,62	1.760,82
Jaú(%)	0,17	0,17	0,16	0,16	0,15	0,16

Fonte dos dados: SEADE - IMP, 2011, Organizado pelo autor.

As atividades primárias de maior presença na área delimitada pela pesquisa são a lavoura canavieira, a pecuária de corte, a cultura do café e, especialmente em Agudos e Bauru, a silvicultura de eucaliptos e pinus. A grande extensão territorial cria para os municípios algumas vantagens locais de fundamental importância, tais como: rios de grande extensão e volume d'água, solos férteis (à exceção de Bauru), com facilidade

de mecanização, e parte considerável do Aquífero Guarani, grande reservatório de água subterrânea, como já exposto no início deste segmento.

O *setor primário* possuiu substancial participação indutora na atividade socioeconômica na área pesquisada, mas essa participação não se expressa, na atualidade, na porcentagem de atuação por setores na economia de cada cidade (Tabela 8). Os municípios de Agudos e Pederneiras possuem grandes áreas, como foi mostrado no quadro 4, e as participações do setor primário em suas economias são as maiores dentre as cidades pesquisadas, 8,8 % e 8,7%, respectivamente (tabela 8). Entretanto, a relação direta de área e participação do setor primário na economia municipal não pode ser a única diretriz para a análise da economia regional, pois Bauru, com seus 673 km², possui um setor primário pouco significativo, com 0,3% de participação do PIB municipal (quadro 4).

Tabela 8 - Produto e Renda - Participação dos setores no Total do Valor Adicionado - no Estado de São Paulo, RA de Bauru e nos municípios selecionados (Em %) - 2011

Localidades	Primário (%)	Indústria(%)	Terciário(%)
Estado de SP	1,62	29,04	69,34
RA de Bauru	5,08	26,49	68,44
Agudos	8,84	41,59	49,58
Bariri	5,92	33,48	60,60
Barra Bonita	3,53	42,22	54,25
Bauru	0,3	19,99	79,72
Jaú	2,60	16,30	81,10
Lençóis Paulista	5,05	32,80	62,15
Pederneiras	8,78	35,63	55,59

Fonte dos dados: SEADE - IMP, 2011, Organizado pelo autor.

A análise da tabela 8, da participação dos setores no total do Valor Adicionado, esclarece muitos aspectos econômicos regionais. A principal origem da riqueza produzida regionalmente é o *setor terciário*, desde que a maioria dos municípios nele concentra suas economias; a alta urbanização e a evolução produtiva da área acompanham as mudanças de caráter global, nacional e estadual.

No *setor terciário*, muito significativo para a economia, o comércio é de grande importância para a empregabilidade e a atração populacional da região administrativa. Com uma forte aglomeração de pontos varejistas, especialmente supermercados, em todas as cidades, Bauru polariza o setor comercial de sua região administrativa.

Bauru e Jaú possuem os indicadores que mais privilegiam o setor terciário da economia, respectivamente 79% e 81%. Essas porcentagens evidenciam o tamanho

demográfico das cidades e a importância das aglomerações urbanas para o setor terciário das cidades. Outro fato marcante é a participação do setor terciário nos municípios de Agudos e Pederneiras, 49% e 55%, respectivamente. O fato de esses municípios possuírem índices abaixo da média estadual e regional evidencia a localização geográfica das cidades: Agudos está entre Bauru e Lençóis, deste modo o comércio e os serviços são polarizados pelas cidades maiores; já Pederneiras se localiza entre as duas maiores cidades da região, Bauru e Jaú, e assim essas duas cidades concentram parte dos serviços e comércio que servem a população de Pederneiras.

O comércio e o setor de serviços, também, são importantíssimos para a polarização e sobrevivência das cidades de médio porte. O setor terciário produz mais de 68% da riqueza da RA de Bauru, portanto, o consumo e a utilização dos serviços alimentam grande parte da economia dos municípios; também uma forte aglomeração demográfica atrai a atenção de novas empresas e de novos empreendimentos para o local, podendo tornar-se um fator preponderante para a instalação de empresas e novos investimentos.

Há necessidade de que um determinado nível de densidade de consumidores para uma localidade seja o objeto de interesse de capitais que se desconcentram espacialmente e se expandem territorialmente, razão pela qual se reforçou o papel de cidades médias como espaços de consumo locais e regionais.(SPOSITO, 2007, p.4).

O comércio, certamente, pode atingir uma grande diversidade, importância regional e sofisticação nas cidades médias. Em Bauru, como maior exemplo, constata-se essa sofisticação, pois o centro urbano agrega atrativos comerciais e de serviços ímpares na região. O maior Shopping Center da região passou por recentes reformas, agregando lojas de alcance nacional, além de possuir cinco salas de cinemas em seu setor de entretenimento. Para ratificar a posição da cidade, em janeiro de 2013 o grupo WTorre inaugurou o segundo Shopping-Center da cidade, com o mesmo porte do shopping antigo. Na cidade de Jaú, pelos novos investimentos, o Jaú Shopping e o centro comercial vivem expansão de vendas e aumento do número de estabelecimentos. A cidade de Lençóis Paulista conta com o Paulista Shopping, centro comercial que possui praça de alimentação, lojas regionais e duas salas de cinema.

Os supermercados e o hipermercados que se instalaram na região foram acompanhados pela expansão de grupos originados nas cidades, dentre eles os mais importantes são o Grupo Confiança e o Jaú Serve, que possui, ao todo, 35 lojas nas

cidades da região e fora dela, e centros de distribuição de alimentos (Associação Comercial e Industrial de Bauru e Jaú).

Trata-se, também, da diversificação de bens de serviço colocados ao dispor dos consumidores, chegando, no caso de alguns ramos das atividades, a atingir um grau de sofisticação (nunca de variedade e quantidade) que pode se equiparar ao das metrópoles. (SPOSITO, 2007, pág. 44).

O *setor secundário*, nosso foco analítico, tem se expandido bastante e, como já foi enunciado, possui uma significativa parte atrelada ao setor primário, especialmente nos ramos alimentício (frigoríficos, laticínios, bebidas e doces, açúcar, óleos de amendoim, algodão e soja), moveleiro e na produção de álcool. Ainda no setor de transformação, existem plantas industriais que não se relacionam diretamente com a agropecuária, tais como: gráfica, compensados, reciclagem de óleo, calçados, baterias automotivas, plásticos e mecânica.

A participação do setor secundário na produção de riqueza dos municípios de Agudos, Bariri, Barra Bonita, Lençóis Paulista e Pederneiras é maior que a média do Estado de São Paulo (Tabela 9). As plantas industriais de grande porte, instaladas nessas cidades, possuem grande peso para as respectivas economias, em Agudos estão instaladas a Ambev e Duratex; em Bariri, a Frisokar; no município de Barra Bonita, a Usina Raízen (Cosan/Shell); em Lençóis, a Usina Zilor e o grupo Lwart/Lwarcell; já em Pederneiras, a Volvo do Brasil induz representativos *linkages* produtivos.

Os municípios de Agudos e Barra Bonita possuem as maiores porcentagens de *participação industrial* em suas economias, enquanto o município de Pederneiras apresenta a maior participação do setor primário na economia. Ainda de acordo com a tabela 9, a cidade que apresenta a maior participação do setor secundário é *Barra Bonita*, com 42,2 %. Esse indicador demonstra a importância da grande usina sucroalcooleira do município, uma das maiores unidades de produção de açúcar e álcool do mundo. Em seguida, vem *Agudos* que, com a presença de duas plantas industriais de grande porte, tradicionalmente possuiu uma presença marcante na área de transformação fabril, entre 36 e 41%. O fato de essas indústrias dependerem mais das vendas e relações com o mercado externo à região faz com que a participação fique mais ou menos constante.

Tabela 9 - Produto e Renda - Participação da Indústria no Total do Valor Adicionado (Em %) – Estado de São Paulo, RA de Bauru e municípios pesquisados - 2011

Localidade	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Total de SP	30,32	31,53	30,09	30,21	31,59	33,83	31,7	30,14	29,62	29,52	29,04
RA de Bauru	25,62	27,04	25,73	26,94	28,02	30,57	28,11	24,99	23,92	26,62	26,49
Agudos	38,42	39,49	36,94	36,71	36,71	38,55	41,54	40	40,37	39,25	41,59
Bauru	19,32	21,1	20,21	19,7	19,42	20,87	20,51	20,29	19,67	20,85	19,99
Lençóis Paulista	37,83	45,43	41,87	45,19	50,86	51,73	49,79	35,03	35,23	36,73	32,8
Pederneiras	23,93	22,92	20,52	23,77	24,22	20,28	12,47	17,96	22,69	30,32	35,63
Bariri	18,33	19,75	20,17	21,05	22,04	25,61	25,8	24,68	20,1	22,52	33,48
Barra Bonita	41,91	43,29	42,72	41,39	33,34	41,62	41,63	30,55	37,29	34,84	42,22
Jaú	19,32	19,79	20,57	19,2	19,9	21,19	18,6	16,39	14,69	17,5	16,3

Fonte de dados: IMP - SEADE, 2011, Organizado pelo autor.

Bauru, cidade sede da região, desde 1999, praticamente manteve a porcentagem entre os 19 e 20%, sendo essa pequena flutuação na participação fruto da diversidade dos ramos industriais presentes no município. Assim, mesmo com a instabilidade econômica vivenciada entre os anos de 1999 e 2004, a cidade conseguiu absorver os impactos econômicos positivos (TOLEDO, 2009).

A análise da evolução da participação da indústria mais preocupante desde 1999 é a de *Jaú*. Em quase dez anos, a cidade apresentou fortes oscilações, de 21% em 2004, caiu para 14%, em 2007. Atualmente, a indústria do município contribui com 16% da riqueza municipal. Essa evolução instável e com viés de queda demonstra a influência dos ramos calçadista e sucroalcooleiro para a economia jauense (Tabela 9). Especialmente, da indústria de calçados, que vem sofrendo forte concorrência das indústrias nacionais e chinesas.

A cidade de *Bariri* apresentou um crescimento de grande proporção, entre 1999 e 2009, pois no primeiro ano de aferição, a indústria da cidade participou com 18% e, em 2009, esse indicador passou para 33% da riqueza municipal. A ampliação da planta e o aumento da produção da Frisokar (cadeiras e bancos para grandes empreendimentos), que atende todo país, foi um dos fatores que auxiliaram o aumento da participação industrial em Bariri.

A cidade de *Pederneiras* apresentou oscilação até 2005, ano em que a indústria teve fraca participação, 12%; entretanto, os quatro anos posteriores foram anos de recuperação, até atingir os 35% de contribuição do setor secundário para a economia da cidade. A expansão do setor automotivo e de máquinas é um fator responsável pelos indicadores positivos dos últimos anos, desde que a empresa de tratores e veículos

Volvo possui fortíssima rede de fornecedores dentro da cidade e região (rede regional de *linkages*), entre eles a empresa Pedertractor (maior e mais importante fornecedora para a fábrica principal, com 1000 funcionários).

Os números de *Lençóis Paulista* são interessantes, pois se fosse analisado por um gráfico de barras, o formato seria piramidal, com o ápice em 2004, ano no qual alcançou o maior indicador dos municípios estudados, 51,7%. Após o recorde regional, a participação declinou, atingindo 32,8% na composição da riqueza da cidade, em 2009. Essa redução não está vinculada à perda ou ao fechamento de indústrias da cidade, mas sim com a elevação da participação relativa do setor terciário do município, fato demonstrado pela tabela 8.

Tabela 10 - Evolução do nº de estabelecimentos industriais – Estado de SP, RA de Bauru e municípios 1991/2010

Localidade	1991	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Total de SP	75.034	77.380	78.393	80.028	81.419	82.072	83.949	86.602	91.012	92.481	95.990	97.417	98.959
RA de Bauru	1.737	2.162	2.258	2.295	2.388	2.388	2.477	2.581	2.660	2.741	2.901	2.925	2.930
Agudos	46	55	64	60	58	52	57	54	56	56	57	56	60
Bauru	465	556	566	552	580	598	601	605	596	586	607	626	664
Lençóis P.	73	96	92	105	100	102	107	107	112	117	117	129	124
Pederneiras	95	128	134	125	129	133	131	132	135	152	150	158	155
Bariri	65	120	117	119	127	112	128	143	129	128	132	137	136
Barra Bonita	105	117	117	125	129	130	126	127	130	131	131	125	128
Jaú	352	425	466	476	522	540	590	671	717	762	835	820	823

Fonte dos dados: IMP - SEADE, 2011. Organizado pelo autor.

De modo geral, o *número de estabelecimentos industriais* nas cidades aumentou desde 1991. A quantidade dos estabelecimentos nas cidades pesquisadas acompanhou o aumento no Estado e, também, na RA de Bauru. Assim, o fato marcante é que, mesmo com a recessão dos anos 1990, a RA de Bauru passou de 1737 estabelecimentos, em 1991, para 2930 unidades, em 2010 (Tabela 10).

Jaú lidera quanto ao número de estabelecimentos, pois sua base industrial está calcada no ramo calçadista. Essa indústria possui diversas fases de produção e, com a intenção de reduzir os custos, a produção é terceirizada para pequenas fábricas (OLIVEIRA, 1999). O município de Bauru possui o segundo maior número de empresas, 664 em 2010; assim, Jaú e Bauru lideram o número de unidades industriais no grupo de municípios estudados, cabendo destacar que Bauru possui setor secundário mais diversificado que o de Jaú (Tabela 10).

A cidade de *Bariri*, de acordo com a tabela 10, duplicou suas fábricas nos 20 anos pesquisados, passando de 65 unidades, em 1991, para 136 em 2010, sendo que as novas empresas estão ligadas aos ramos alimentício, calçadista e moveleiro. *Lençóis Paulista*, também, apresenta números positivos, de modo geral, pois em 1991 possuía 75 unidades produtivas e, em 2010, contava com 124 delas. O município de *Agudos*, como antes expresso, é dependente de duas grandes plantas fabris; na análise da evolução dos estabelecimentos industriais, a cidade manteve mais ou menos estável a quantidade de unidades pelo período enfocado, com o número variando entre 46 (1991) e 60 unidades (2010). O mesmo caso é evidenciado nos números de *Barra Bonita*, onde é relevante destacar a perda de unidades fabris no ramo de cerâmica, desde de que o município, até os anos 1980, era grande produtor de telhas, tijolos e manilhas, porém, a partir dessa década, as leis ambientais e urbanas ficaram muito restritivas a esse ramo industrial, e ele regrediu.

Os valores de *vínculos empregatícios* (ou empregos) possuem algumas limitações para que se possa efetuar uma análise fiel da realidade do grupo de municípios estudados. Valores substanciais de vínculos podem esconder uma fragilidade industrial, pois, atualmente, não importa tanto o número de funcionários, mas sim a produtividade que eles efetivam e os valores agregados que essas indústrias geram (Tabela 11). Portanto, uma empresa pode ter poucos funcionários, porém eles podem ser altamente produtivos e seus produtos de grande valor de mercado. Por outro lado, uma planta industrial pode ter uma considerável quantidade de trabalhadores, porém a produção ser de baixo valor agregado. Outro fato a destacar é a dificuldade de se contar todos os trabalhadores do setor secundário, pois muitos funcionários estão na informalidade e impossibilitados de participar da análise geral.

Tabela 11 - Vínculos empregatícios (em milhares) e participação (%) dos vínculos empregatícios no setor industrial – Estado de SP, RA de Bauru e municípios mais industrializados– 1991/2010

Localidade	1991	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
Total de SP	2.429.172	2.202.493	2.354.526	2.099.045	1.844.543	1.934.567	1.973.231	2.211.227	2.472.378	2.747.968	2.900.313
Total de SP	31,85	29,51	30,04	27,41	24,53	24,03	22,92	23,85	23,97	23,46	22,53
RA de Bauru	39.921	39.979	50.712	51.624	48.979	50.985	53.087	62.910	76.544	81.760	87.443
RA de Bauru	25,37	25,84	30,19	28,87	28,51	28,41	27,61	29,43	31,04	29,78	28,7
Agudos	1.880	1.923	1.413	1.568	1.436	1.785	1.911	1.817	1.704	1.758	2.172
Agudos	39,81	38,94	32,01	34,31	30,91	35,64	36,54	33,91	30,15	31,02	28,47
Bauru	11.067	10.193	13.269	13.012	13.111	12.307	12.164	13.608	15.007	15.254	16.518
Bauru	19,76	19,9	22,63	20,55	22,92	19,53	18,91	18,01	17,83	15,68	14,23
Lençóis Paulista	4.632	4.726	4.631	4.619	3.425	4.007	4.282	4.759	5.071	5.786	6.062
Lençóis Paulista	32,43	33,48	31,47	30,83	22,59	33,13	33,46	33,92	31,69	30,99	31,72
Pederneiras	1.022	1.004	905	1.080	1.436	1.453	1.845	2.012	3.024	3.729	4.849
Pederneiras	20,35	24,46	22,43	27,01	23,35	20,28	22,29	25,1	30,54	36,63	43,27
Bariri	746	816	932	979	1.444	1.703	1.740	2.165	2.347	3.182	4.476
Bariri	28,48	29,29	26,14	23,92	33,72	34,26	35,27	37,95	35,92	39,02	49,82
Barra Bonita	2.047	1.979	5.575	8.437	6.853	3.930	1.933	4.972	8.689	7.058	7.096
Barra Bonita	22,9	19,91	46,07	64,24	59,27	47,92	17,54	47,82	59,83	52,36	52,26
Jaú	7.521	7.409	10.750	9.228	7.740	10.216	10.314	12.497	13.419	14.550	15.653
Jaú	37,31	35,03	47,59	43,04	35,91	41,92	38,24	40,46	40,59	38,35	39,14

Fonte dos dados: IMP - SEADE, 2011. Organizado pelo autor.

Consciente dessas limitações, pode-se afirmar que os principais municípios industrializados da RA de Bauru detêm números e porcentagens interessantes para o setor secundário de suas economias. A participação dos empregados na indústria do Estado de São Paulo está em 22% da População Economicamente Ativa – PEA, e o valor da RA de Bauru supera o número do Estado, com 28 % de empregos na indústria, fato que merece destaque, pois a região tem forte herança da agropecuária em sua evolução econômica. Na atualidade, porém, os números demonstram que a participação dos vínculos empregatícios na RA de Bauru indica empregabilidade favorável para os trabalhadores do setor secundário (Tabela 11).

A cidade de Bauru possui a menor participação dos vínculos empregatícios com 14%, entretanto, o número de funcionários é o maior do grupo estudado, acima de 16 mil trabalhadores, pois a população bauruense é maior em número absoluto na região. Líder em participação de vínculos empregatícios no setor industrial, na área estudada, é Barra Bonita, com o patamar acima de 52% de participação relativa nos empregos da

cidade; essa marca denota a importância da Usina da Barra, com sua enorme planta de processamento de cana-de-açúcar e a fábrica de gêneros alimentícios.

Pederneiras e Bariri, desde 1991, apresentaram dados de forte crescimento nos vínculos empregatícios na indústria em seus municípios. Com 1022 e 746 funcionários, respectivamente, naquela data, a evolução positiva foi constante até alcançar a marca de 4849, em Pederneiras, e 4746 funcionários ligados ao setor fabril, em Bariri, em 2010 (Tabela 11). O crescimento verificado em Pederneiras é em decorrência do desenvolvimento produtivo da Volvo e de fábricas que terceirizam a produção da grande fábrica. Neste município, pode-se identificar uma importante rede produtiva e de complementariedade empresarial.

De modo geral, os números dos empregos no setor industrial tiveram crescimento desde os anos 1990, o que atesta a importância crescente do setor secundário para as cidades do grupo estudado. A manutenção dos vínculos empregatícios nos anos 1990, época de recessão e mudanças produtivas, demonstra que, de alguma forma, os capitais, endógeno e externo, foram investidos para a preservação da força produtiva. Nesses municípios, a presença do setor de transformação, industrial possui um histórico que indica uma formação antiga e diversificada, e em cada cidade puderam ser verificados traços importantes de empreendedorismo e crescimento da produção.

2.2. Uma tentativa de resgate histórico-geográfico das trajetórias socioeconômicas regional e municipais

2.2.1. Traços gerais da evolução socioeconômica regional

Preocupa - nos, a partir desse momento, trazer um olhar geral para a evolução histórica dos municípios de Agudos, Bauru, Bariri, Barra Bonita, Jaú, Lençóis Paulista e Pederneiras, e delas tentar extrair uma síntese integradora que se mostre válida para compor um esboço das trajetórias socioeconômicas de âmbito regional. Em outras palavras, procura-se delinear um quadro evolutivo regional por meio do exame de alguns elementos geográficos comuns aos diversos municípios.

Os materiais consultados foram livros de história, manuais e sites das prefeituras e empresas das cidades, sendo importante reiterar a dificuldade de captar o ambiente econômico nos textos pesquisados, pois poucos historiadores e jornalistas preocupam-se

com os setores produtivos das cidades. Vale ressaltar que essa não foi tarefa fácil, pois as fontes que, especificamente, tratam da evolução econômico-geográfica dos municípios são diluídas e escassas.

Todos os municípios possuem, em seu processo de formação, pelo menos quatro elementos comuns que incentivaram o desenvolvimento e crescimento socioeconômicos: a) a lavoura de subsistência, b) o rio Tietê e sua rede hidrográfica, c) os imigrantes e d) a cafeicultura, todos presentes em suas origens históricas.

a) - Um primeiro ponto de exame nesse quadro regional é a *formação econômica da região*, que foi baseada na lavoura de subsistência, na agropecuária, na cultura de cana-de-açúcar, e, posteriormente, transformada pela onda avassaladora do café (um elemento comum à região, como acima afirmado). O único caso que foge a essa regra geral é a origem econômica de Barra Bonita (1912), pois esse município, além da lavoura, teve sua base econômica inicial nas olarias de tijolos e telhas.

Historicamente, a atual Região Administrativa de Bauru foi incorporada à totalidade do estado pelos bandeirantes, nos séculos XVI e XVII, sendo a posse do território efetivada somente no século XIX, com os pioneiros vindos de Minas Gerais, Araraquara e de áreas adjacentes, como Botucatu e Piracicaba. Na evolução histórica dos municípios estudados, os pioneiros mineiros estão presentes na maioria das origens das cidades; também deve se destacar a presença dos indígenas caingangues, conhecidos como coroados, pois utilizavam pedaços de bambus na cabeça, dando uma aparência de coroas. Esse grupo indígena travou sanguinárias disputas contra a invasão dos primeiros colonizadores e, posteriormente, as últimas batalhas ocorreram na época da construção das estradas de ferro da região, principalmente a Noroeste do Brasil (FREIRE, 1992; BASTOS, 2000; PELEGRINA, 2000).

Os brasões das cidades incluem alguns símbolos universais, tais como folhas de cana-de-açúcar, ramos de café e animais silvestres da área, detalhes pitorescos que denotam a base econômica de formação da região, que é a agropecuária.

A agricultura comercial e a de subsistência, pregressas, foram de fundamental importância para a fundação dos municípios estudados. Os mineiros e paulistas de outras regiões ocuparam a área com produções agrícolas de policulturas, pois o acesso, no século XIX, aos principais centros, à capital paulista e ao porto de Santos era precário e as viagens demoradas. As cidades, em sua maioria, praticavam a agricultura da cana-de-açúcar, sendo que o cultivo abastecia pequenos engenhos de açúcar e

aguardente (FREIRE, 1992). Mesmo o grupo de cidades originadas a partir de Lençóis Paulista (1853), fruto do desmembramento da Comarca de Botucatu, possuía as lavouras de cana, milho e algodão, além de outros gêneros de subsistência, como a base econômica primitiva da região. (GUIRADO; FERNANDES, 2008).

No último quartel do século XIX, as lavouras de subsistência começaram a dividir espaço com a crescente economia cafeeira. O caso emblemático e de maior vulto é registrado no território de Jaú, no qual foi marcante o desenvolvimento de policultura e cafeicultura pelas fazendas, após a posse de áreas que dispunham do solo de terra roxa. Essa produção atraiu grupos populacionais de Itu, Capivari, Porto Feliz e sul de Minas para o município (FREIRE, 1992). Assim, a partir de 1870, a cafeicultura invadiu a região e os produtores jauenses foram beneficiados pela chegada da estrada de ferro, conhecida como Companhia Estrada de Ferro do Rio Claro, em 1887. Essa inovação conduziu a cidade ao posto de uma das maiores produtoras de café do país (FREIRE, 1992).

Barra Bonita, nome dado em razão de uma barra do rio Tietê da qual o fundador, Cel. José de Salles Leme, tomou posse, e fundada em 1912, também esteve ligada à expansão do café na região de Jaú e à vinda de uma grande quantidade de imigrantes, para produzir e trabalhar na região. O fato marcante da cidade, porém, foi o aparecimento, no mesmo momento histórico do café, de grandes olarias que auxiliaram a expansão econômica, confortável até os anos 1930. A facilidade de transporte, pelo rio, e a abundância de argila, às margens do rio Tietê, foram fatores locais decisivos para a instalação desse tipo de indústria. As indústrias oleiras compuseram a geografia econômica da região até os anos 1980, após essa década as áreas de extração da argila ficaram escassas e a legislação ambiental freou a produção (BOLLA; STANGHERLIN, 1999).

Lençóis Paulista (1858), Agudos (1898), Bauru (1896), Pederneiras (1891) e Bariri (1877) seguem as mesmas características gerais de formação, pois iniciaram suas trajetórias de ocupação humana com pioneiros conquistando terras através da policultura e, posteriormente, ratificando a posse com a lavoura cafeeira.

Rastreando a evolução econômica dos municípios, pôde-se distinguir dois grupos, de acordo com o processo de formação político-econômica de cada um. Sem ordem de importância, o primeiro foi formado pelo município de Jaú, por ser o mais antigo. A cidade foi responsável pela formação dos primeiros núcleos urbanos que,

posteriormente, seriam Barra Bonita e Bariri. A partir de Jaú, que era sede de Comarca, a expansão do café foi efetivada; os imigrantes realizavam ali sua primeira parada e, depois, se espalhavam pela região com auxílio da ferrovia, a qual possuía seu nodal na cidade. O segundo agrupamento foi influenciado por Lençóis Paulista, município que foi o ponto de partida para a ocupação das áreas de Pederneiras, Agudos e Bauru. Os lençoenses perderam terras e divisas, no passado, para vários municípios do entorno.

b) – Um segundo elemento regional comum a ser destacado é a presença regional da *bacia hidrográfica do rio Tietê* que, com seus afluentes, foi importantíssima para a ocupação humana e origem de Jaú, Barra Bonita, Bariri e Lençóis Paulista, tendo esse último recebido o nome homônimo do afluente do Tietê.

A formação e emancipação dos municípios ocorreram majoritariamente no século XIX, sendo Barra Bonita, fundada em 1912, o mais recente deles. Os municípios de Jaú (1853) e Lençóis Paulista (1858) são os mais antigos, entretanto, mesmo tendo surgido antes, a idade não se traduziu em dinâmica populacional, pois Bauru (1896), a segunda cidade mais recente, há muito tempo apresenta a maior aglomeração demográfica. Esse fato, no caso de Bauru, foi impulsionado pelo entroncamento ferroviário existente no município, desde o início do século XX (TOLEDO, 2009).

c) – Outro aspecto genérico regional relevante para a evolução da geografia econômica da região *foi a presença de migrantes* na região, pois todas as cidades possuem traços de grupos migratórios, sejam de migração interna ou de imigração. Os italianos, espanhóis, árabes e japoneses são os grupos mais representativos espalhados na região; italianos ficaram concentrados em Jaú, Bariri e Barra Bonita, enquanto os japoneses se concentraram no município de Bauru que, como cidade sede de região, em razão de sua centralidade logística, acabou reunindo integrantes de todas as correntes migratórias (FREIRE, 1992, BOLLA; STANGHERLIN, 1999, GUIRADO; FERNANDES, 2008).

Os imigrantes estrangeiros tiveram papel fundamental no desenvolvimento econômico da RA de Bauru, sendo sua vinda responsável pela formação de uma elite empreendedora nas áreas agrícola, de serviços e industrial. Não apenas a primeira geração causou grande impacto no setor produtivo, pois vinham com saberes técnicos ou conhecimento tácito, mas os filhos “abrasileirados” também foram responsáveis pela fundação de inúmeras e importantes fábricas na RA de Bauru.

Exemplos específicos podem ser observados em cada cidade. Jaú e Barra Bonita possuem processos atrelados, pois, da estação ferroviária do Barradão, em Jaú, alguns ficavam na cidade e outros grupos se dirigiam para as fazendas as margens do rio Tietê (FREIRE,1992). O fenômeno de “estrangeirização” da atividade econômica em Barra Bonita foi nos moldes da de Jaú, com a participação de italianos, árabes, portugueses, espanhóis e alemães.

Nas olarias e no polo ceramista barra-bonitenses, os imigrantes italianos, em sua maioria, foram fundamentais, destacando-se as famílias: Otero, Guzzo, Corradi, Bressanin, Borsetto, Ferrazolli e Martini, responsável pela introdução do forno abóboda, com a maior capacidade de queima no município. (BOLLA; STANGHERLIN, 1999).

Os imigrantes estrangeiros também foram de grande importância para a economia lençoense. A partir da década de 1880, os primeiros imigrantes italianos chegaram a Lençóis e se instalaram na zona urbana e rural. No início, os imigrantes foram integrar o sistema de colonato nas grandes fazendas de café, mas, posteriormente, adquiriram propriedades e tiveram grande peso no sistema agrário e fundiário do município. Desde 1905, o cartório da cidade indicava que 22% das propriedades agrícolas pertenciam a imigrantes e, em 1920, essa porcentagem chegava a 48%; a própria população era composta, em 1920, por 20% de estrangeiros. (GUIRADO; FERNANDES, 2008) Mesmo com o brasileiroamento dos imigrantes, com o nascimento de filhos, Guirado e Fernandes destacam:

Ainda assim, os dados disponíveis para o ano de 1934 mostram que persistia o relativo equilíbrio entre as duas partes: 54% das propriedades estavam com os brasileiros e 45,5% com os imigrantes. De um total de 917 propriedades registradas, 417 estavam em mãos estrangeiras: 245 italianos, 34 portugueses e 138 de outras nacionalidades. (GUIRADO; FERNANDES, 2008, p.74).

Muitas famílias, recém-chegadas, se dirigiram para atividades urbanas como a construção civil e a mecânica. Como atestam os pesquisadores: “A origem urbana de muitas famílias europeias era um obstáculo à plena adaptação dos imigrantes aos rigores da vida rural”. (GUIRADO; FERNANDES, 2008, p.75).

A presença dos imigrantes nos municípios em exame testifica a influência externa sobre a região, desde que os grupos trouxeram conhecimentos técnicos de seus países de origem, ocasionando profundas alterações arquitetônicas, econômicas, culturais e sociais. O estabelecimento dos primeiros estrangeiros significou a transferência direta de características produtivas e visões mercantis de várias partes da

Europa e do mundo, reduzindo a distância técnica do longínquo interior do Estado de São Paulo para com as áreas mais desenvolvidas do mundo. Esse fenômeno de escala global, a emigração europeia, atingiu todo o continente americano, inclusive a região Sudeste brasileira e, conseqüentemente, a área analisada.

A transferência de migrantes brasileiros também foi sentida na região, entretanto, o fluxo maior ocorreu em um período posterior, a partir da década de 1960. Os nordestinos chegaram à região com a intensificação e reestruturação do complexo canavieiro, a partir da década de 1960, pois a produção exigia mão de obra intensa na sazonalidade da colheita; assim, apesar de a cultura canavieira ser temporária, muitos fixavam residências nas cidades de Jaú, distrito de Potunduva, Barra Bonita e Bariri, além das cidades que dependem do corte de cana, como Mineiros do Tietê e Dois Córregos.

Pelo exposto até aqui, cremos que ficou patente que o processo de formação socioeconômica dos municípios da RA de Bauru apresentou muitas características semelhantes, tendo eles sido atingidos por transformações e eventos de caráter global, nacional e estadual. Mesmo em um passado em que as redes de comunicação e os meios de transportes não possuíam a tecnologia de hoje, a região recebeu os impactos socioeconômicos oriundos de várias escalas geográficas.

Dentre os *atos marcantes de escala mundial* que formaram e alteraram a vida socioeconômica dos pioneiros habitantes dos municípios em tela, pode-se ressaltar o aumento da demografia e crises econômicas europeias, especialmente na Itália; a expansão e derrocada do comércio do café, em escala mundial; a 1ª e 2ª Grandes Guerras Mundiais e a reestruturação do mercado mundial de açúcar e álcool.

O café foi, sem dúvida, o principal produto agrícola na histórica econômica do Estado de São Paulo. O arbusto foi trazido para o Brasil em 1727, por Francisco de Melo Palheta, e chegou ao Rio de Janeiro em 1760. Ele era plantado para consumo próprio e fazia parte dos pomares e hortas dos arredores da capital da colônia (FAUSTO, 2001).

A produção em larga escala apenas tomou vulto quando atingiu o Vale do Paraíba fluminense e paulista; essa área possuía uma rede de antigas fazendas e estradas que serviram ao auge da mineração, além de estar próxima ao porto do Rio de Janeiro e possuir um mínimo de recursos financeiros e de serviços. A primeira fase de expansão, até 1850, apresentou majoritariamente o trabalho escravo como força de trabalho. As

plantações nesse período eram realizadas com técnica arcaica e prejudicavam o solo, o financiamento era precário, pois o plantio demorava para oferecer retorno. Fausto informa o modo de financiamento na primeira fase: “A princípio, os recursos para se implantar uma fazenda parecem ter-se originado principalmente da poupança obtida com a grande expansão do comércio, após a vinda de Dom João VI para o Brasil”. (FAUSTO, 2001, p. 101). Os recursos do tráfico negreiro, posteriormente, foram empregados para financiar a produção.

O período áureo ocorreu após 1850, pois os lucros da grande produção, motivados pela exportação crescente para os EUA e alguns países europeus, começaram a financiar a modernização da atividade e, principalmente, a construção de infraestrutura para o avanço das novas áreas produtoras. As regiões paulistas, como da Sorocabana, Mogiana e o Oeste Paulista, passaram a retirar culturas tradicionais, menos lucrativas, para plantar o café. Acompanhando a produção, no último quartel do século XIX, a ferrovia amparou e aumentou a acumulação de capital no interior, litoral e capital paulistas. Fausto elenca os aspectos positivos do Oeste Paulista:

Além das disponibilidades de terras, outros fatores concorreram para explicar a trajetória ascendente do Oeste Paulista, dizendo respeito ao meio físico, à tecnologia e ao momento histórico. No grande planalto do interior de São Paulo reuniam-se as condições mais favoráveis de solo e de clima para a lavoura do café. Aí se encontra a terra roxa, de alta produtividade, onde o rendimento do cafeeiro podia chegar a trinta anos, enquanto em outras terras não ia além de um quarto de século. [...] foi no Oeste Paulista que se introduziram o arado e o despolpador. Este significou uma verdadeira revolução na técnica de descascamento dos grãos. (FAUSTO, 2001, p. 111).

Em “Raízes da industrialização de São Paulo”, Cano (1990) destacou as condições advindas da cultura cafeeira para a industrialização do estado. Ele salienta que a atividade cafeeira, especialmente em São Paulo, deixou um legado grandioso, fazendo do estado o mais importante, economicamente, do país, além de agregar condições para a concentração espacial da indústria. Para ele, o café pôde trazer para São Paulo os seguintes fatores: 1º) acúmulo de capitais excedentes, e instituições financeiras; 2º) infra-estrutura de transporte, com ferrovias, e o porto de Santos; 3º) massa trabalhadora, com escravos e, principalmente, imigrantes; 4º) mercado consumidor espalhado por grande parte do estado, e não apenas na capital; 5º) culturas complementares para o abastecimento da população, sendo que estas aumentaram em importância para toda a economia do Brasil; 6º) centralização política na cidade de São Paulo, que fortaleceu o poder do Estado; 7º) o início de uma indústria para o

abastecimento dos crescentes grupos populacionais, tendo essas plantas se concentrado, em especial, na indústria têxtil, alimentícia, de ferramentas e de manutenção da malha ferroviária (CANO, 1990, p. 45).

Por todos esses motivos, a cafeicultura impactou de modo marcante o estado e, também, os municípios mais industrializados da RA de Bauru.

A cafeicultura foi tão importante que merece ser enfocada e ressaltada como elemento marcante na evolução regional. Ela afetou todas as atividades econômicas, pois o comércio e o sistema financeiro das cidades se sofisticaram e o transporte, com a chegada das ferrovias, ligou a RA de Bauru à capital e ao porto de Santos. Essa ligação inundou a área com novos produtos, fluxos migratórios, informação e forjou uma nova dinâmica socioeconômica.

A chegada da ferrovia no início do século XX foi responsável pela dinamização da cafeicultura e diversificação produtiva das cidades. O modal ferroviário foi muito útil para o intercâmbio das cidades com a capital e o porto de Santos, além da “agilidade” ganha no sistema de comunicação com a cidade de São Paulo. A ferrovia, também, auxiliou a chegada dos imigrantes e sua disseminação pelas aglomerações urbanas e fazendas da área.

Talvez o município que mais evidenciou o período cafeeiro tenha sido Jaú. O café esteve ligado à cidade desde 1845, na fazenda Banharão, onde existiam cerca de 5 mil pés de café, em região com solos de grande fertilidade, a terra roxa, para propiciar a agricultura de exportação nascente. A atividade ganhou destaque no final do século XIX, sendo que ocorreu um salto extraordinário entre os anos de 1877 e 1898, período em que foram contabilizados 1,8 milhão e 17,3 milhões de pés, respectivamente. O plantio recorde chegou a 26 milhões de arbustos, em 1932 (FREIRE, 1992).

O café ganhou tanto peso para o país, o estado e a região que obras de infraestrutura foram necessárias para o escoamento da atividade, feita anteriormente por carroças e mulas. A Companhia Paulista inaugurou, em 1887, o ramal ferroviário em Jaú e, a partir desse momento, o transporte do café foi facilitado e a produção aumentou. Entretanto, desde seu início, os cafeicultores da região travaram conflitos com a Cia Paulista, pois a empresa fixou o preço do frete e monopolizou o escoamento até o porto de Santos.

Em Jaú, no início, a produção era feita com mão de obra escrava, mas o alto custo do comércio dos escravos e as leis restritivas cada vez mais numerosas impuseram

novas práticas de captação de trabalhadores. Para amenizar a crise de mão de obra, os imigrantes começaram a chegar a partir de 1850, porém, a onda imigratória substancial, como já apresentado, se efetivou após a ferrovia se instalar em Jaú. Freire indica esse fenômeno:

O imigrante participa decisivamente no desenvolvimento da cidade através do aumento da produtividade da lavoura cafeeira, do crescimento do comércio, e do surgimento das pequenas indústrias e prestação de serviços. Aos poucos as atividades urbanas, em Jaú, como funções liberais e prestação de serviços, estão italianizadas. (FREIRE, 1992, p.34-35)

No trabalho “Causas da decadência econômica da região de Jau”, o pesquisador Paulo Freire (1992) afirma que, em razão da ausência de mão de obra disponível para a atividade cafeeicultura, os mandatários econômicos da cidade impediram qualquer empreendimento que pudesse desviar os trabalhadores disponíveis da atividade base, durante todo o período áureo do café. O comodismo e segurança da produção, os altos lucros e a falta de conhecimento para aportar recursos em setores desconhecidos e arriscados são possíveis razões para a debilidade dos setores secundário e terciário, até os anos 1940. (FREIRE, 1992, p. 40). A cafeeicultura pôde assim, contraditoriamente, tanto gerar e preparar condições para a industrialização quanto impedi-la, em lugares certos e momentos históricos.

Os trabalhadores eram atraídos para o campo, também, pela oferta de moradia e lotes para uma produção de subsistência, e dificilmente as indústrias nascentes iriam oferecer as mesmas condições da atividade agrícola, até a década de 1930. Freire destaca: “A indústria, para competir com os fazendeiros, teria que pagar altos salários também. Para isso, o industrial que aqui se instalasse teria um custo elevado.” (FREIRE, 1992, p.43).

Barra Bonita fez parte da expansão da cafeeicultura do município de Jaú. Desde 1878, a Navegação Fluvial Ytuana operava um serviço de transporte a vapor no rio Tietê, e o embarque do café, de outras mercadorias e pessoas era realizado em um barracão de madeira que servia de entreposto e armazém, no porto da Barra Bonita. No entorno da área portuária foram construídas, de modo precário no início, benfeitorias para o apoio do comércio, armazenagem do café e estalagens para os viajantes. O pioneiro cafeeicultor, José Salles de Leme, no final do século XIX, era dono de casas de comércio no centro de Barra Bonita que, paralelamente à cultura do café, ainda presenciou a evolução das olarias no município.

Os fazendeiros de Bariri, usufruindo do mesmo crescimento do “ouro verde” presente nas cidades de Jaú e Barra Bonita, pediram emancipação de Jaú, em 1877. Os trilhos da estrada de ferro chegaram à cidade em 1910, quando foi inaugurada a Estrada de Ferro Dourado, que ligava a cidade a Jaú. Em razão do transporte ferroviário e dos preços elevadíssimos, a região de Bariri e sua cafeicultura foram favorecidas e a produtividade aumentou: em 1910, existiam sete milhões de pés de café, já em 1926, os cafeeiros passaram a 16,5 milhões. A população do município passou de 10 mil pessoas para 28 mil pessoas na mesma época. (João Baptista Mello, Bariri e sua História apud Site <http://www.bariritotal.com.br>). Em 1949, a Cia Paulista encampou a estrada de ferro e, em 1966, ela foi desativada, o que deixou a cidade sem ramal ferroviário.

As fazendas de café na região de Botucatu e São Manuel se expandiram para as terras onde seria o município de Lençóis Paulista. A partir da emancipação de Lençóis, a atividade ganhou força para induzir a criação de fazendas de policultura e café nos futuros municípios de Agudos e Bauru. Agudos, desmembrado de Lençóis Paulista e emancipado em 1898, já na década anterior era um grande centro cafeeiro. Segundo Rocha:

A expansão do café no município de Agudos mostrou a sua força de ocupação do espaço físico através de seu crescimento, em termos de área, em regiões onde a terra roxa tinha desaparecido e o arenito Bauru estabelecia a fronteira geológica. O Café foi, apesar disso, o organizador e o elemento propulsor do desenvolvimento econômico e urbano da cidade de Agudos. (ROCHA, 1988, p.13).

Data de 1903 a construção do ramal ferroviário das Companhias Paulista e Sorocabana no município de Agudos. O ponto final da ferrovia Sorocabana estava em Agudos; em 1904, a União, que encampou a ferrovia, estendeu o ramal até Bauru. Assim, essa cidade foi agraciada com o encontro e a sede administrativa das ferrovias e, além disso, nela também se implantou o início da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Deste modo, Agudos foi preterida pela infraestrutura ferroviária em favor de Bauru, sendo delegada ao município de Agudos a função cafeeira. Segundo Rocha: “A Noroeste, verdadeiro divisor de águas da região, caracterizou marcadamente a evolução comercial de Bauru, enquanto Agudos persistiu na agricultura cafeeira e, depois, com a do algodão”. (ROCHA, 1988, p.17).

A cidade de Pederneiras, emancipada em 1891, pertencia à comarca de Lençóis Paulista. O município, como os demais, foi dominado pela cultura cafeeira e, devido aos seus fatores locais naturais, argila e pedreiras, assim como Barra Bonita, pequenas

indústrias extrativistas, olarias e cerâmicas se formaram no município. As primeiras olarias foram criadas a partir de 1904, e o pioneiro foi Alberto Borseto. Assim como Jaú, a cidade foi beneficiada pela presença do ramal ferroviário da Cia Paulista, e a produção do café era escoada pelo modal ferroviário.

Bauru, como assinalado acima, era a fronteira regional do café, pois o solo arenoso dificultava o avanço da cultura no município. Mesmo com essa dificuldade natural, o município teve um ícone da cafeicultura nacional que foi a fazenda Val de Palmas, cuja grandiosidade é informada por Ghirardello e Almendros:

Muito embora a quantidade de colonos da fazenda chegasse a mais de 307 famílias, abrigadas em 330 moradias e o número de jornaleiros e empregados a 180, escala sem precedentes, assim como a expressiva quantidade de 2.297.000 pés de café plantados, em dados de 1928, (...), é certo que a relação de poder transfere-se da escala local para outras maiores. Isso fica claramente exposto quando o segundo presidente da república a pisar no solo de Bauru pernoita não na cidade, por sinal detentora de uma rede hoteleira de porte devido ser importante nó ferroviário. Getúlio Vargas ao vir a Bauru, no ano de 1938, hospeda-se na Fazenda Val de Palmas [...]. (GHIRARDELLO; ALMENDROS, sem data)

Posteriormente, Bauru intensifica e polariza os serviços e comércio da região; mesmo não possuindo uma atividade cafeicultora como seus vizinhos, a cidade é agraciada pela infraestrutura ferroviária, que incluiu os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, em 1905; os da estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em 1906, e os trilhos da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, em 1910 (PELEGRINA, 2007).

A cafeicultura em expansão e as ferrovias atraíram grande contingente populacional para o município, o que representou demanda para muitas indústrias nascentes: de sabão, de colchões, de barris, de móveis, serrarias e chapelarias. O que, de resto, lhe confere um padrão inicial de industrialização comum à maioria dos municípios do interior paulista. Os pesquisadores indicam a importância da cidade de Bauru:

Bauru em pouco tempo se torna um importante entroncamento, porta de grande região, servida pelo Noroeste, única a transportar imensas quantidades de café produzidas desde as barrancas do Rio Paraná, deslocadas até Bauru e daí transportadas pela Sorocabana ou Paulista. O encontro de várias ferrovias colocava a cidade em contato direto com diversas regiões do Estado, privilégio apenas comparado a São Paulo. Essa “independência” da capital transformaria Bauru em polo regional, de uma parte considerável, e central do Estado, favorecendo o comércio, a prestação de serviços e, por consequência, seu crescimento. (GHIRARDELLO; ALMENDROS, sem data)

2.2.2. A industrialização nascente: o esboço de um painel regional

Como se pode perceber, muitos tipos de produção industrial poderiam ser aqui elencados, segundo cada localidade. Não se pretende, contudo, ficar enumerando indústria por indústria, em cada município focalizado, em uma simples listagem fragmentada e sem coerência explanatória.

Assim, em um esforço de síntese, e tentando sanar a lacuna existente na bibliografia específica, que não nos fornece uma narrativa integrada e coerente da industrialização da área em foco, procuramos oferecê-la, a seguir, de acordo com periodização imposta pela constatação de que a área foi afetada por mudanças produtivas decorrentes de fatores locais e regionais e de influxos nacionais e internacionais.

Para facilitar a leitura e o entendimento, periodizamos a evolução histórico-geográfica dos municípios mais industrializados da RA de Bauru, dividindo-a em quatro períodos, pois mudanças produtivas comuns ocorreram nas cidades em foco. No primeiro período, entre o final do *século XIX e 1930*, é marcante o aparecimento de estabelecimentos com produtos voltados para o consumo direto e a subsistência dos habitantes; nas *décadas de 1930 e 1940*, as indústrias estiveram atreladas à reconversão da agricultura, antes cafeeira, para o processamento de algodão, mamona e o aparecimento das primeiras usinas sucroalcooleiras de grande porte. O período dos *decênios de 1950 e 1960* foi marcado pela criação de novos e importantes setores industriais na região, fato que propiciou considerável diversificação produtiva.

As *décadas de 1970 e 1980* foram de grande expansão econômico-urbana regional (em grande parte, reflexo das ações advindas da escala nacional), em meio a uma diversificação industrial aprofundada, com o surgimento de indústrias de máquinas industriais, de veículos e máquinas de terraplanagem, de plásticos, de celulose e de lubrificantes, entre outras.

- A necessidade de produção de bens de consumo direto para a população (Final do século XIX – 1930)

As profundas transformações ocasionadas pela cafeicultura, ferrovias e aumento da demografia foram fundamentais para uma maior e crescente diversidade do comércio, dos serviços e das indústrias. Nesse contexto, pequenas e significativas empresas serviram as necessidades das nascentes aglomerações urbanas, sendo a marca

principal das empresas a produção de um leque relativamente diversificado de produtos de subsistência e de bens de consumo direto.

As atividades econômicas, paralelas e complementares à cafeicultura, sofriam de falta de mão de obra, em razão da concorrência com a produção do café. Fazendas ofereciam substanciais vantagens para os trabalhadores, enquanto leis municipais eram restritivas a novas atividades. Jaú, como citado anteriormente, sofreu esse conflito entre os setores econômicos, e a discussão sobre a cidade ser ou não industrial é de longa data. É interessante observar esse comentário de 1926:

A indústria de Jaú, pode-se afirmar, ser um erro. É insignificante em relação as suas possibilidades. Colocada no coração de uma zona tão vasta quanto rica e populosa e servida por duas vias férreas e por boas estradas, a nossa cidade podia ser um centro industrial mais populoso. (Comércio de Jahu, 1926, apud FREIRE, 1992, p.44).

Apesar das dificuldades, as primeiras fábricas da cidade foram de botinas, manutenção de máquinas agrícolas, licores e massas.

O período de expansão cafeeira, atividade motriz e rival das empresas nascentes, chegou ao final após a crise mundial de 1929, e as terras e o produto se depreciaram e chegaram a patamares de falência. O crescimento demográfico exemplifica essa crise, pois, em 1926, o município contava com 42 mil habitantes e, em 1950, com 44 mil jauenses, um crescimento de 65 pessoas por ano.

Barra Bonita, entre o final do século XIX e início do século XX, se especializou no *abate de gado* para a região. Com a autorização concedida pela Câmara de Jaú, o município instalou um abatedouro em 1898 e um maior, pertencente a Ferruccio Bolla, em 1914. Durante 55 anos, este abatedouro, instalado às margens do rio Tietê, serviu a cidade e a região. Somente em 1969 o açougue municipal, distante dos pontos turísticos, foi inaugurado.

Pela localização privilegiada da cidade, às margens do rio Tietê, a atividade de *olaria* ganhou força, como antes citado, em decorrência da presença de abundantes depósitos de argila nas várzeas e regiões periodicamente inundadas do rio. Em 1880, foi dada a primeira concessão de terras para a atividade; no livro “100 anos de Barra Bonita”, é possível ler esse documento: “Autorização para tirarem lenha para a olaria dentro da área arrendada, a obrigatoriedade de venderem telhas pelo preço de custo ao

cedente e, findo o prazo contratual, serem os arrendatários pagos pelas despesas com a construção das cercas que fizeram”. (BOLLA; STANGHERLIN, 1999).

A produção data do final do século XIX, mas sua evolução para mercados em escalas regional e estadual passa pela chegada do ramal ferroviário da Cia Paulista, em 1929, o qual possibilitou o transporte dos produtos. Entre os mais produzidos, estavam: as telhas tipo francesa, canal, capo, comieira e paulista, além de tijolos normais, vasos, manilhas e ladrilhos. Em 1950, a cidade passou a ser conhecida pela alcunha de “capital nacional ceramista”.

Esse polo ceramista entrou em decadência, a partir dos anos 1980, pela queda no extrativismo da argila; pela falta de áreas de expansão para as empresas de extrativismo, que estavam dentro do limite urbano; por leis ambientais rigorosas e problemas com a obtenção de lenha para os fornos.

As primeiras empresas de Lençóis Paulista listadas em antigos documentos eram olarias, fábricas de doces, de macarrão e de sabão, todas com produção para a subsistência da cidade e seu entorno. Entre a década de 1930 e 1940, a cidade de Lençóis teve uma queda demográfica e econômica, em razão do desmembramento do município de Bocaiúva que, posteriormente, se chamou Macatuba. Esse, aliás é um traço típico de Lençóis Paulista que, em seu processo de formação histórica, sofreu economicamente e geograficamente com a divisão territorial, tendo sido responsável, no século XIX, pela origem, no interior de sua área, de Agudos, Bauru e Pederneiras e, no século XX, de Macatuba. Em 1938, perdeu ainda 20 km² para São Manuel, na nova divisão dos municípios efetivada pelo governo do Estado, área essa composta por fazendas de grande produtividade agrícola. (GUIRADO; FERNANDES, 2008).

Em Pederneiras, a atividade empresarial urbana pioneira esteve ligada a produção de tijolos e telhas, porém, as pequenas empresas sofreram uma grande crise precoce quando as comportas da Usina Hidrelétrica de Bariri, em 1965, foram fechadas para encher a represa; neste momento, cerca de 30 olarias foram submersas e 4500 trabalhadores perderam seus empregos, valendo destacar que, em 1964, Pederneiras possuía 19.000 habitantes. (DIAS, 2001, p. 24)

O ano de 1911 foi marcado pela criação da primeira *pedreira*, que produzia pedra bruta e britada, e cujo criador foi Leonardo Furlani. Dentre os principais produtos industriais do início do século, destacam-se os fogos de artifício (1919-44), com pequenas empresas abastecendo a região até a década de 1940.

A cidade de Bauru, pela presença das ferrovias e menor participação da cafeicultura, desde o início apresentou empresas de prestação de serviços e com grande diversidade. Em 1907, surgiu a primeira fábrica realmente importante na cidade, uma empresa de torrefação de café. Já em 1921, a Noroeste do Brasil implantou suas *oficinas de reparo e construção de vagões*, as quais funcionaram como núcleos de treinamento e qualificação dos operários e representaram um marco na capacitação de mão de obra industrial, criando um corpo técnico especializado na cidade.

- Reconversão e recuperação da crise cafeeira (décadas de 1930 e 1940): as agroindústrias do algodão e da cana.

Em vários momentos históricos, a região foi afetada por mudanças de caráter global e nacional e, com os novos cenários, reestruturações foram impostas ao espaço em exame. Alguns municípios sentiram a crise e levaram anos para retomarem uma produção significativa. A crise na cafeicultura foi o momento mais sensível para a região, pois, após 1930, as cidades passaram por fortíssimas dificuldades e procuraram outras culturas para mitigar os problemas.

Os serviços industriais para a cotonicultura foram responsáveis pela nova adequação econômica de Agudos, Bauru e Bariri, desde de que nessas cidades foram instaladas plantas industriais para a produção de óleo e descaroçamento do algodão. O setor de óleo, também, foi a saída para Bariri, sendo que a matéria prima vinha do algodão e da mamona. A empresa que mais modificou e marcou a cidade foi a processadora de óleo Resegue (Foto 1), que chegou a ser responsável pela maior produção de óleo da América Latina, com mais de mil funcionários diretos; entretanto, na década de 1980, foi decretada sua falência.

Foto 1 - *Brownfield* urbano da antiga Resegue, Bariri- 2013



Fonte: Arquivo próprio.

O pós-crise de 1929 e a 2ª Grande Guerra representaram períodos difíceis, não apenas para a região enfocada, obviamente, mas sim para todo o país e o Estado de São Paulo, que sofreram os efeitos do fim da hegemonia econômica do complexo cafeeiro, e ainda algumas consequências negativas da II Guerra Mundial. Mesmo assim, em Bauru, muitas indústrias resistiram, diversificaram seus investimentos, e agregaram novas funções.

Em Bauru, empreendimentos significativos foram realizados nas décadas de 1930 e 1940, com a instalação de duas grandes unidades de extração de óleo de algodão, uma da I.R.F. Matarazzo (capitais paulistanos) e outra da multinacional americana Anderson Clayton, as quais foram responsáveis por forte ativação econômica e urbana. Destaque-se, assim, a ação de atores exógenos sobre o lugar, e a estreita vinculação da indústria com a agricultura regional. Ainda na década de 1930, a unidade da Matarazzo sofreu um processo de “reconversão industrial”, no qual os equipamentos de beneficiar algodão foram trocados por *máquinas para tecelagem*. Seja citada, ainda, na década de 1930, a instalação de várias torrefações de café, fábricas de refrigerantes e de móveis (TOLEDO, 2009).

Outro exemplo no setor algodoeiro foi a montagem, em 1944, do complexo fabril de beneficiamento de algodão e amendoim do Moinho Santista S/A, na vila Independência que, em 1951, foi vendido para a Sociedade Algodoeira do Nordeste

Brasileiro – SANBRA e, em 1997, foi incorporado pela multinacional Bunge S/A, que o desativou em 2006. (TOLEDO, 2009) (BASTOS, 2002).

As implantações mais importantes, a partir dos anos 1940, em Bauru, foram a unidade da Tilibra, pequena *gráfica* de capitais locais que se transformaria, ao longo dos anos, na maior fábrica de cadernos e papelaria da América Latina e o Frigorífico Mondeli.

Outra característica dessa fase a ser salientada é o início histórico da *coexistência de investimentos locais com capitais exógenos, nacionais e mesmo internacionais*, o que vem mostrar, no último caso, que Bauru passou a ser atingida, simultaneamente, por uma ordem local e por uma ordem global.

O município de Agudos também foi influenciado pela cotonicultura. Fábricas ligadas à produção algodoeira surgiram, com a decadência da cafeicultura, e a cultura do “ouro branco” minimizou as perdas dos agricultores do município; os produtos utilizados eram a fibra, o óleo e subprodutos da semente para a produção de explosivos (ROCHA, 1993).

Nos anos 1930 e 1940, em razão da cotonicultura, duas empresas se estabeleceram em Agudos, a Algodoeira São João e a Máquina de Algodão Coimbra, porém, ainda nos anos 1940, o alto custo do plantio e do descaroçamento tornou inviável a produção e a competitividade de Agudos perante outras áreas. Aproveitando o prédio desocupado da empresa descaroçadora, a empresária Amélia de Albuquerque montou o Setifício Glória S/A em 1942, no qual a produção de *fios de seda* era abastecida pelos casulos vindos da fazenda da empresária. A produção durou 25 anos e entrou em crise pelo alto custo de produção do casulo (bicho da seda) e a queda nos preços do tecido no mercado interno.

A *cana-de-açúcar* se espalhou pela região após os anos 1930, embora nosso estudo tenha verificado que existiam muitos engenhos de aguardente e açúcar no século XIX. A partir da criação e do planejamento do Instituto de Açúcar e Alcool – IAA, a região foi incorporada ao processamento e produção sucroalcooleira do Estado e país, com o surgimento de usinas modernas e destilarias.

Na década de 1940, no município de Barra Bonita, foram construídas duas plantas de processamento de cana. Em 1943, o imigrante dinamarquês residente em Piracicaba, Tage Flohr Svendsen, inaugurou a Usina de Açúcar Barreirinho, na fazenda homônima. A produção se estendeu até 1974, ano em que seu filho, Cristhian Svendsen,

encerrou as atividades da usina. Também em 1943, a família Ometto, através da Usina Costa e Pinto, também originada de Piracicaba, adquire as fazendas Pau-d'alho e Aliança. O processamento de cana-de-açúcar teve início em 1946 pela Usina da Barra, transformada em sociedade anônima em 1949. Esta usina tornou-se a maior processadora de açúcar do país chegando, em 1976, à marca de 2 milhões de sacas de açúcar na safra. O governo, através do Instituto de Açúcar e Alcool, por anos consecutivos cerceou a produção da usina para regulamentar o mercado. Atualmente, a planta industrial de Barra Bonita faz parte do Grupo Cosan (Família Ometto).

Jaú, em 1945, entrou no circuito nacional sucroalcooleiro, quando foi construída a usina sucroalcooleira Diamante no distrito de Potunduva, e assim, a partir do processamento da cana na região, sua agricultura foi incentivada, com o apoio dos governos federal e estadual; entretanto, nunca o número de funcionários do período do café se reestabeleceu. A indústria Diamante, a partir dos anos 2000, passou a pertencer ao grupo Cosan.

Na década de 1940, a cidade de Lençóis Paulista, também foi beneficiada pelo programa do Instituto de Açúcar e Alcool – IAA, com construção de uma destilaria que comprava aguardente de engenhos da região e transformava em álcool. A prática do processamento de cana no município data desde o século XIX, sendo importante destacar que o município possuía 52 engenhos em 1947, atualmente restaram cinco. Chama a atenção, na evolução da agroindústria canavieira, a evolução do grupo Zillo – Lorenzetti. Em 1946, foi efetivada a sociedade entre duas famílias, sobrenomes homônimos à empresa, de imigrantes italianos para a transformação de um engenho de aguardente em usina de açúcar. Em 1949, contando com duas fazendas (Barra Grande e São José e duas usinas de açúcar), a sociedade lançou a marca de seu próprio açúcar, chamado Azil.

- Surgimento de novas empresas (décadas de 1950 e 60): o esboço de uma diversificação produtiva.

A ascensão do plantio e do processamento de cana-de-açúcar passou a fazer parte da economia regional, de modo constante e, nas décadas de 1950 e 1960, o setor continuou a contribuir com os aspectos socioeconômicos da RA de Bauru. No final dos anos 1940, anos 1950 e 1970, várias usinas foram inauguradas na RA de Bauru. Cabe destacar que o aumento da produção na área esteve relacionado à redução da produção

mundial de açúcar, influenciada pela Revolução Cubana, em 1959, e pela crise do petróleo, em 1973.

Nos anos 1950, a demanda por álcool se elevou e a Zillo-Lorenzetti iniciou a produção de álcool nas duas usinas. A expansão do negócio se efetivou em 1981, quando o grupo adquiriu a Usina Santa Lina, em Quatá. A partir dos anos 2000, a empresa muda o nome para Zilor e funda a Biorigin, empresa especializada na pesquisa de alimentos para seres humanos e ração animal, com base no açúcar. Zilor é acionista do grupo Copersucar S/A e possui negócios na geração de energia, através da termoelectricidade a bagaço.

Em 1965, os irmãos Della Colleta venderam uma fazenda em Cordeirópolis – SP, onde possuíam um engenho de aguardente, e adquiriram a fazenda Monte Alegre, Bariri, para a produção de cana-de-açúcar, onde, em 1968, foi inaugurada a Usina Della Colleta, que produziu aguardente até 1984. A partir dessa data, a produção se sofisticou e a usina passou a produzir açúcar, etanol e a gerar energia através do bagaço da cana. (site:www.coletta.com.br).

Acompanhando o crescimento econômico das cidades, obras de infraestrutura foram feitas na região, especialmente no setor de energia, aproveitando os rios planálticos da área. Em 1963, foi inaugurada a usina hidrelétrica entre as cidades de Barra Bonita e Igaraçu, obra essa de grande importância para a região e para a infraestrutura do interior do estado. Outra obra de influência econômica para a cidade de Barra Bonita foi a travessia da represa da Barra pelo sistema declusagem, em 1973. Motivado pelos passeios e transporte de passageiros, a cidade tornou-se estância turística e pôde diversificar suas receitas. Bariri foi agraciada, em 1965, com a inauguração da Hidrelétrica e assim se tornou polo produtor de energia. Na represa, foi instalada a primeira eclusa da América do Sul.

Além da manutenção das agroindústrias surgidas após 1930, verificamos que os anos 1950 foram férteis na criação de fábricas associadas aos setores *calçadistas*, *têxteis*, *alimentício*, *papel*, *baterias* e *madeiras*. Fatos esses relacionados com o crescimento demográfico da região, com as novas interligações com outras áreas do país e estado e, ainda, com o crescimento econômico em escala nacional nos governos de Getúlio Vargas e JK, motivado pela recuperação econômica após a Segunda Guerra. Muitas empresas fundadas nessas décadas até hoje mantém sua industrial, na RA de Bauru.

Em Lençóis Paulista, grandes empresas foram arquitetadas nos anos 1950, e um dos destaques foi a Lwart – Lwarcel. Em 1952, os irmãos Trecenti fundaram a *metalúrgica* Trecenti Indústria e Comércio Ltda., que iniciou com a montagem de janelas, portas, carroceria, carretas para transportar cana e, posteriormente, parafusos, já com a marca LW, iniciais dos irmãos. Após dez anos, também abriram uma loja de materiais para construção.

A *indústria alimentícia* também foi significativa nos anos 1950; o pastifício Orsi foi fundado em 1949, por Zeffiro Orsi, com produção caseira e, em 1954, passou para uma fábrica de processamento mais moderno e de grande escala. A fábrica de biscoitos Zabet foi fundada em 1950, formada pela sociedade entre as famílias Zacharias e Llobet, imigrantes de origem italiana e espanhola. Nos anos 1990, a Zabet passou a distribuir seus produtos em escala nacional e, no final da década, 1998, foi incorporada pela Adria Alimentos.

O município de Agudos, na década de 1950, estava em crise em razão da redução dos preços da cotonicultura; entretanto, os anos 1950 foram de abertura econômica e de entrada de empresas estrangeiras no país, e o município em questão foi integrado territorialmente ao fenômeno de escala nacional, pois, em 1951, foi fundada a *Cia Paulista de Cervejas Vienenses*, empresa que possuía capital austríaco e era de tradição centenária, cuja produção teve início em 1953.

A escolha de Agudos foi motivada pela qualidade de suas fontes hídricas, ou recursos superficiais hídricos (rios e riachos), além do baixo custo de mão de obra, da transferência gratuita do terreno e da isenção fiscal de 20 anos para a Cia referida. Vale destacar a construção de arruamento ligando a fábrica ao centro de Agudos, pois a Cia de Cervejas Vienenses escolheu um terreno ao lado da rodovia São Paulo – Bauru, atualmente Marechal Rondon (ROCHA, 1988).

Em 1954, a Vienense foi adquirida pela Cia Cervejaria Brahma, de capital nacional. A fábrica continuou com o mesmo nome até 1961 quando, por pressão da política nacionalista de Jânio Quadros, os controladores, com receio de nacionalização, alteraram o nome para Cia Cervejaria Brahma – Filial Agudos. Em 1999, passou a integrar a empresa Ambev, fruto da fusão entre as cervejarias Antártica e Brahma.

Agudos possuiu o primeiro reflorestamento particular do Brasil, com 210 hectares, realizado em 1957 pela *Indústria Madeireira Freudenberg*, formada por capital alemão. No município, a empresa recebeu o nome de Cia Agro-Florestal Monte

Alegre (CAFMA). A empresa se estabeleceu no ramo de produção de mudas, sementes e madeiras até 1972, e essa especialização foi em razão da baixa produtividade dos pinus trazidos sem aclimação dos EUA e Europa. Por essa dificuldade, os técnicos da empresa desenvolveram sementes e mudas que melhor se adaptaram ao clima tropical. A CAFMA chegou a exportar grande volume de sementes para países da América do Sul, em decorrência do sucesso do aprimoramento genético. A partir de 1972, a CAFMA iniciou a produção de resina para a extração do breu e terebintina (ROSA, 1998).

O reflorestamento não era o único negócio dos controladores alemães e, em 1968, a Freudenberg Indústrias e Madeiras S/A, em conjunto com a CAFMA, formou o complexo madeireiro Freudenberg. No local, a nova indústria passou a produzir chapas de madeiras aglomeradas pelo processo de prensagem. O conglomerado Freudenberg também teve enorme participação na pecuária da região, pois em seus aceiros os dirigentes produziam alimentos para seus funcionários. Em 1988, o grupo foi adquirido pela empresa Duratex, cuja a sede é em São Paulo; esse fato demonstra investimentos oriundos de empresas alocadas na capital, mas que se servem das possibilidades econômicas do interior, comprando empresas locais bem sucedidas.

Também em Agudos, em 1968, o técnico Hugo Bombonatti, do Setifício Glória, empresa do setor de cotonicultura e *firos de seda* citada anteriormente, criou a Bômbix Bombonatti Industrial e Exportadora S/A que, em seus 16 anos de funcionamento, criou uma rede de fornecedores nas cidades da região e se beneficiou de exportações de seda para o Japão. A decadência, a partir de 1975, foi em decorrência da penetração direta do capital japonês na produção brasileira, o qual desagregou as pequenas e médias empresas produtoras de casulo, fios e tecidos. Em 1978, a fábrica foi desativada (ROCHA, 1993).

O *polo calçadista* de Jaú teve sua origem na década de 1950, mas seu desenvolvimento efetivo e influência nacional se deram a partir dos anos 1980. Nos anos 1950, a principal fonte de renda do município de Jaú era a economia canavieira, entretanto, desde o final dos anos 1940, já existiam curtumes e sapatarias de calçados masculinos com modelos rústicos, para a demanda local. O exemplo de sapataria mais antiga da cidade era a de Giuseppe Cantarore, que recebia o couro dos pioneiros do setor de curtumes, Romeu Musegante e Galvanini Carbone. (OLIVEIRA, 1999).

Em 1951, o empresário Romeu Musegante abriu a primeira fábrica de sapato em Jaú, buscando apoio técnico em Mineiros do Tietê, município vizinho, quando contratou o técnico Jarbas Faracco. A partir desse momento, a indústria iniciou a produção de calçados masculinos e o treinamento da mão de obra local, sob os cuidados de Faracco. Este havia aprendido o ofício na sapataria de seu pai desde os 14 anos de idade e, na década de 1940, foi trabalhar em indústrias calçadistas na capital, momento em que aprendeu a técnica da produção em série.

Segundo Oliveira, a partir de 1950, e por dez anos, as fábricas produziam os mesmos modelos e o setor encontrava problemas com a mão de obra; em vista dessa dificuldade, os salários eram atraentes e os funcionários eram “recolhidos” na rua para receberem treinamento. As trocas de empregados eram corriqueiras e os produtos semelhantes entre as fábricas, pois os funcionários eram os mesmos e os técnicos abriam suas próprias fábricas (OLIVEIRA, 1999).

O histórico descrito acima contribui para explicar a especialização da cidade no calçado feminino. Com o tempo, as maiores fábricas, Musegante, Faracco, Momesso, Crozera, Ferrucci, Rossignholli e Melozo começaram a se especializar no calçado feminino, com as trocas de funcionários e técnicos entre as grandes e as fabriquetas, e o produto para o mercado feminino foi ganhando destaque e especialização. Vale destacar que Jarbas Faracco e sua empresa ganharam tamanha projeção que o pioneiro foi prefeito, entre 1969 e 1973, do município de Jaú (OLIVEIRA, 1999).

Em Bauru, a partir dos anos 1950, iniciou-se o período responsável pelo surgimento de muitas indústrias atualmente existentes, especialmente o setor de acumuladores de energia, o qual produz quase um terço das baterias automotivas do país. Em 1958, José Capel Molina inaugurou a Baterias Molina que, em 1967, passou a ser chamada de Baterias Ajax, cuja fábrica foi uma das primeiras a ser instalada no recém-inaugurado Distrito Industrial I, em Bauru (TOLEDO, 2009).

O planejamento do espaço produtivo municipal passou a ser incorporado nas administrações públicas principalmente na década de 1970, entretanto, o distrito industrial de Bauru foi criado em 1964, sendo um dos mais antigos do país. No período seguinte, anos 1970 e 1980, as indústrias foram influenciadas pelo direcionamento político e administrativo das prefeituras, e a criação de distritos industriais se transformou na principal ação das prefeituras regionais.

- A expansão da aglomeração econômica e urbana, com o aprofundamento da diversificação produtiva (décadas de 1970 e 1980)

Os anos 1970 foram marcados pela forte presença do planejamento estatal, federal e estadual no gerenciamento do espaço produtivo. Em escala federal, os militares estavam implantando o I Plano Nacional de Desenvolvimento, também chamado I PND (1972 - 1974), instituído durante o governo do general Emílio Garrastazu Médici e o II Plano Nacional de Desenvolvimento, também chamado II PND (1975 -1979), lançado no final de 1974 e instituído durante o governo do general Ernesto Geisel, com o objetivo de estimular a produção de insumos básicos, bens de capital, alimentos e energia. O primeiro plano fez parte do período do “Milagre Econômico” e o II PND foi criado para equilibrar a produção industrial nacional em face da 1ª Crise do Petróleo.

A RA de Bauru foi fortemente influenciada pelo financiamento às usinas sucroalcooleiras, pois, sendo o Brasil altamente dependente do petróleo, com sua crise o governo federal procurou substituir a gasolina pelo etanol (Proálcool). Uma das diretrizes propostas pelo II PND era a redução da dependência do petróleo dos fornecedores vinculados a OPEP, através do financiamento em pesquisa, prospecção, exploração e fracionamento de petróleo em território brasileiro, e o investimento em fontes alternativas de energia, como o álcool e a energia nuclear. O governo também buscou investir em empresas para dominar todo o ciclo produtivo industrial e financiou fortemente a produção de insumos básicos e bens de capital.

As ações do governo federal e do governo estadual repercutiram no espaço produtivo paulista, que era o melhor infraestruturado do país; a desconcentração da Região Metropolitana paulistana foi incentivada com a duplicação da Via Dutra (BR-116), o que favoreceu a indústria aeronáutica de São José dos Campos. A região de Campinas foi beneficiada com a construção do Aeroporto Internacional de Viracopos e a criação da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), além da abertura e duplicação das rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Washington Luís. Todas as áreas sucroalcooleiras receberam financiamentos e o implemento de técnicas modernas de produção, em especial, o álcool combustível. Essas medidas, somadas a novas rodovias e projetos energéticos, liderados pela CESP, induzem o crescimento das regiões de Campinas, Sorocaba, Central, Ribeirão Preto e influenciam a RA de Bauru.

Para receber os possíveis investimentos desse planejamento público, os municípios mais industrializados da RA de Bauru tomaram a atitude de direcionar áreas específicas para a indústria. Os distritos não foram formados com a ideia clássica de indústrias correlatas, mas como espaços específicos para a atração de empresas que poderiam aproveitar de isenções fiscais, infraestrutura de apoio e doações de terrenos.

Mesmo não tendo recebido, naquele momento, indústrias advindas desses processos, Bauru mostrou pujança econômica suficiente para gerar demanda para a criação de novas empresas, nos anos 1970 e 1980. Em trabalho anterior sobre a industrialização de Bauru, ficou registrado que 15 indústrias pesquisadas revelaram ter iniciado suas atividades na década de 1970, e quase todas no distrito industrial mais antigo da RA, merecendo destaque o surgimento do setor de *máquinas para produtos plásticos*, em especial a instalação da Polimáquinas, a qual exporta seus produtos para vários países (TOLEDO, 2009). Também cabe salientar a transferência, para Bauru, 1996, da produção da Cadbury-Adams, então feita em fábrica de Diadema (desconcentração industrial de São Paulo). Em 2010, foi comprada pela Kraftfoods.

Nos anos 1980, apesar de conhecidos como a “década perdida” para a economia brasileira, foram criadas importantes indústrias ainda hoje existentes; a mais importante foi a Plasutil, uma das gigantes do mercado nacional de *plásticos*. O fato mais significativo, apontado pelo estudo, está relacionado à expansão da aglomeração urbano-econômica regional, que gerava consumo e, com a distância dos maiores centros estaduais, fortalecia em Bauru o poder de polarização regional; não se esqueça, ainda, que, até 1991, a interligação com São Paulo era feita apenas por estrada de pista simples, e esse fator impedia uma melhor fluidez entre a capital e o oeste paulista.

O distrito industrial de Lençóis Paulista foi construído no mandato do prefeito Rubens Pietraróia, em 1973, e a primeira indústria instalada na área foi uma tecelagem de capital japonês e lençoense, a Omi-Zillo-Lorenzetti, que não prosperou. Outras duas empresas lençoenses do setor alimentício, com atuação nacional, foram fundadas na década de 1970, são a Vinagre Belmont e o frigorífico Frigol. (GUIRADO; FERNANDES, 2008).

A Lwart, com a produção de *Lubrificantes* como é conhecida atualmente, nasce em 1975, fruto de uma viagem e conversa de Renato Trecenti, em um posto, com um vendedor de óleo lubrificante usado. Após a conversa, o grupo passou ao setor de

reciclagem de lubrificantes. A indústria começou com o refino de 80 mil litros/mês em 1975 e, atualmente, a Lwart processa 140 milhões de litros/ano.

Em 1986, o grupo diversificou seus negócios e investiu na produção de celulose. Utilizando o eucalipto como matéria-prima, os controladores verificaram a potencialidade da região para a silvicultura, assim como para empresas instaladas em Agudos. Aumentando o portfólio de produtos, em 1996 o grupo Lwart inaugurou a Lwart Química, empresa que produz *asfalto estável e impermeável*, que é utilizado em indústrias de autopeças e construção civil.

Na cidade de Barra Bonita, o distrito industrial da cidade foi inaugurado em 1974. Devido à falta de terrenos no centro da cidade, onde as antigas indústrias estavam instaladas, ocorreu a necessidade de áreas mais amplas e salubres para as novas plantas e reinstalação das antigas. De acordo com BOLLA e STANGHERLIN:

Para o Distrito Industrial, transferiu-se um grande número de cerâmicas que estavam na área urbana; outras novas lá se instalaram para a fabricação de diferentes tipos de telhas, tijolos e ladrilhos; indústrias de calçados, de óleos essenciais, eletrônica e aparelhagem de som; serralherias, móveis, metalúrgica e outras empresas cujas atividades deram grande desenvolvimento ao Distrito Industrial, ampliando, também o mercado de trabalho para os moradores locais. (BOLLA; STANGHERLIN, 1999).

A partir da década de 1970, a cidade de Pederneiras atravessou um novo surto industrial, especialmente, no setor de *mecânica e metalurgia*. Em 1974, o prefeito Michel Neme foi comprar uma máquina de pá carregadeira para o município, em Valinhos, São Paulo, e consegue atrair para Pederneiras a Equipamentos Clark. Em 1975, a Clark, na época subsidiária do grupo americano Michigan, foi inaugurada em Pederneiras, produzindo carregadeiras de rodas, escavadeiras hidráulicas, caminhões articulados e moto niveladoras. A empresa chegou a ter 2.500 funcionários em seu quadro de mão de obra. O prefeito Michel Neme ofereceu uma grande quantidade de incentivos para a instalação da indústria na cidade, tais como: terreno (área construída de 25 mil m²), terraplanagem, loteamento para bairro dos operários e mais 680 casas próximas a fábrica, o núcleo Michel Neme. (DIAS, 2001, p. 26).

Após a instalação da Clark, várias indústrias correlatas e de apoio foram criadas em Pederneiras, além de escolas técnicas para o aprimoramento da mão de obra. Em 1988, a Volvo Equipamentos assume as operações da Clark, trocando o nome para Volvo Construction Equipment South America.

No município de Bariri foi inaugurada, em 1975, a Dublauto, empresa ligada ao polo calçadista de Jaú, pois abastecia e abastece as fábricas jauenses com materiais básicos para a indústria (tecidos e forros). Com 70 funcionários em Bariri, a empresa comanda uma rede de subsidiárias em outros estados, e outras plantas em Ivoti-RS (2003), Franca-SP (2006), Birigui-SP (2008) e Sapiranga -RS (2010).

Na história econômica de Bariri, constata-se a existência de uma empresa originada da Região Metropolitana de São Paulo, a Frisokar, que teve origem em 1985, em Osasco e, posteriormente, na década de 1990, adquiriu terrenos em Bariri. Na cidade do interior transformou sua produção, que passou de frisos para automóveis para produtos mais diversificados, como *assentos e encostos injetados em poliuretano*, braços e componentes para bases giratórias, usadas em cadeiras em polipropileno, em poltronas de auditórios e longarinas. Em 2002, a fábrica se aliou ao grupo de design italiano Cerantola, com a intenção de ganhar mercado externo. O grupo já venceu licitações para mobiliar os aeroportos reformados para a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016. A Frisokar comprova, portanto, que alguns municípios da RA de Bauru e, especialmente, Bariri participaram, mesmo que de modo tênue, da desconcentração advinda da Região Metropolitana de São Paulo.

Em Jaú, a estrutura produtiva do *calçado feminino* foi e continua sendo amparada por indústrias correlatas do couro, materiais sintéticos, cartonagem e empresas de design. Nos anos 1980, as empresas ganharam o mercado nacional com marcas próprias e fabricando para lojas de departamentos. Entretanto, transformações profundas foram verificadas desde os anos 1990 na produção, organização e administração do setor: com urgência de reduzir custos, o recurso à contratação e à subcontratação produtiva foram determinantes para a manutenção e amenização das crises que se sucederam desde 1990. Atualmente, existem fabriquetas pulverizadas em bairros populares e fábricas que prestam serviços às maiores, que sofrem a pesada concorrência dos calçados chineses.

A década de 1990 apresentou profundas mudanças no cenário mundial e nacional, com a reestruturação da indústria, a globalização da economia, o domínio do neoliberalismo e a drástica redução do papel do Estado nas economias nacionais. Nesse contexto, o local Bauru repercutiu o ajustamento econômico feito pelas empresas privadas e pelo Estado: as companhias ferroviárias passaram, em concessão, para a iniciativa privada, e os investimentos foram cortados, pois na época as ferrovias não

representavam demanda para um eventual crescimento. Também outras empresas estatais foram privatizadas e algumas fecharam seus escritórios regionais; dessa forma, o mercado consumidor da cidade foi afetado, drasticamente, e o centro urbano mostrou retração em alguns setores.

A partir dos anos 1990, a RA de Bauru, como todo o Brasil, passou por ajustamentos produtivos e de concorrência, mas uma mudança de infraestrutura veio acarretar impactos relevantes nos municípios mais industrializados da RA, e tal transformação foi a duplicação da rodovia Marechal Rondon, estendida até Bauru, em 1992 e concluída por completo em 1999. Esse novo panorama será analisado nos próximos capítulos.

Fazendo uma síntese geral, houve um primeiro período de industrialização caracterizado por técnicas mais simples, produtos de agroindústrias (aproveitamento de recursos naturais agrícolas) e estabelecimentos produzindo mercadorias de consumo direto da população.

Mesmo que a evolução econômica tenha sido baseada em indústrias de subsistência, plantas e ramos industriais evoluíram graças às mudanças de caráter nacional e internacional. Em que pese a distância se apresentar como forte obstáculo, a dinamização da economia nacional alcançou a RA de Bauru em razão da instalação de modais logísticos e por culturas que atuavam em escala nacional.

Esse primeiro período serviu para efetivar um compartimento industrial existente até hoje. O compartimento das indústrias ligadas à atividade agropecuária foi forjado e robustecido até os anos 1970. A partir daí, algumas fábricas muito importantes, como as do setor algodoeiro, encerraram suas atividades pela fraca demanda verificada no pós 1970, exemplos que foram notados em Bauru, Agudos e Bariri.

Pelo que foi exposto neste capítulo, e segundo a proposição feita no início do segmento 2.2.2., algumas *feições genéricas* podem ser definidas para a industrialização ocorrida em âmbito regional:

- 1) A industrialização nascente surge vinculada às atividades agropecuárias, dando origem a um *compartimento fabril de caráter agroindustrial* (algodoeiro, cafeeiro, canavieiro e de silvicultura), que se diversifica e consolida através do tempo, em todos os municípios estudados, embora com expressões econômicas e combinações produtivas diversas, em cada um, e que se mantém na atualidade.

- 2) A partir de 1950 - com o grande crescimento industrial do Brasil e de São Paulo há um tímido rebatimento dessa expansão na área, e indústrias desvinculadas do setor agropecuário, que antes eram raras, começam a proliferar (calçados, baterias, hidrelétricas, papelaria e máquinas). Consolida-se, assim, *outro compartimento industrial* que, igualmente ao primeiro, tem variedade de produção e expressão econômica diversas, de acordo com maior ou menor pujança econômica de cada município.
- 3) Toda a atividade industrial pulsa, predominantemente, segundo movimentos e *influxos locais e regionais*, embora os nacionais e mundiais, mais raros, se façam notar com intensidade, gerando expansão ou períodos de crise regional, e não apenas na indústria.
- 4) *Os capitais locais/regionais são dominantes*, mas os investimentos externos (nacionais/estrangeiros), quando chegaram, por via da desconcentração industrial da metrópole paulistana e/ou de investimentos externos diretos, assumiram grande expressão econômico-industrial.
- 5) Após os anos 1990, pode-se dizer que indústrias mais modernas, com tecnologia mais avançada, chegaram à área; este momento representava o início de um *novo período*, o que já havia acontecido nos anos de 1960 e 1970 nas regiões de Campinas, São José de Campos e Sorocaba. Para a RA de Bauru, há um retardo na chegada dos ramos industriais mais modernos, e a principal explicação para esse fato, como apresentado nas proposições aqui feitas, foi a distância, e o difícil acesso da área à Região Metropolitana de São Paulo. Havia muitas cidades mais dinâmicas, próximas à capital e com muitos espaços a serem ocupados pelas fábricas de características fordistas, grandes consumidoras do aludido recurso. Nos anos 1990, as regiões administrativas mais próximas a São Paulo também ficaram (e estão) sobrecarregadas e com maior densidade econômica.

Assim, uma macro periodização também pode ser pensada para a industrialização dos municípios enfocados: *um primeiro período*, das origens da ocupação humana até 1990, com domínio do compartimento industrial ligado às agroindústrias, e um *novo período*, após 1990 (após a duplicação da Rondon), quando a atividade industrial se intensifica e se diversifica na área, consolidando um segundo compartimento industrial e um novo espaço efetivamente industrializado, no estado paulista.

De acordo com as ideias de Selingardi-Sampaio (2009), uma nova ATI (aglomeração Territorial da Indústria) estaria se configurando no Estado de São Paulo, formando uma espécie de extensão avançada do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista (MCTIP), entidade geográfica formada pela aglomeração (no território) da esmagadora maioria dos municípios paulistas mais industrializados, e ainda caracterizada pela ocorrência difusa de rede de relações produtivas interindustriais (*linkages*).

CAPÍTULO 3: PRINCIPAIS FATORES E AGENTES DE DESENVOLVIMENTO LOCAL E REGIONAL

Mostradas, ainda que parcialmente, as trajetórias históricas percorridas e as feições econômicas e industriais da área de estudo, que revelam, sim, um dinamismo bastante significativo, cabe agora o exame mais detalhado das forças e agentes que têm atuado e possibilitado o desenvolvimento regional e industrial.

3.1. O sistema de transporte, circulação e logística.

Os meios de transportes e suas infraestruturas desempenharam e desempenham grande influência no espaço e na efetivação do território. Todos os modais possuem poder para fortalecer a economia de uma região e trazer benefícios para a sociedade. Na Região Administrativa de Bauru, os municípios mais industrializados se beneficiam de uma infraestrutura servida por vários modais (rodovia, aerovia, hidrovía, gasoduto e ferrovia) (Fig.6), talvez única no estado paulista.

A Região Administrativa de Bauru está inserida em um sistema de circulação de escala regional, estadual e nacional de grande intensidade, através de entroncamento rodoferroviário, hidroviário e aeroviário. Assim, é possível analisá-la pelos seus modais tradicionais, entretanto, se utilizarmos a proposta mais ampla da Geografia da circulação, transportes e logística, pode-se alcançar resultados mais exitosos.

A região estudada é servida pelos seguintes modais

- Ferroviário: Antiga Noroeste do Brasil, atualmente administrada por concessão pela América Latina Logística(ALL); antiga Paulista, também administrada pela ALL.
- Rodoviário: Rodovia Marechal Rondon (SP – 300); vicinais de interligação e Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP 225).
- Dutoviário: Gasoduto Brasil – Bolívia, distribuído, por concessão, pela empresa Gás Brasileiro.
- Aeroviário: Aeroporto Estadual Moussa Tobias (Bauru – Arealva).
- Hidroviário: Hidrovía Tietê – Paraná.

Para aumentar a complexidade das redes e estreitar com a teoria apresentada por SILVEIRA (2011), pode ser acrescentado que as cidades da região estão servidas por

rede de banda larga e cabeamento de fibra ótica, além de a área ter cobertura das principais operadoras de telefonia móvel do país; desse modo, a circulação e as inter-relações se intensificam, não apenas pelos meios tradicionais, mas, também, pelas estratégias logísticas que podem ser arquitetadas para a região, devido às infraestruturas aí apresentadas.

Dentro do recorte de nossa área de estudo, o modal mais importante, por fatores históricos, geográficos e econômicos, é a rodovia Marechal Rondon. A rodovia é o principal acesso da cidade polo, Bauru, à capital, e esse percurso é de 350 km. A grande distância e a acessibilidade precária foram entraves para a região receber as indústrias da desconcentração da Região Metropolitana de São Paulo, como já se afirmou (Fig.6).

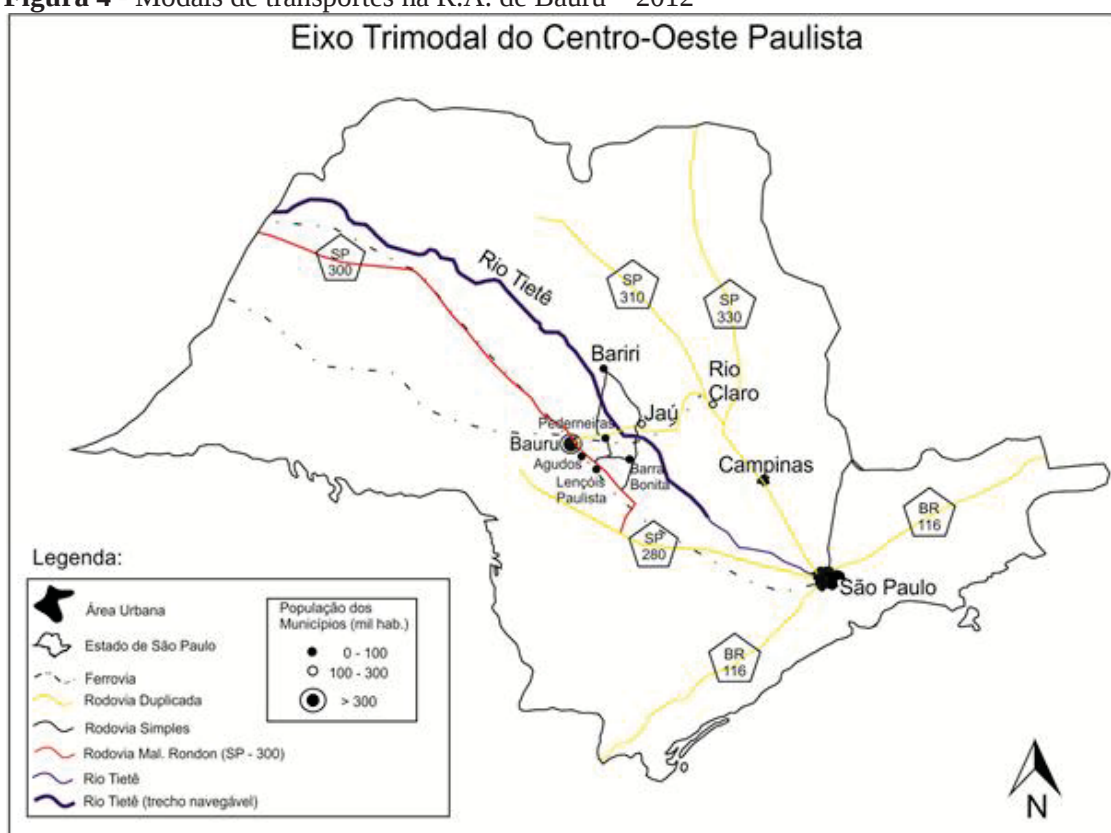
A cidade de Jaú, segunda maior aglomeração urbana, está mais próxima da capital, 301 km, e o acesso do município a Região Metropolitana de São Paulo se efetiva pela rodovia Eng. Paulo Nilo Romano (SP – 225), que oferece acesso à rodovia Washington Luís (SP – 310) e, conseqüentemente, ao complexo Anhanguera – Bandeirantes. A partir de 2008, a rodovia Eng. Paulo Nilo Romano teve todo o seu trajeto duplicado, iniciando em Jaú e passando pelos municípios de Brotas e Itirapina, onde desemboca na rodovia Washington Luís. O acesso entre Bauru, Pederneiras e Jaú é feito pela rodovia Com. João Ribeiro de Barros que, no trecho mencionado, é inteiramente duplicada (Fig. 6).

O espaço geográfico enfocado, além de ser servido pelas rodovias citadas, possui outros modais de transportes justapostos ou paralelos à rodovia (Figura 6). O primeiro modal a ser construído foi a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, iniciada a partir de Bauru, em 1905; essa ferrovia tem seu destino final na fronteira do Brasil com a Bolívia. Todas as grandes cidades atravessadas pela Rondon também possuem estações ferroviárias da E.F. Noroeste do Brasil; atualmente, essa ferrovia é operada pela América Latina Logística – ALL.

Paralelamente a esses dois modais construídos por ação humana, encontra-se o rio Tietê. Principal rio do Estado de São Paulo possui uma extensão de 1150 km e, na região em foco, apresenta o rio sua maior largura e volume d'água, justificando a utilização hidrelétrica que dele se faz. O rio Tietê integra, também, a hidrovia Tietê – Paraná, que possui 2400 km de vias navegáveis, sendo que o rio paulista contribui com 450 km do total.

Dado esse arranjo regional de meios viários, convencionou-se, neste trabalho, nomear essa importante conjunção logística de “eixo trimodal”, para demonstrar a relevância da Rodovia Marechal Rondon, da Hidrovia Tietê-Paraná e da antiga EF Noroeste do Brasil (ALL) como vias de unificação da área e potencialização das atividades socioeconômicas do grupo de municípios aqui estudados (Figura 4). Cabe elucidar que a utilização da palavra eixo é feita em seu sentido comum, e não tem nenhuma vinculação com a teoria de eixo de desenvolvimento proposta por SANCHEZ - HERNANDEZ (1998).

Figura 4 - Modais de transportes na R.A. de Bauru – 2012



Fonte: Elaboração Leonardo Thomazini e autor, 2012.

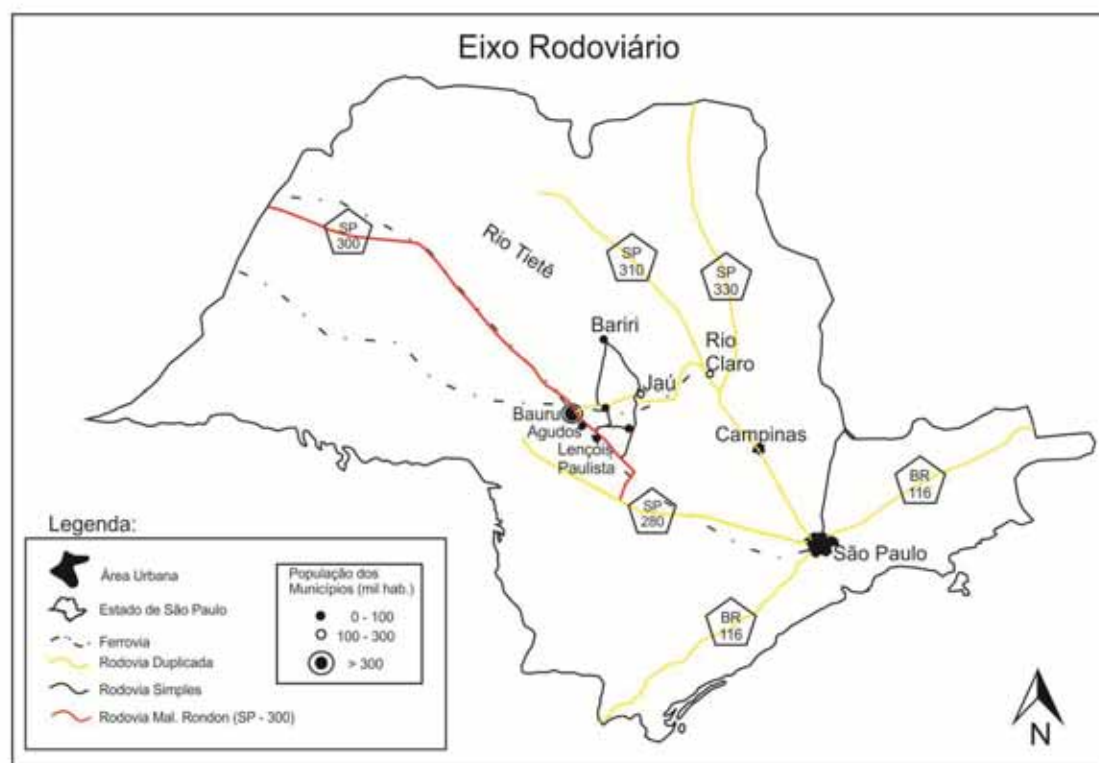
A evolução histórica indica a sobreposição desses modais, porém, em um país com desenvolvimento socioeconômico tardio, como o Brasil, costumam ocorrer épocas com preferência a um tipo de meio e o esquecimento, ou quase extinção, de outros. O estudo dos modais presentes na RA de Bauru se faz necessário, pois se pode verificar que, na última década, os modais tiveram expansão e investimentos crescentes, sem que o Estado e a iniciativa privada preterissem algum tipo de modal.

Essa valorização dos meios de transportes regionais é de grande valia para o entendimento da economia regional e de seu papel como fator de indução para certas atividades produtivas nos compartimentos industriais de cada município da RA de Bauru.

Um olhar mais atento sobre a rodovia Marechal Rondon é de vital importância para detectar como o setor secundário usufruiu e usufrui da pós-duplicação, além de captar a relevância da duplicação e da boa acessibilidade da rodovia Eng. Paulo Nilo Romano para Jaú e região. A Hidrovia Tietê- Paraná exerce um impacto significativo para a economia, especialmente, de Pederneiras e, logicamente, para a região, pois em seu território está presente o porto Intermodal. O valor e a possível influência do modal ferroviário para a indústria regional são representados pela movimentação da ALL, tanto para a antiga Cia Paulista quanto para a antiga EF Noroeste do Brasil.

3.1.1. Rodovias, as principais vias de desenvolvimento.

A importância da rodovia Marechal Rondon para a Região Administrativa de Bauru parece ser fundamental; nos estágios preliminares da pesquisa, tal via aparecem como importante fator locacional da área. O aumento do tráfego a cada ano, constatado pelo DER-SP, e as inúmeras plantas industriais com seus projetos de ampliação às margens da rodovia, são pontos de grande relevância na valorização da SP-300 como eixo de desenvolvimento da região (Figura 7). Em estudo sobre a indústria bauruense, TOLEDO (2009) constatou que a maioria do empresariado apontava a rodovia como aspecto fundamental para a tomada de decisão de novos projetos e para a permanência na cidade.

Figura 5 - Rodovia Marechal Rondon

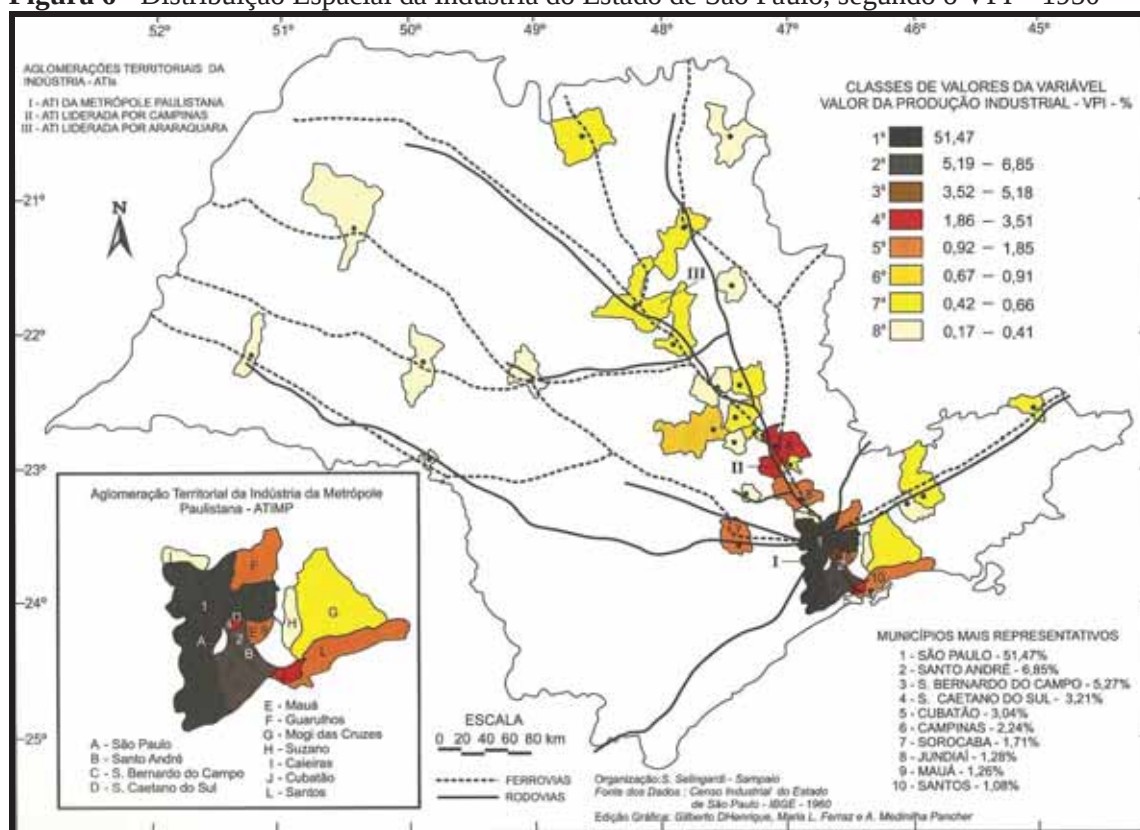
Elaboração: Leonardo Thomazini e autor, 2012

Como referido no capítulo 1, mapas da distribuição espacial da indústria no Estado de São Paulo, expostos em Selingardi-Sampaio (2009), permitem que se capte um pouco dos movimentos econômicos e industriais que afetaram o espaço em estudo, e serão por nós utilizados no sentido de reforçar nossa argumentação em torno da evolução histórica da indústria da área.

No ano de 1950, o único município que aparecia entre os mais representativos no setor industrial do estado, e na atual RA de Bauru, era o município sede (figura 6) Bauru, representado como sendo de classe 8, perfazendo entre 0,17 a 0,41% do Valor da Produção Industrial do Estado, segundo o método estatístico e a classificação utilizados pela citada autora.

Também foi em 1950, que a cidade passou a ser interligada com a capital por meio do modal rodoviário que, no final dos anos 1970, passou a ser chamada de Marechal Rondon.

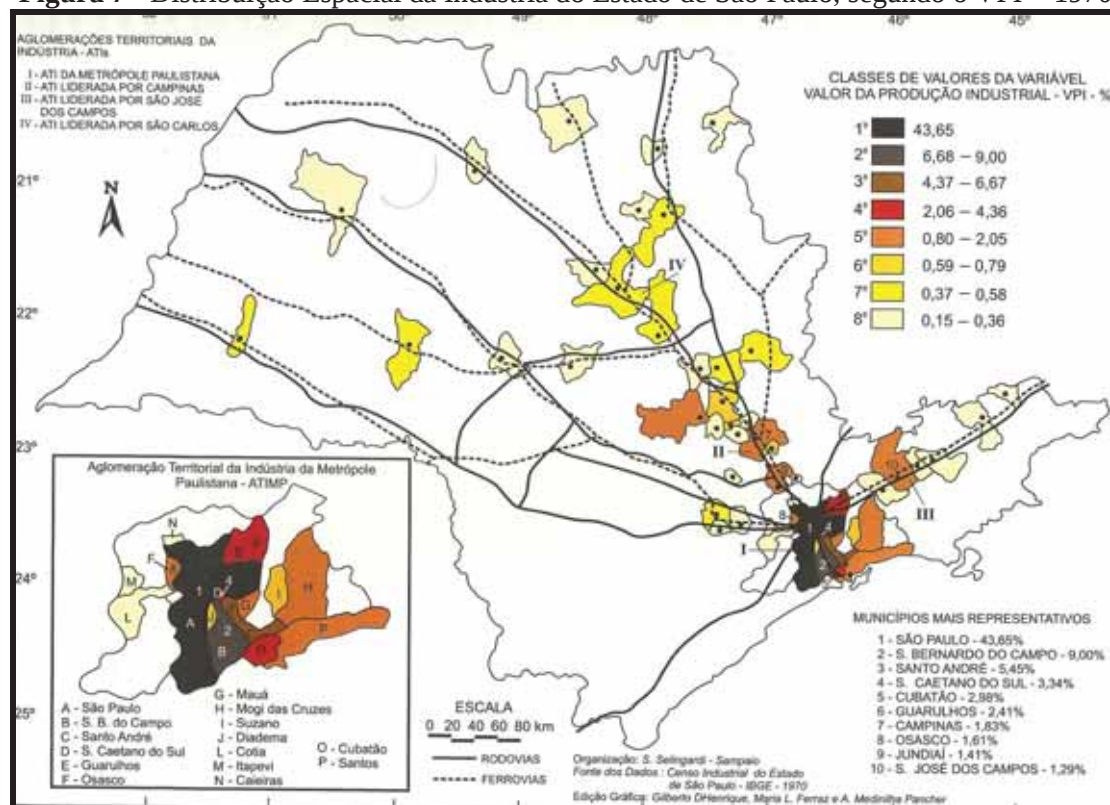
Figura 6 - Distribuição Espacial da Indústria do Estado de São Paulo, segundo o VPI – 1950



Fonte: Selingardi-Sampaio, 2009, p. 53. Documento digitalizado sem escala.

Em 1970, a Rodovia Marechal Rondon foi pavimentada, e parte do Centro – Oeste e Noroeste Paulista passou a ter ramais justapostos, ferrovia e rodovia, com acesso à região e à cidade de São Paulo. Na interpretação e mapa de Selingardi-Sampaio (2009), em 1970, o município de Bauru continuou como de classe 8, com o aspecto positivo, ressaltado pela autora, de se manter por três décadas seguidas entre os mais representativos da indústria, no estado paulista; próximo, apareceu o município de Jaú entre os mais representativos da indústria estadual (Figura 7). Jaú havia aumentado sua participação relativa na indústria paulista, principalmente, com o ramo calçadista feminino e se destacou no setor sucroalcooleiro pelo incentivo proporcionado pelos programas oficiais de subsídios e pelo aumento da demanda nacional e internacional por álcool e açúcar.

Figura 7 - Distribuição Espacial da Indústria do Estado de São Paulo, segundo o VPI - 1970

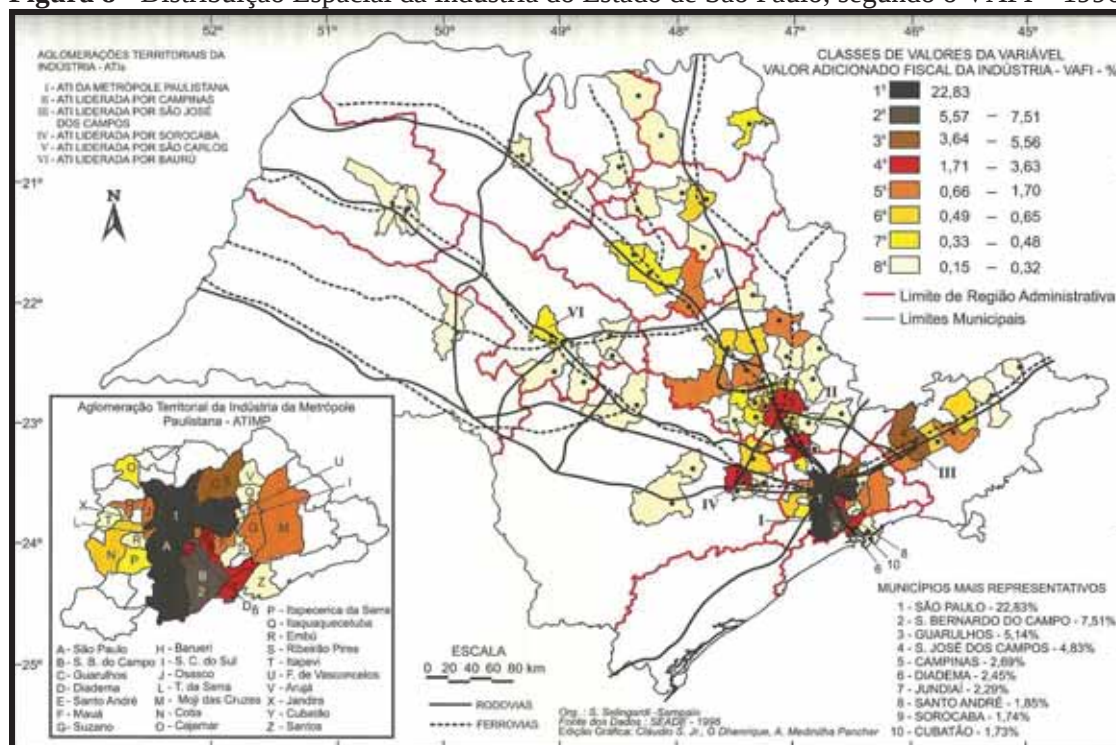


Fonte: Selingardi-Sampaio, 2009, documento digitalizado sem escala.

Os anos 1990 foram de fortes mudanças, pois a rodovia Marechal Rondon começou a ser duplicada. Esse dado, embora não apresentado de modo explícito na pesquisa de Selingardi-Sampaio, foi captado pelos mapas realizados: assim, no mapa referente a 1996, destaca-se, na área em foco, o surgimento de três novos municípios representativos da indústria (classe 8), a saber, Agudos, Lençóis Paulista e Barra Bonita. Outro dado expresso pelo mapa é que se esboçava, no centro do estado paulista, uma nova Aglomeração Territorial Industrial – ATI, sob a liderança de Bauru, elevado à classe 7, pois já representava entre 0,42 e 0,66 % do Valor Adicionado Fiscal da Indústria do Estado de São Paulo (Figura 8).

Assim, mesmo em uma década recessiva, a região foi contemplada por investimentos no setor industrial, e interpretamos isso como o primeiro impacto positivo da duplicação da rodovia Marechal Rondon. Os subsetores e ramos que mais receberam investimentos ou criaram novas empresas foram: mecânico, combustíveis e derivados de petróleo, metalurgia, estruturas metálicas, alimentício e sucroalcooleiro

Figura 8 - Distribuição Espacial da Indústria do Estado de São Paulo, segundo o VAFI – 1996.



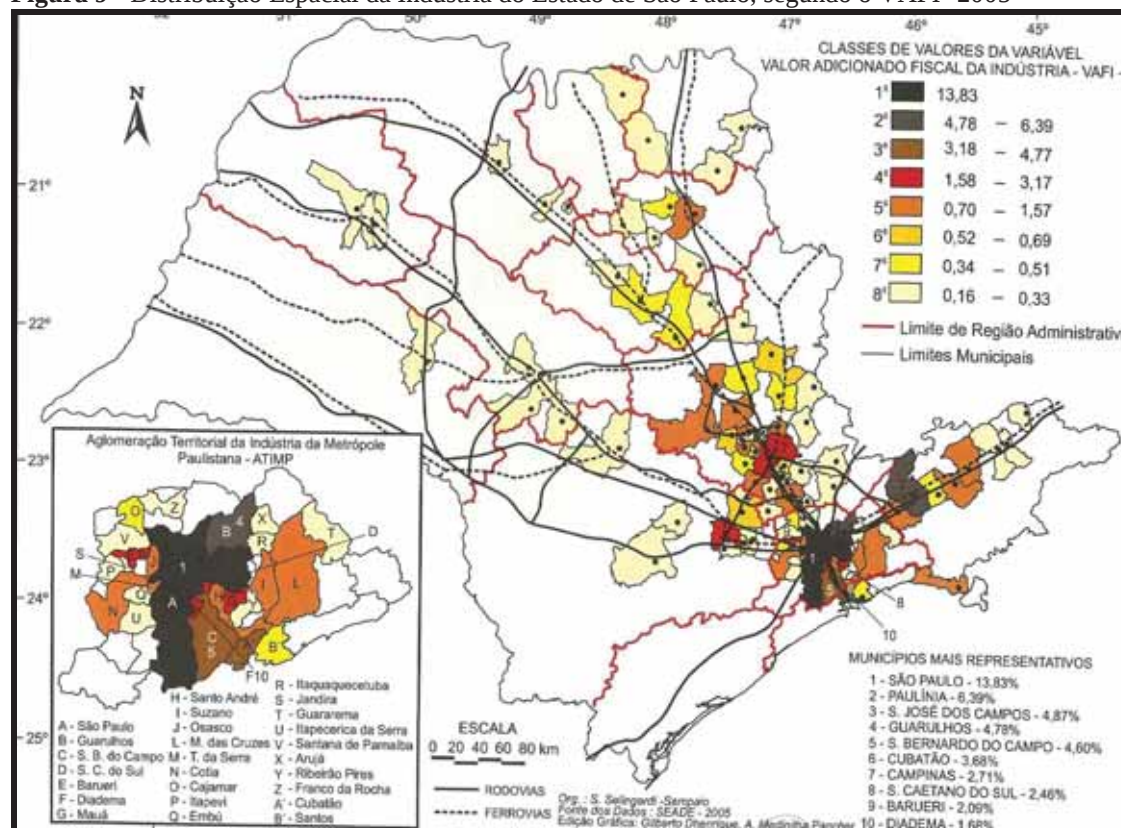
Fonte: Selingardi-Sampaio, 2009, documento digitalizado sem escala.

No mapa referente a 2005 (Figura 9), entretanto as cidades de classe 8 do eixo Rondon foram reduzidas a Lençóis Paulista, Agudos e Bauru passou, novamente, à classe 8. As oscilações ocorridas ao longo do tempo refletem, obviamente, influências positivas ou negativas de eventos conjunturais; também não se pode esquecer que os dados utilizados no aludido trabalho são referentes à participação relativa de cada município paulista no total do VAFI estadual, assim, em um contexto industrial tão pujante e competitivo, um município pode perder participação relativa no total do conjunto, apesar de ter apresentado crescimento positivo. Tal foi o caso de Bauru e dos demais municípios industrializados de sua RA que, conforme dados apresentados nas tabelas 1 a 7, efetivamente apresentaram uma clara evolução positiva da indústria após 1990, fato por nós interpretado como sendo causado pela presença da rodovia Marechal Rondon já duplicada, o que veio dinamizar os aspectos socioeconômicos da RA em questão.

Seja destacado, ainda, o fato de que Bauru, em todos os mapeamentos feitos pela citada autora, relativos às datas de 1950, 1960, 1970, 1980, 1996, 2000 e 2005, apareceu incluído entre os mais representativos da indústria do Estado de São Paulo, o que vem confirmar, certamente, sua importância relativa no contexto econômico estadual e seu

papel de liderança econômica e urbana, no plano regional, atributos conferidos por um conjunto de recursos e fatores resgatados ao longo deste trabalho.

Figura 9 - Distribuição Espacial da Indústria do Estado de São Paulo, segundo o VAFI -2005



Fonte: Selingardi-Sampaio, 2009, documento digitalizado sem escala.

A duplicação do trecho entre Botucatu e Castilho (407 km) foi completada em 1999. Até esse momento, cidades importantes do interior do Estado de São Paulo não possuíam ligação de pista dupla com a capital. A partir dessa obra, Botucatu, Bauru, Lins e Araçatuba tiveram uma melhor infraestrutura para a acessibilidade à cidade de São Paulo. É importante lembrar que a Rodovia Marechal Rondon é ligada a Rodovia Castelo Branco, na altura de Botucatu, pela Rodovia Prof. João Hipólito Martins (SP – 209).

Atualmente, a rodovia está dividida por trechos de concessões, as principais concessionárias são: Rodovia das Colinas (Itu à Tietê), Rodovias do Tietê (Tietê à Bauru) e a Via Rondon (Bauru à Castilho). Ainda que a rodovia não passe por todos os municípios da região, é evidente a importância da duplicação para os aspectos socioeconômicos da área. O modal rodoviário de interligação duplicada com a capital é completado pela SP – 225, que recebe os nomes, em seu trajeto, de Com. João Ribeiro

de Barros e Eng. Paulo Nilo Romano (essa via desemboca na rodovia Washington Luís, SP – 310).

Como já apresentado, a região possui forte relação histórica com o setor agropecuarista, o qual induz os setores secundário e terciário. Apesar da alta dos preços das *commodities*, nos últimos anos, o setor primário é extremamente sensível aos custos de transporte, deste modo, a duplicação teve grande impacto para a economia regional e investimentos em outras áreas.

Os indicadores diretos para amparar a tese de aumento da importância da Rodovia Marechal Rondon para a RA de Bauru são raros e fragmentados, e sua busca foi feita junta ao órgão responsável pelas rodovias do Estado de São Paulo, o Departamento de Estradas de Rodagem.

Um dos dados oferecidos pelo DER é o Volume Diário Médio, ou seja, o número de veículos (passeio e profissional) que trafegam por certo trecho analisado diariamente, e ele permite inferir como a rodovia adicionou importância econômica para a região.

O trecho estudado possui 195 km e cobre a distância de Botucatu até Lins. Esse trajeto encerra 10 segmentos pesquisados pelo DER. O principal ponto de observação é no município de Agudos, localizado entre Lençóis Paulista e Bauru, trecho com maior movimentação de veículos. Os dados são referentes aos anos de 2006 a 2008; os relatos anteriores não foram obtidos e os de 2009, ano das concessões, apenas uma concessionária informou.

Pelos dados apresentados pelo DER, os anos estudados foram de crescimento significativo, pois o ano de 2006 apresentou um VDM de 89.133 veículos, já em 2007 foram 95.330 e no ano de 2008 a média foi de 105.860 veículos. As concessionárias que iniciaram o processo, no final de 2009, informaram ao DER que, no ano de 2010, o VDM alcançou 111.350 veículos, constatando a evolução da importância e da utilização da via, especialmente na área das medições (DER- SP, 2012). Os valores talvez possam não abranger todo o período almejado, mas servem para demonstrar o aumento gradativo da importância da rodovia Marechal Rondon para a RA de Bauru.

Os dados apontam não apenas para a importância da rodovia para essa região, mas também para o aumento do tráfego em direção à RA de Araçatuba e ao Mato Grosso do Sul, pois essa rodovia é o modal que interliga as regiões indicadas à capital e ao porto de Santos.

Por todas as feições vistas até aqui, poder-se-ia inferir que a rodovia Marechal Rondon é um eixo modal de desenvolvimento que adicionou e adiciona características clássicas para a localização econômica, sendo significativa a evolução da RA de Bauru após sua total duplicação, a partir de 1999.

Se nosso estudo fosse baseado na teoria de eixo de desenvolvimento proposto por Sanchez-Hernandez (1998), não seria difícil demonstrar que a rodovia Marechal Rondon tem quase todas as características que tipificam o modal como um eixo de desenvolvimento. Não utilizamos essa ideia no arcabouço teórico do trabalho, mas para comprovar a importância da rodovia para a RA de Bauru, podemos fazer um exercício lógico a partir do estudo de Matsushima e Sposito (2002), baseado na teoria do eixo de desenvolvimento.

Em trabalho apresentado por Matsushima e Sposito (2002), é proposto o tema “Eixo de Desenvolvimento”, com análise baseada na importância de um modal. Cabe salientar que essa teoria ampara o argumento da importância de certos eixos rodoviários, e outros modais; assim, os autores utilizam a ideia central de Sanchez - Hernandez (1998), que elenca elementos que possibilitam o desenvolvimento de uma região, entre eles um eficiente modal de transporte. Os pontos mais significativos que caracterizam um eixo de desenvolvimento, segundo o autor citado, são:

- Conjunto de vias de transporte que outorga acessibilidade aos fatores de localização industrial.
- Redutor das incertezas nas decisões de localização.
- Conjunto de vias de transporte balizadas por núcleos urbanos industriais.
- Canal de circulação de mercadorias.
- Canal concentrador de oferta que apresenta um alto nível de serviços.
- Cenário privilegiado para a difusão de inovações.
- Sucessão de centros e periferias funcionais e especializadas.
- Suporte territorial dos processos de desconcentração produtiva.
- Unidade geográfica dotada de uma base econômica própria derivada da agregação de centralidade territorial, centralidade locacional e centralidade funcional.
- Síntese dos elementos do sistema de transporte.
- Instrumento e objeto de política regional.

De acordo com os quatro primeiros quesitos, é notável e explícita a força da rodovia para a RA de Bauru. A partir de sua duplicação, a via passou a ser a artéria principal no deslocamento e no acesso aos municípios da região e da região com outras partes do estado. A margem da rodovia tornou-se um importante fator locacional para a escolha de implantação de unidades industriais, além de servir para o intercâmbio de mercadorias e serviços das cidades atravessadas pela SP – 300.

A rodovia, especialmente no município de Bauru, apresenta um intenso tráfego, não apenas dos veículos interurbanos, mas atualmente, em horários de pico, recebe um fluxo de veículos intra-urbanos, pois os usuários transformam a rodovia em atalho para fugir do pesado tráfego urbano de Bauru. No entorno da cidade de Bauru, a velocidade média caiu para 80 km/hora, para trazer mais segurança aos pedestres e veículos circulantes.

A rodovia Marechal Rondon, e Bauru, como polo e centro de comércio e serviços, cumprem os requisitos “Canal concentrador de oferta que apresenta um alto nível de serviços” e “Unidade geográfica dotada de uma base econômica própria derivada da agregação de centralidade territorial, centralidade locacional e centralidade funcional”. A cidade, através da via, atrai a grande população regional que para ela se dirige para se servir das atividades comerciais, médico-hospitalares, serviços burocrático-financeiros e de entretenimento. Colaborando com este argumento, no último ano foram lançados três novos projetos de shopping-centers para servir a RA de Bauru.

Mesmo não participando diretamente da desconcentração industrial da região Metropolitana de São Paulo, a RA de Bauru tem a possibilidade de, ainda, receber plantas advindas da capital e seu entorno e, também, ser atrativa para a implantação de novos projetos, pois a via SP 300 promove o acesso seguro e rápido para a capital, que permanece a principal região do estado. Com esse atributo oferecido pela via, o quesito “Suporte territorial dos processos de desconcentração produtiva” pode vir a ser cumprido e efetivado.

Já o item “síntese dos elementos do sistema de transportes” fica claramente cumprido quando se retoma a explanação inicial deste segmento do trabalho. (3.1. do capítulo 3).

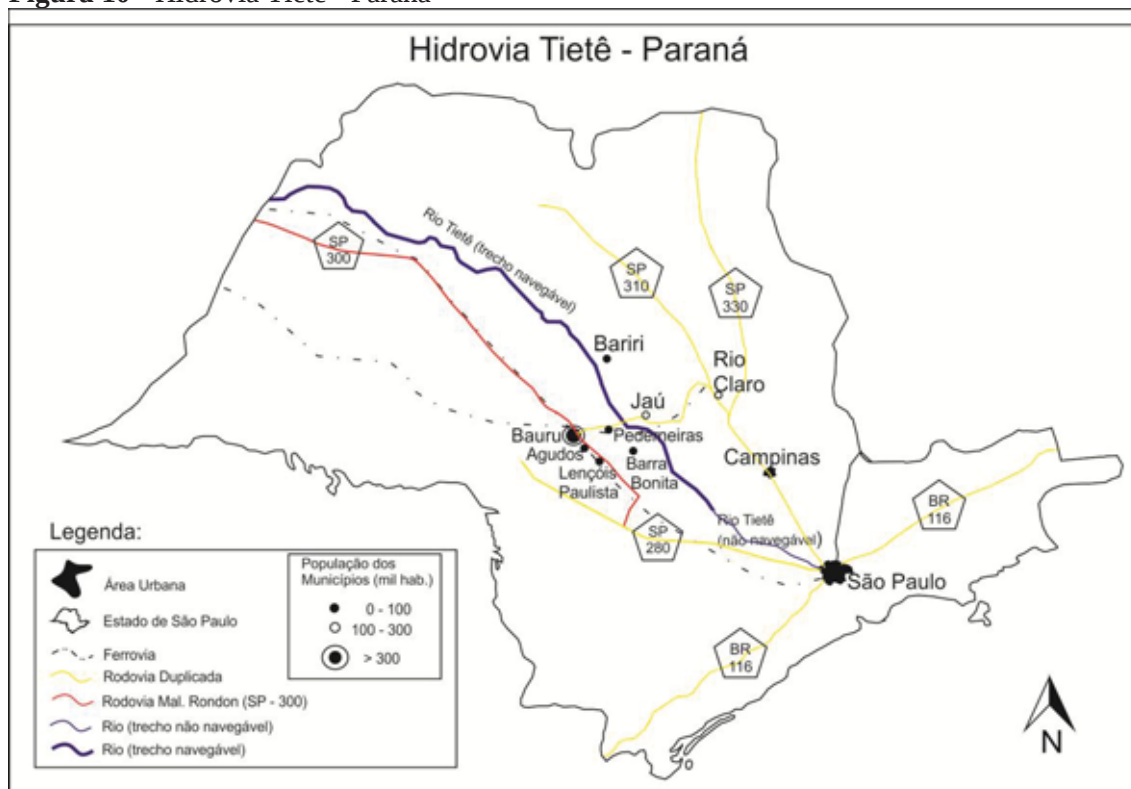
3.1.2. A hidrovia Tietê – Paraná

O transporte hidroviário é de grande importância para a logística e infraestrutura de um país e região, segundo FELIPE-JUNIOR (2011):

O transporte fluvial, em comparação ao transporte ferroviário e, sobretudo, ao transporte rodoviário, apresenta as seguintes especificidades e vantagens: do ponto de vista econômico, o baixo custo de frete e a grande capacidade de escoamento de cargas; do ponto de vista natural, um sistema que é menos poluente e agressor ao meio ambiente; e do ponto de vista estrutural, necessita da intermodalidade para melhor funcionamento. Em relação ao transporte, apresenta maior constância ao longo do trajeto e menor risco de acidentes, sendo vantajoso para certos tipos de mercadorias, como minérios, fertilizantes, combustíveis, areia, madeira, açúcar, grãos, farelos, etc. (FELIPE-JUNIOR, 2011, p. 518).

Os rios Tietê e Paraná possuem importância significativa para a Região Administrativa de Bauru. Os municípios de Jaú, Pederneiras, Bariri e Barra Bonita possuem forte ligação socioeconômica, geográfica e histórica com o rio, como antes salientado; já Bauru, Agudos e Lençóis Paulista, através de afluentes que se dirigem para o Tietê, usufruem de modo direto da coleta de água e, de modo indireto, do transporte, lazer e turismo do rio Tietê.

Figura 10 - Hidrovia Tietê - Paraná



Elaboração: Leonardo Thomazini e autor, 2012.

A implementação da aludida hidrovia no Brasil vem de longa data, isto é, a partir da década de 1940, baseada nos projetos do engenheiro Catullo Branco sobre hidroeletricidade e transporte hidroviário; Branco trabalhou na antiga Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado de São Paulo, de 1929 a 1959, sendo o pioneiro do transporte hidroviário no estado. O órgão do Estado de São Paulo para produção energética, a CESP, por delegação do Governo do Estado, foi a administradora da Hidrovia desde sua implantação (1966) e esteve intimamente ligada ao seu desenvolvimento e sucesso; sua área de influência engloba o complexo hidroviário Tietê-Paraná-Paraguai-Uruguai, com cerca de 3 milhões de Km². O maior impulso veio em 1977, quando a CESP implantou a "Hidrovia do Álcool". Os recursos do projeto foram aumentando até chegarem aos atuais 1.040 Km navegáveis, iniciando no reservatório de Barra Bonita (SP) e atingindo a cidade de São Simão (GO). Atualmente, a hidrovia possui 2400 km de extensão(Figura 10). (Prefeitura Municipal de Pederneiras)

O rio Tietê é utilizado na região para a obtenção de energia hidrelétrica, com as usinas de Barra Bonita e Bariri. A hidrovia Tietê-Paraná atravessa a RA de Bauru e, além das usinas, possui dois portos intermodais e as eclusas nas barragens de Bariri e Barra Bonita, para viabilizar o transporte hidroviário.

A hidrovia Tietê-Paraná abrange uma área de 76 milhões de hectares, com 23 polos industriais, 17 polos turísticos e 30 terminais intermodais por todos os seus 2400 km de extensão total, sendo 1600 km no rio Paraná e 800 km no Rio Tietê (Figura 12). De acordo com Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo e da Administração Hidrovia do Paraná – AHRANA, existem 19 estaleiros que construíram as 139 barcaças e os 51 puxadores que operam atualmente na hidrovia.

Os estados servidos pela hidrovia são: São Paulo, Matogrosso do Sul, Mato-Grosso, Paraná, Goiás, Tocantins, e Minas Gerais. O modal fluvial transporta, nos últimos anos, principalmente soja e farelo, mas o sistema serviu, também, ao transporte de milho, trigo, mandioca, carvão, cana-de-açúcar, adubo, areia e cascalho. Os principais produtos escoados foram cana e farelo. Atualmente, os governos estadual e federal estão engajados em transformar a hidrovia em um modal especializado no transporte de etanol.

A hidrovia Tietê Paraná, em sua fase moderna, serve ao interior do Estado de São Paulo e os estados circunvizinhos desde o início dos anos 1990, como já

mencionado. Parte das *commodities* produzidas no interior do Estado de São Paulo usufrui do sistema fluvial, entretanto, mesmo com aumento, nos últimos anos, de carga transportada, a hidrovia é subutilizada, em razão do baixo investimento em sinalização, dragagem, monitoramento e vãos de pontes. FELIPE-JUNIOR informa: “A Hidrovia Tietê- Paraná, apesar das importantes melhorias na sua base material, ainda carece de investimentos e de projetos de operacionalização e, por conseguinte, fomentar o transporte de cargas no Estado de São Paulo”. (FELIPE-JUNIOR, 2011, p. 518).

Em linhas gerais, a Hidrovia Tietê-Paraná abrange uma área, no centro-sul do Brasil, de especial força no agronegócio. A hidrovia ganha maior visibilidade quando o enfoque é a redução do custo de transporte para as *commodities*; esse item recebe, ainda, maior atenção quando se compara a competitividade dos produtos brasileiros contra mercados de melhor infraestrutura e produtos similares. No “Custo Brasil”, os meios de transportes compõem uma significativa parcela de participação, assim a hidrovia pode ser uma importante saída para melhorar a competitividade brasileira.

A importância da hidrovia para a interligação regional – global é possível pela intermodalidade que apresenta, pois a região, com a logística apresentada, pode alcançar o mercado global e aumentar a carteira de importadores e as possibilidades de um comércio mais robusto. FELIPE-JUNIOR esboça a movimentação geral da hidrovia:

O sistema Tietê-Paraná, em especial, depende da intermodalidade para melhor funcionamento, já que os rios Tietê e Piracicaba (ambos no Estado de São Paulo) são endorreicos (não desaguam no Oceano Atlântico). As mercadorias escoadas (grãos e farelos) saem, principalmente do Centro-Oeste com destino ao porto de Santos –SP e, assim, necessitam do transbordo e da intermodalidade (rodovia e ferrovia) para chegarem ao complexo portuário santista e, posteriormente serem exportados para Europa e a Ásia. (FELIPE-JUNIOR, 2011, p. 534).

A Hidrovia Tietê-Paraná, em São Paulo, irá dispor de três conjuntos de entroncamentos multimodais de importância: Pederneiras/Jaú, Conchas/Anhembi e Santa Maria da Serra/Artemis (Piracicaba). O primeiro e o último estão conectados à ferrovia que se destina à cidade de São Paulo e ao Porto Exportador de Santos.

Na região de Bauru, existem dois portos intermodais para servir o intercâmbio entre os estados e o Mercosul. Os portos intermodais de Jaú e Pederneiras auxiliam a dinamização espacial da região, interligando as regiões do estado, suas produções e centros de demandas. O porto intermodal de Pederneiras é o melhor exemplo de relação entre modalidades na Hidrovia Tietê-Paraná, pois permite o escoamento de cargas a

partir do transporte rodoviário, ferroviário e hidroviário, sempre utilizando o modal mais eficaz para cada produto transportado. (FELIPE-JUNIOR, 2011, p. 521)

O porto de Pederneiras opera desde 1993 com o armazenamento e transporte de grãos pela empresa Comercial Quintella Comércio e Exportação S.A, mas só a partir de 2001 a movimentação ganhou força qualitativa e quantitativa, com a participação de mais empresas privadas. O desenvolvimento do porto, a partir do ano 2000, se concretizou com a construção da rodovia vicinal que interliga o porto com a área urbana da cidade e, também, com a efetivação do ramal ferroviário da América Latina Logística - ALL até o porto de Santos; deste modo, o porto de Pederneiras ficou ligado à ferrovia que o interliga ao porto santista.

Os grupos que atuam no porto intermodal de Pederneiras são formados por conglomerados de capital nacional e internacional. São dois os grupos que ali operam: as empresas Torque S.A. e Caramuru Alimentos S.A., que possuem capital nacional e operam, por cooperação, no transporte de soja e farelo de Matogrosso do Sul e Goiás até o porto de Santos; e as empresas Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A. e Comercial Quintella Comércio e Exportação S.A.

A Caramuru Alimentos é proprietária do armazém instalado no porto de Pederneiras, com capacidade de 30 mil toneladas. Ela é formada por capital nacional e é grande produtora, armazenadora e processadora de óleos especiais de soja, milho, girassol e canola. Já a Torque é especializada em transporte hidroviário e estaleiro.

A Louis Dreyfus Commodities Brasil S.A., companhia centenária francesa, detém o controle da Comercial Quintella Comércio e Exportação S.A. A unidade da Louis Dreyfus, instalada no porto intermodal de Pederneiras, realiza as atividades de descarregamento dos comboios fluviais e armazenamento de soja e milho em dois silos e um armazém, totalizando uma capacidade de estoque de 13 mil toneladas de grãos. A Comercial Quintella é a responsável pelo transporte e mobilidade dos produtos. Vale destacar que os dois grupos necessitam de parceria com a ALL e a MRS Logística para a destinação de suas cargas ao porto de Santos, pois os trilhos pertencem à ALL e a operação até o porto santista é feito pela MRS Logística.

O porto intermodal de Jaú-SP pertence à Usina Diamante/COSAN (capital nacional), tendo sido criado um canal artificial que permite o desvio de parte da água do rio Tietê até o interior da unidade agroindustrial. Foi o primeiro a ser construído no

tramo Tietê e está em operação desde 1981, especializado na movimentação fluvial e no transbordo de cana-de-açúcar, de açúcar e de álcool. (FELIPE-JUNIOR, 2011, p. 540)

A intermodalidade é, portanto, um atributo muito importante para a região de Bauru, desde que os portos presentes na área criam dinamização logística, mobilidade espacial e agregam atrativos para a instalação de novas empresas. No ano de 2011, o governo federal, através da Transpetro, subsidiária da Petrobras, anunciou a construção de um estaleiro em Araçatuba, com a intenção de construir 80 barcas e 20 empurradores fluviais, com a possibilidade, com a frota operando, de transportar 4 bilhões de litros de etanol/ano, o equivalente a 40 mil viagens de caminhões. Felipe-Junior e Silveira (2007) indicam a necessidade de novos investimentos para a sofisticação do modal hidroviário, e exemplificam através do porto intermodal de Pederneiras:

As possibilidades existentes nas áreas portuárias não devem ser compreendidas como resultado do simples determinismo geográfico (cursos fluviais), pois diversos outros fatores também contribuem com a mobilidade e distribuição de cargas no espaço, caso das infraestruturas. Dessa maneira, faz-se necessário fugir de uma visão reducionista, visto que o Porto Intermodal de Pederneiras é resultado de agentes e fatores físicos, políticos e econômicos que compõem o território. Ademais, maiores investimentos são imprescindíveis para a expansão do transporte fluvial e intermodal no Brasil, pois possibilitam o surgimento de polos dinâmicos regionais e fomentam o desenvolvimento. (FELIPE-JUNIOR; SILVEIRA, 2007, p.55)

Há, no entanto, atualmente, uma crise no setor sucroalcooleiro, e o Brasil vem importando etanol de outros países como os EUA.

3.1.3. Evolução das Ferrovias nos municípios mais industrializados da RA de Bauru.

Em 1867, a São Paulo Railway inaugurou a estrada de ferro Santos – Jundiaí. Esse marco da infraestrutura paulista colocou, mais rapidamente e em maior escala, a produção cafeeira do Estado no mercado mundial. A partir desse momento, o interior paulista passou a fazer parte, com muita intensidade, da divisão internacional do trabalho como forte exportador de matérias primas, e a receber influências externas, seja na área financeira, cultural, produtiva e arquitetônica.

Essa nova fase econômica brasileira levou infraestrutura para o interior do país, pois as fases e ciclos anteriores ligaram tenuamente o interior ao litoral. A cafeicultura ofereceu um novo padrão de mobilidade para áreas do interior do país, especialmente o

interior paulista. O impacto para a atividade agrícola e industrial no interior de São Paulo foi tão relevante que outras áreas do país pouco receberam, no período.

Pode-se dizer, ainda, que o grosso da atividade econômica do país estava concentrado ao longo de uma faixa litorânea de cerca de 600 km (com a exceção da penetração pelo interior a partir do planalto paulista), sendo que a produção do interior – principalmente aquela destinada à exportação – buscava sempre o acesso à navegação de longo curso. A atividade industrial era incipiente, visando ao atendimento das necessidades básicas de consumo regional, num mercado bastante restrito e de natureza principalmente urbana. (BARAT, 2007, p. 17).

A ferrovia, no caso brasileiro, serviu, em um primeiro momento, para ligar a atividade produtiva agroexportadora ao mercado externo. A integração regional interna foi deixada em plano secundário, pois os interesses dos produtores, do estado com as receitas alfandegárias e os consumidores externos sobrepujaram o desenvolvimento do mercado interno. A disposição do novo modal de transporte, na fase inicial, sempre obedeceu ao traçado interior - litoral, nitidamente demonstrando um traçado efetivado pelas companhias operadoras e os produtores rurais.

Nesse contexto econômico, a função principal dos transportes foi a de promover o escoamento dos fluxos de produção agropecuária extrativa, do interior para o litoral. Coube as ferrovias a ligação dos centros produtores e de comercialização aos portos regionais, onde as cargas eram embarcadas em navios de longo curso para o suprimento de matérias-primas e alimentos industrializados da Europa Ocidental e da América do Norte. (BARAT, 2007, p. 20)

O modelo de construção e operação das linhas férreas possuía uma mistura de público-privado, privado, estatal e arrendamento. As linhas mais lucrativas eram operadas pela iniciativa privada, em sua maioria de capital inglês; com o tempo, pela volatilidade dos produtos agrícolas e interferências políticas, o modal ferroviário foi se consolidando como estatal, pois muitas empresas não alcançavam o lucro projetado e repassavam o comando para o poder público, fosse federal ou estadual. A participação do setor privado nas ferrovias respondia por quase a metade da extensão ferroviária do país no início do século XX. (BARAT, 2007, p.25)

Os números do avanço ferroviário são incríveis entre os anos de 1880 e 1920, pois, a cada década, foram acrescentados 6 mil km de novos trilhos, saindo de 14 Km em 1854 para 28.556 km, em 1920. Estradas de ferro foram construídas em todas as regiões do país; no Nordeste, em 1872, a Great Western Railway foi estendida do Recife ao interior para a exportação canavieira; no sul, as ferrovias ligavam as áreas produtoras de charque, erva-mate, carvão mineral e madeira aos portos de Paranaguá, Pelotas e Rio

Grande. Na região Norte, em 1912, para a exportação da borracha, a Ferrovia Madeira-Mamoré foi inaugurada, com um alto custo, especialmente em vidas humanas.

A região Sudeste foi a mais beneficiada pela construção do modal ferroviário, pois era a sede do poder político e econômico. Entre o Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo foi construída, em 1887, a E.F. Leopoldina, com 2.147 Km, ferrovia que possuía um emaranhado de bitolas diferentes e transportava vários tipos de produtos. O Estado de São Paulo foi o maior beneficiado pelo transporte férreo, pois o avanço da cafeicultura pelo Vale do Paraíba, e pelas regiões Mojiana, Ituana, Sorocabana, Noroeste, Araraquarense e Paulista deixou a marca dos modais ferroviários para essas regiões, cujos nomes foram dados em razão das companhias férreas. (TOLEDO; BRANCATELLI; LOPES, 2003).

A Região Administrativa de Bauru também fez parte do avanço da cafeicultura e recebeu influência da malha ferroviária. Suas cidades, conforme antes relatado, foram influenciadas e dinamizadas pela atividade cafeeira e pelos ramais ferroviários que impulsionaram o desenvolvimento econômico e, posteriormente, o industrial.

A chegada da ferrovia nas cidades ocorreu no final do século XIX e início do século XX, e o fator causador foi a agricultura do café. Entretanto, o café não exerceu uma influência “árida” e vazia na região e em todo o Estado de São Paulo. A atividade agrícola e os trilhos agregaram atividades econômicas, complexidade e demandas urbanas, nova demografia (de caráter quantitativo e qualitativo) e infraestruturas modernas.

O complexo ferroviário, em cada cidade, alterou a vida das pessoas e expôs uma modernidade antes nunca vista, tanto nas relações sociais, escolaridade, novas regras trabalhistas e até na contagem do tempo, pois os horários eram respeitados e sinalizados com grande rigor. A educação foi um ponto muito importante para as companhias, pois para prestarem os melhores serviços e manterem a malha operando, necessitavam formar e treinar seus funcionários. O trecho a seguir enfoca a responsabilidade das companhias:

As companhias de estrada de ferro zelavam também pela educação de seus funcionários. Criaram escolas em que eles eram treinados na disciplina, responsabilidade e pontualidade que o serviço exigia. Destinavam-se também a seus filhos, garantindo assim a formação de futuros ferroviários. (TOLEDO; BRANCATELLI; LOPES, 2003, p. 38)

As oficinas de manutenção introduziram no interior métodos industriais que transbordaram, posteriormente, para pequenas empresas e plantas industriais de maior

expressão. Tecnologias e inovações chegavam mais rapidamente ao interior pelos caminhos férreos e transformavam a realidade das cidades que possuíam essas oficinas. “As locomotivas consertadas em oficinas de manutenção criadas para isso contaram com a presença de técnicos ingleses que treinaram os brasileiros. Essas oficinas constituíram uma verdadeira escola de formação de mão de obra para as indústrias brasileiras”. (TOLEDO; BRANCATELLI; LOPES, 2003, p. 38).

As regras de trabalho e hierarquia dos ferroviários eram extremamente rígidas e beiravam o militarismo, com as companhias alegando que necessitavam de relações estritas e severas, pois deveriam manter a segurança e a pontualidade dos horários. Deste modo, a hierarquia era muito observada, as diferentes “patentes” pouco se misturavam e o uniforme era um requisito indispensável. O lado negativo de toda essa ordem eram os severos castigos e os baixos salários para a maioria dos funcionários, e não era rara a eclosão de greves, visando o aumento dos salários e protestando contra problemas como as jornadas de trabalho despropositadas. (TOLEDO; BRANCATELLI; LOPES, 2003).

A vida social também foi influenciada pelas companhias ferroviárias. Funcionários de todos os escalões se organizavam para fundar clubes de serestas e de confraternização, e de grande importância foi a introdução dos clubes de futebol nas cidades que possuíam estações ferroviárias. Os exemplos são fartos pelo interior paulista, tais como: o Noroeste de Bauru, a Ferroviária de Araraquara, a Ponte Preta, em Campinas e o Paulista, de Jundiaí (na capital, formou-se o Nacional).

No território dos municípios mais industrializados da RA de Bauru, passam trilhos de três companhias férreas históricas que, atualmente, são controladas, por meio de concessão, por uma empresa. Os próximos parágrafos são destinados a relatar o desenvolvimento histórico e a situação atual das ferrovias Sorocabana, Paulista e Noroeste do Brasil, sempre relacionando com as cidades de Agudos, Bariri, Barra Bonita, Bauru, Jaú, Lençóis Paulista e Pederneiras.

A Companhia Estrada de Ferro Sorocabana foi criada em 1870 por empresários sorocabanos, com a intenção do transporte das safras de algodão, e primeiro trecho da ferrovia foi terminado em 1875, ligando Sorocaba a São Paulo. O transporte de algodão não surtiu o lucro necessário para a manutenção da ferrovia e sua expansão. A partir de 1880, o modal passou a transportar café e expandiu-se para o oeste paulista. As cidades

de Botucatu, São Manuel, Lençóis Paulista, Agudos e Bauru fizeram parte do trajeto de expansão da companhia. (SETTI, 2008, p.12)

No município de Assis, localizava-se a oficina da empresa. Em 1904, a companhia foi estatizada pela União, sendo repassada para o Estado de São Paulo. No ano seguinte, este repassou a ferrovia para a empresa São Paulo Railway, que administrou a estrada de ferro de 1907 a 1919; após essa fase de controle por capital privado, o poder público efetivou projetos de expansão e eletrificação. Em 1971, a companhia passou a integrar o sistema FEPASA – Ferrovia Paulista S/A.

Em 1976, o transporte de passageiros foi desativado e, atualmente, apenas o transporte de carga é realizado. Fato marcante para a RA de Bauru foi a construção da sede da companhia, em 1939, na cidade de Bauru. O prédio, imponente, foi dividido entre a E F Sorocabana, Cia Paulista e a Noroeste do Brasil.

Em 1999, a Sorocabana passou para a iniciativa privada pelo processo de concessão, e a Ferrobán foi a empresa responsável por operar o ramal. No ano de 2006, a empresa foi vendida para a América Latina Logística.

A Cia Paulista de Estradas de Ferro foi construída a partir de Campinas, em 1870. Em 1910, seus trilhos chegaram a Bauru, mas antes integrou as cidades de Jaú, Barra Bonita e Pederneiras ao circuito cafeeiro, que encaminhava a produção de café e outros artigos ao porto de Santos. A Cia Paulista foi responsável pela eletrificação de diversos trechos do modal, além de ter uma significativa rede de áreas com plantio de eucaliptos destinados à fabricação de dormentes e móveis para a empresa. Após a encampação estatal, as fazendas tornaram-se hortos públicos e de estudo (em 1961, a empresa foi encampada pelo Estado de São Paulo e, em 1971, passou a integrar o sistema FEPASA). (SETTI, 2008, p. 19).

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi inaugurada em 1906, com trajeto que tinha início no município de Bauru e, em 1952, chegou a Corumbá – MS, cidade fronteiriça a Bolívia. A intenção primordial para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil era a interligação entre o Porto de Santos e o Porto de Arica, no Chile. Em 1957, a Noroeste passou a fazer parte da RFFSA, tendo a União agregado em um mesmo comando, 22 ferrovias de todo o país. No ano de 1996, a Noroeste foi concedida à iniciativa privada e recebeu o nome de Novoeste; desde 2006, é controlada pela América Latina Logística. (REVISTA ATENÇÃO, 2009, p. 24 e 25)

O município de Bauru foi o que mais recebeu o impacto dos ramais ferroviários, e a construção do imponente prédio que abrigava escritórios das três ferrovias foi um marco da importância do modal férreo para a cidade, que recebia passageiros de toda região e estado, assim como levas de imigrantes que chegavam às fazendas e à cidade. Não surpreende, portanto, que o comércio tenha sido, tradicionalmente, uma função vital para a economia do município.

As estações ferroviárias eram o coração das cidades e o ponto de encontro da população, de artistas, comerciantes, religiosos e políticos. Todas as estações, atualmente, estão desativadas; algumas foram demolidas, e outras passaram por processos de revitalização e refuncionalização. (REVISTA ATENÇÃO, 2009, p. 24 e 25).

A estação ferroviária de Bariri foi demolida desde os anos 1970; a estrada de ferro que chegava à cidade era a EF Dourado, vinda de Trabiju, com acesso aos trilhos da Cia Paulista em São Carlos. A citada estrada de ferro foi encampada pela Cia Paulista, em 1949. Pela decadência do café e a ascensão das rodovias, o governador Laudo Natel desativou o ramal para Bariri, em 1966.

Agudos foi servida por duas estradas de ferro, a Cia Paulista e a Sorocabana, portanto, possuía duas estações ferroviárias. Os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana chegaram ao município de Agudos em 1903, e o prédio de sua estação foi inaugurado em 1905, mesmo ano em que a Cia Paulista chegou à cidade, vinda de Dois Córregos, ramal de Jaú. As duas empresas possuíam séria rivalidade por conflitos de áreas privilegiadas, deste modo, construíram duas estações ferroviárias, uma em cada topo do vale que forma a cidade, e até hoje elas podem ser vistas, frente a frente. (SITE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2012).

Os trilhos da Cia Paulista foram retirados em 1966 e sua estação, atualmente, é utilizada pela prefeitura, assim como a estação da Sorocabana; os trilhos desta, entretanto, ainda existem e possuem serventia para transporte de carga pela ALL.

A EF Barra Bonita foi inaugurada em 1929, e a linha passou a ser controlada pela Cia Paulista, em 1951. A estação da cidade possuía ligação com o porto local, formando assim uma área multimodal antiga, pois o movimento e as relações eram intensas com os portos fluviais de Botucatu e Piracicaba. Os trilhos foram suprimidos em 1966.

A cidade de Jaú, como maior centro cafeeiro da RA de Bauru, chegou a possuir três estações ferroviárias, a Jaú-Velha, de 1887 (EF Rioclarense e Cia Paulista), a Jaú- Dourado, 1913 (EF Dourado) e a Jaú-Nova, 1941 (Cia Paulista). Assim, entre os anos de 1941 a 1957, a cidade conviveu com as três estações, sendo todas interligadas. A estação velha foi desativada, em 1957, de todas suas funções, e em 1973 foi demolida. O mesmo ocorreu com a estação da EF Dourado, em 1964 e 1973. A estação nova, atualmente, é utilizada pela Secretaria da Cultura para escola de música.

Os trilhos da EF Sorocabana chegaram em 1898 à cidade de Lençóis Paulista, ano de inauguração da primeira estação. Em 1938, foi entregue o então novo prédio, que ainda existe no centro da cidade, e foi restaurado em 2006.

As estações da RA de Bauru sofreram não apenas o desgaste temporal, mas também foram expostas as mudanças administrativas e econômicas dos atores de comando (assim como no resto do país). Assim, a Estação Ferroviária de Bauru, que agregou as três companhias da região em um mesmo prédio, está abandonada desde 1999 e enfrenta incertezas quanto à sua refuncionalização. (SITE ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS DO BRASIL, 2012)

Como antes dito, a região foi influenciada por mudanças determinadas pelos poderes públicos, em escalas estadual e federal, durante todo o século XX e primeira década dos anos 2000. A administração das ferrovias trocou de mãos em vários momentos, e os motivos são indicados por Toledo; Brancatelli; Lopes (2003):

Enquanto a ferrovia deu prestígio aos políticos, sua construção foi reclamada por eles e garantida pelo Estado. Enquanto foi lucrativa, foi propriedade particular. Quando deu prejuízo, foi encampada pelo Estado. Hoje, retorna para as mãos da iniciativa privada. (TOLEDO; BRANCATELLI; LOPES, 2003, p. 84).

Assim, o governo de São Paulo, como já exposto, desde 1905 controlava a EF Sorocabana; a Cia Paulista, mais lucrativa e eficiente, foi encampada a partir de 1961, e as duas companhias foram unidas sob uma mesma empresa estatal em 1971, a Ferrovia Paulista S/A. A EF Noroeste do Brasil sempre foi administrada e comandada pela União.

A rede ferroviária nacional foi unificada pela criação da RFFSA, em 1957; o impacto para a RA de Bauru foi para a EF Noroeste do Brasil, que passou a ser comandada por um órgão unificado com sede no Rio de Janeiro. O ápice de linhas

férreas no Brasil ocorreu em 1960, quando o sistema totalizou 38.287 km; atualmente, o país conta com 29.790 km (ANTT, 2012).

Os anos 1990 foram de intensa mudança para o modal ferroviário. No Governo Collor, em 1992, o Congresso Nacional aprovou o programa de desestatização que incluía a rede férrea, entretanto, apenas em 1995 o mesmo congresso referendou a lei de concessões para a iniciativa privada, no governo de Fernando Henrique Cardoso. A primeira concessão na RA de Bauru foi a transferência de comando da EF Noroeste do Brasil para a empresa Ferrovia Novoeste S/A, a partir de 1996. (SETTI, 2008, p. 30)

A FEPASA foi federalizada em 1998, passando ao controle da RFFSA. Também no ano de 1998, a antiga FEPASA passa a ser chamada Malha Paulista pela União; posteriormente, foi concedida ao consórcio privado Ferrovias Bandeirantes S/A. As mudanças continuaram nos anos 2000, quando a América Latina Logística passou a controlar a FERROBAN e a Novoeste, a partir de 2006.

As intensas mudanças de controle entre os anos 1990 e 2006 pouco incrementaram, diretamente, o transporte ferroviário na RA de Bauru. Os impactos negativos das mudanças foram sentidos na zona urbana, em razão da deterioração das estações e ramais; a população e o setor econômico foram afetados também pelos conflitos trabalhistas ocasionados pelas demissões e perdas de receitas com a desativação e transferências das sedes das companhias férreas.

A discussão sobre os benefícios da administração privada nas ferrovias suscita muita controvérsia e sentimentalismos, entretanto, a maior parte das análises indica uma evolução na utilização do modal ferroviário no país, especialmente para cargas. Quando a análise tem foco no transporte de passageiros, a queda revela-se assustadora e irreversível, exceto as ferrovias de caráter urbano, cujas poucas linhas de longa quilometragem se sustentaram, sendo as mais conhecidas a EF Carajás e a EF Vitória-Minas (TOLEDO; BRANCATELLI; LOPES, 2003). O transporte de passageiros foi extinto em 1999, na RA de Bauru.

Para o transporte ferroviário de cargas, os números demonstram significativo aumento da carga transportada: no conjunto de todos os modais de carga na matriz brasileira, a ferrovia, em 1999, participava com 19,6%, e no ano de 2010 tinha parcela de 24% da matriz. A quantidade de carga transportada pela ferrovia, medida em TKU (toneladas-quilômetros úteis), aumentou consideravelmente desde a privatização, como indica Josef Barat em estudo do Ipea:

Entre 1996 e 2006, foram significativos os avanços ocorridos em função das concessões, podendo-se destacar: aumentos da produtividade em importantes segmentos do sistema; crescimento de mais de 130% nas toneladas-quilômetro úteis (TKUs) movimentadas; redução dos acidentes; crescimento das encomendas de locomotivas e de vagões para a indústria nacional; capacitação de uma nova geração de ferroviários para as mais avançadas tecnologias; lançamento de ações na Bolsa de Valores e contratos de longo prazo com clientes e operadores logísticos; reestruturação da Brasil Ferrovias, englobando a FERROBAN e FERRONORTE; e aumento do número de terminais intermodais, articulando-se com operadores logísticos, clientes e comunidades. (DESAFIO DO DESENVOLVIMENTO, 2012, nº 73).

As duas linhas que servem os municípios mais industrializados da RA de Bauru são administradas pela ALL desde 2006, como já exposto; na empresa, as duas linhas são conhecidas como ALL – Malha Oeste, que é a antiga Sorocabana acrescida da Noroeste do Brasil, e ALL – Malha Paulista, que agrega a antiga Cia Paulista. Os números e tabelas utilizados a seguir, deveriam conter apenas os volumes de cargas, números de acidentes e quantidade de vagões diretamente relacionados com os municípios estudados, entretanto, a empresa não disponibiliza valores particularizados de cada praça.

As tabelas ilustram a totalidade dos critérios escolhidos da Malha Oeste e Malha Paulista. A Malha Oeste tem como principais produtos transportados o minério de ferro, celulose, soja e farelo, açúcar, manganês, derivados de petróleo e álcool e areia, enquanto que a Malha Paulista transporta açúcar, cloreto de potássio, adubo, calcário e derivados de petróleo e álcool (Evolução do transporte ferroviário no Brasil, 2012). As duas malhas alcançam o Porto de Santos.

Os produtos mais transportados, com origem e destino na RA de Bauru, são os combustíveis derivados de petróleo, etanol, açúcar, madeira, compensados e areia. Produtos industriais com maior valor agregado vão por rodovia, em especial pela Marechal Rondon.

A tabela 12 indica um substancial aumento do número de vagões utilizados nas duas malhas que servem a região. Esse fato denota o investimento na produtividade da companhia e a procura dos produtores, comerciantes e exportadores pelo transporte mais barato e constante. Os números das malhas acompanham o movimento ocorrido por todo o Brasil, que foi o incremento da frota no modal ferroviário.

Tabela 12 – Vagões ferroviários em circulação na RA de Bauru – 2006 - 2012

Concessionárias	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ALL Malha Oeste	1.694	1.733	2.465	2.566	3.157	3.246	3.205
ALL Malha Paulista	2.908	3.301	7.505	7.672	9.173	10.311	9.615
Total do Brasil	72.148	82.575	90.037	91.654	95.808	101.983	104.931

Fonte dos dados: ANTT. Organizado pelo autor, 2012.

Entre os anos de 2006 e 2012, as duas malhas apresentaram maior utilização de vagões. A malha Paulista triplicou o número de vagões no período, chegando a 10.311 vagões em 2010. Apresentando a mesma tendência, a Malha Oeste duplicou o uso de vagões no mesmo período, alcançando a marca de 3.205 vagões, ainda no primeiro semestre de 2012.

Em uma primeira análise, o intenso tráfego das novas composições não provocou problemas de acidentes, pois, como demonstra a tabela 13, eles foram reduzidos no período entre 2006 e 1º semestre de 2012. As duas malhas operadas pela ALL apresentaram números decrescentes, refletindo a média nacional, que alcançou em 2010, o patamar de 12 acidentes por milhão de trens em cada quilômetro. Entretanto, a tabela 13 também indica uma aceleração dos acidentes nas duas malhas, no 1º semestre de 2012.

Tabela 13 - Índice de acidentes - Acidentes por milhão de trens x km

Empresas	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ALL Malha Oeste	151,00	188,00	302,30	261,35	67,53	46,66	27,20	26,42	23,69	30,19
ALL Malha Paulista	27,00	33,00	24,80	33,67	26,05	26,90	27,51	23,58	20,51	28,09
Total	36,00	32,00	31,80	23,00	14,00	14,00	15,00	15,00	14,00	12,00

Fonte dos dados: ANTT. Organizado pelo autor, 2012.

Por apresentar um grande número de municípios às margens das linhas férreas e possuir uma malha antiga, o Estado de São Paulo e, conseqüentemente, a RA de Bauru, apresentam uma série de problemas relacionados a acidentes, prédios abandonados e ocupação dos mesmos pelo comércio de drogas e criminalidade. Mesmo com os números de acidentes apresentando declínio, a percepção de acidentes e problemas, pelos moradores das áreas de risco, está mais aguçada. Essa percepção se deve a

frequentes acidentes nos últimos anos, que ficam mais evidentes em razão da retomada do tráfego ferroviário mais intenso, já que estava em baixa, há anos atrás.

Em artigo intitulado “Abandono da malha ferroviária põe Bauru em risco diariamente”, o jornalista Luiz Beltramin informa os principais problemas relacionados às três linhas férreas que passam por Bauru. As três antigas companhias construíram 100 km de trilhos no município, os quais no passado, se concentravam na zona rural; com o crescimento da cidade, acessos rodoviários e bairros inteiros cruzam e margeiam a ferrovia. Os principais problemas foram indicados por Beltramin:

Além dos riscos indiretos pela falta de zelo com relação aos trilhos, composições e imóveis que cercam a via férrea, outros perigos apesar de bem visíveis acabam despercebidos pela maioria que cruza a ferrovia na pressa de todos os dias. Dormentes podres, trilhos visivelmente tortos, mas que suportam toneladas de vagões carregados de combustível sobre rodas metálicas que soltam faíscas, ribanceiras ao lado da linha sem qualquer tipo de proteção, casas embaixo dos barrancos, rios desprotegidos de eventuais vazamentos em acidentes... Essas foram algumas das observações que a reportagem anotou em apenas um dia percorrendo trechos da malha ferroviária urbana em Bauru. Especialmente na ocupação do Parque das Nações, uma coleção de problemas coloca em risco a segurança de moradores. O lixo espalhado ao lado da via férrea completa o cenário de abandono. Moradores das casas a poucos metros de onde passam os trens pesados sobre os trilhos irregulares se dizem cientes do risco, mas alegam não ter alternativas. “Nunca aconteceu nada, mas se acontecer não sei o que faria. A gente não tem para onde correr”, alega a moradora Andréia de Melo, 30 anos. (JORNAL DA CIDADE, 2012, 17/06/2012)

Desde 2007, as cidades da RA de Bauru e seus atores, prefeituras, Polícia Militar, Ministério Público, ANTT, sindicatos e ALL travam constante disputa judiciária, publicitária e denunciativa para encontrar os responsáveis pelos problemas expostos no texto acima. A ALL se defende alegando que a construção de cancelas para regular o tráfego esbarra na burocracia da Prefeitura, ANTT e Ministério Público; o texto abaixo retrata a explicação dada a reportagem pela empresa:

O documento elaborado pela assessoria de imprensa ainda cita que, apenas em 2011, foram trocados mais de 35 mil dormentes apenas na região de Bauru, onde também, segundo a empresa, foram trocados 15 quilômetros de trilhos, num investimento estimado em R\$ 10 milhões. “A empresa dará continuidade ao seu plano de investimentos na região”, assegura a companhia. (JORNAL DA CIDADE, 2012, 17/06/2012)

Como demonstra a tabela 14, o movimento de cargas, a partir de 2003, sofreu variação, porém as duas malhas estudadas chegaram com números relevantes no ano de

2011. Após a privatização, as ferrovias brasileiras aumentaram a capacidade de transporte de cargas, depois de anos de estagnação, na década de 1990. O impulso acompanhou o crescimento econômico apresentado pelo país, especialmente, das exportações de *commodities* (o total de cargas transportadas no país aumentou consideravelmente, passando de 345 mil toneladas, em 2003, para 453 mil toneladas em 2011). Entre os anos 2003 e 2004, as duas malhas apresentaram queda no transporte de cargas, entretanto, os volumes nas duas malhas são crescentes, desde 2009.

Tabela 14 - Carga transportada em milhares de Tonelada Útil – tu.

Empresas	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ALL Malha Oeste	2.229	2.709	3.497	3.355	2.690	3.235	2.778	4.430	4.421	1.787
ALL Malha Paulista	23.411	20.545	4.438	4.221	3.473	5.229	4.917	6.719	7.490	2.567
Total	345.111	377.776	388.592	889.113	414.925	426.520	379.441	435.248	453.260	220.133

Fonte dos dados: ANTT. Organizado pelo autor

As cargas relacionadas diretamente à região de Bauru são o etanol, o açúcar, areia, toras de eucalipto, soja embarcada e desembarcada no porto intermodal de Pederneras e derivados de petróleo. Desde 2008, o grupo Cosan aumentou sua participação no setor de logística, tanto para a exportação de etanol quanto para de açúcar. Em fevereiro de 2012, o grupo sucroalcooleiro comprou 6% de participação da ALL, relação que já era estabelecida desde 2008, quando o grupo iniciou a exportação pelo porto de Santos, através da ferrovia, de 3, 6 milhões de litros de etanol/mês, a partir de Bauru (JORNAL DA CIDADE, 2008 e 2012).

O debate sobre a utilização da ferrovia pela cidade de Bauru e região é presente entre economistas e pesquisadores do referido município. Em artigo escrito pelo jornalista Adilson Camargo, em 2010, especialistas evocam a multimodalidade da região, mas indicam que investimentos pesados são necessários para a ferrovia voltar a ter importância para outros setores econômicos. O trecho abaixo elucida a baixa utilização dos demais modais presentes na cidade de Bauru e o possível aquecimento com o transporte de combustíveis comandado pela Petrobras:

Apesar de contar com os diversos modais à sua disposição, o setor produtivo da cidade se utiliza quase que exclusivamente de apenas um: a rodovia. Os demais são subaproveitados. A hidrovía Tietê-Paraná está operando com apenas 25% de sua capacidade. A aposta está na chegada da Transpetro, subsidiária da Petrobras, para dar um impulso ao setor. A ferrovia, por sua vez, está recebendo investimentos da América Latina Logística (ALL) para

recuperar a malha e tornar o transporte mais seguro. (JORNAL DA CIDADE, 31/10/2010)

Para José Alcides Gobbo Júnior, professor da Faculdade de Engenharia de Produção da Unesp –Bauru, é imprescindível a retomada de investimentos para a modernização dos modais e retomada da influência positiva dos meios de transportes na RA de Bauru. A compra de novas locomotivas e vagões, a construção de infraestrutura mais eficiente de embarque e desembarque, são os caminhos para destravar o transporte.

Segundo ele, a ferrovia vai crescer porque é o meio mais eficiente. Além de ter condições de transportar muita carga, consome menos e polui menos. “É um modal que tem várias vantagens, mas precisa de investimentos para aumentar a capacidade, recuperar os trilhos, modernizar e comprar locomotivas. É aí que Bauru pode ganhar, porque a cidade está integrada ao modal ferroviário”, prevê. Da mesma forma, segundo ele, a hidrovia também tem grande capacidade de transporte com baixo consumo. No entanto, para a multimodalidade funcionar, é preciso que os diferentes meios estejam integrados e automatizados para não causar prejuízos. Segundo Gobbo, a troca de modal tem de ser rápida e eficiente. E isso não existe hoje (JORNAL DA CIDADE, 2010).

Como se pode notar, os capitais privados foram e são muito importantes para a operacionalização dos modais de transporte na RA de Bauru. É necessário, contudo, que se enfatize, sobremaneira, a ação do poder público, principalmente estadual, como agente indutor do desenvolvimento, com iniciativas de implantação de ferrovias, rodovias e transporte fluvial e com a regulação e controle exercidos pelos órgãos e agências de governança.

3.2 A base agropecuária em uma nova combinação produtiva (café, cana-de-açúcar, pecuária e silvicultura)

Desde o início de nossa investigação, o entendimento do setor agropecuário e de sua evolução regional pareceu-nos de grande importância para melhor compreensão do setor secundário dos municípios mais industrializados da RA de Bauru, dada a sua relevância, haja vista a identificação de um compartimento industrial ligado diretamente à atividade agropecuária. Assumida essa vinculação genética e funcional, impõe-se agora o esboço de um panorama geral das principais atividades agropecuárias atualmente existentes na RA de Bauru, (café, pecuária e eucaliptos) e, ainda, uma análise da produção de cana-de-açúcar, relacionada com as grandes usinas sucroalcooleiras existentes nos municípios.

Antes, porém, para melhor entendimento da importância da atividade primária na atividade industrial da RA de Bauru, convém destacar o quadro 5, o qual indica importantes empresas do setor de transformação ligadas diretamente com a agropecuária regional, cabendo salientar que muitas das empresas abaixo indicadas serão analisadas quando do exame do compartimento industrial diretamente vinculado à agropecuária da região.

Quadro 5 - Produtos agrícolas e indústrias relacionadas – RA de Bauru - 2012

Produtos Agrícolas	Indústrias relacionadas diretamente com o setor agropecuário
Café	Torrefação e moagem de café: Café Made in Brazil (Bariri); Café Radar (Bauru); Café Central (Jaú); Café Bico de Pedra (Jaú) e Café Tesouro (Lençóis Paulista)
Carne bovina, aves e suínos	Frigorífico Mondelli (Bauru) e Frigol (Lençóis Paulista), Avícola Paulo (Bariri), Itabom (Itapuú) e Globoaves (Bariri)
Eucalipto e pinus	Duratex (Agudos); SC embalagens de Madeira (Bauru); Stalo Bauru Mobiliário Escolar (Bauru); Lutepel Ind. e Comércio de Papel (Lençóis Paulista); Lwarcel (Lençóis Paulista)
Cana-de-açúcar (Usinas)	Usina da Barra Grande (Lençóis Paulista); Guaricanga (Presidente Alves); Della Coletta (Bariri); Raízen - Usina Dois Córregos (Dois Córregos); Raízen Diamante (Potunduva); Copersucar – Ipiranga (Iacanga); Usina São José (Macatuba); Santa Cândida (Bocaina); Cosan (Barra Bonita).
Cana-de-açúcar (produtos derivados do açúcar)	Sukest (Bauru); Kraft Foods (Bauru); Da Barra (Barra Bonita); Ajinomoto (Pederneiras), Balas Tófano (Jaú).

Fonte: Organizado pelo autor, em 14/08/2012.

Como fica evidente, o quadro 5 expõe as indústrias que possuem forte relação com as atividades agropecuárias da RA de Bauru e, mais especificamente, as fábricas presentes nos municípios mais industrializados da RA. Ele indica três fábricas de torrefação de café nas cidades estudadas. Em Bauru, localizada no distrito industrial, a Café Radar é a única torrefadora de café ainda presente no município. Em Lençóis Paulista, encontra-se a Café Tesouro, planta que pertence ao grupo homônimo de Botucatu. Na cidade de Bariri, localiza-se a fábrica Made in Brazil, que produz cafés para exportação e com selos de qualidade.

O setor de abatedouro de bovinos, aves e suínos está presente em Bauru (Mondelli), Lençóis Paulista (Frigol) e Bariri (Globoaves). Porém, o setor de maior relação é o ligado à cana-de-açúcar, pois as usinas sucroalcooleiras necessitam, por razões de produtividade e logística, estar próximas às áreas produtoras. Consequentemente, após a produção de açúcar, muitas fábricas de doces estão instaladas na região, especialmente em Bauru e Jaú, sendo o exemplo mais notável a fábrica da Kraft Foods, no distrito industrial de Bauru, que produz balas e gomas de mascar para todo o Brasil e alguns países da América Latina.

Como se pode facilmente perceber, muitos municípios da região são especializados em algum tipo de produto, ou sediam plantas de poderosas empresas agroindustriais, como é o caso de Jaú, Lençóis, Agudos, Barra Bonita e Bariri (de acordo com o quadro 5).

A seguir, tentaremos, em síntese tão breve quanto possível, mostrar os principais traços e processos do panorama agropecuário recente da RA, a saber, a redução da importância da cafeicultura, a dinâmica da atividade pecuária (bovinos, aves e suínos), o avanço da silvicultura de eucalipto e pinus e a poderosa força da cana-de-açúcar e sua cadeia produtiva.

A *agropecuária*, após a Revolução Industrial, apresentou menor participação na geração de riqueza dos países desenvolvidos e mesmo em alguns subdesenvolvidos, no entanto, a referida atividade continua gerando riqueza e sendo de suma importância para o abastecimento das populações e para a produção de matérias primas para outros setores da economia. Assim, em países desenvolvidos, as práticas agrárias recebem atenção por parte do poder público e da iniciativa privada, pois são relevantes para a economia, e a sociedade.

Para os países em desenvolvimento, em especial o Brasil, a *agropecuária* foi importante, desde a colonização. O potencial agropecuário está presente até hoje, e a atividade não pode ser desprezada, pois foi, e é, geradora de riqueza, não apenas para o país, mas também para as populações presentes nas regiões agrárias. Minimamente, algum tipo de circuito econômico é efetivado nas regiões hóspedes e, dependendo do tipo de cultura, existem significativas estruturas e desdobramentos produtivos nas áreas.

A *agropecuária* brasileira vive um novo surto de crescimento, desde 2000, pois com o maior consumo de alimentos pela China, Índia e outros países emergentes, fortaleceu-se com a maior demanda. O aumento do consumo interno também é

significativo, devido à expansão da chamada classe média C, que forjou necessidades alimentícias de grandes proporções.

Em consequência, a expansão do chamado agronegócio foi tão marcante que, paralela a uma relativa estagnação industrial, hoje se fala em “reprimarização” da economia brasileira.

Outro fator significativo para o aumento da produção agrícola nacional é a utilização de certas matérias primas para a produção de *biocombustíveis*. O mais tradicional plantio para a geração de energia é o da cana-de-açúcar, sendo que o país utiliza o produto desde os anos 1940, para adicioná-lo à gasolina e, após 1975 com o Proálcool, para utilizar diretamente nas bombas. Cabe destacar ainda, o crescente uso do bagaço da cana para a produção de energia termelétrica. Os municípios aqui focalizados na RA de Bauru, receberam e recebem o impacto do setor sucroalcooleiro diretamente. Além da utilização do álcool como biocombustível, o Brasil faz uso da soja e mamona para produzir o biodiesel, que são misturados ao diesel comum.

Com todas essas características e fatos contemporâneos, a agropecuária continua apresentando importância para os municípios do interior, sejam aqueles presentes nas novas fronteiras agrícolas, sejam os municípios com longa tradição agrária. Esse é o caso dos municípios mais industrializados da Região Administrativa de Bauru, (como se viu pela periodização feita no item 3.2.1), inseridos no circuito produtivo agrário nacional desde o século XIX. Neles, a agropecuária criou profundas marcas na atividade econômica, na sociedade, na arquitetura e infraestrutura das cidades e áreas rurais (TOLEDO, 2009).

Como primeiro aspecto, reitere-se que a RA de Bauru apresenta condições e recursos naturais favoráveis à prática agrícola. Em um primeiro momento histórico, a abundância de madeira, na Mata de Planalto (transição da floresta Mata Atlântica e Cerrado), serviu para abastecer as necessidades de moradia e energia; a natureza do território, contudo, foi muito mais profícua no oferecimento de fertilidade no solo, de clima ameno e úmido, além da presença de águas subterrâneas e superficiais (ROSS, 1998).

O solo da região, conhecido como “terra roxa” e originado da decomposição do basalto, rocha magmática extrusiva formada pelo resfriamento do derramamento de lava vulcânica, está presente em grande parte do planalto ocidental paulista ou das chapadas e planaltos da bacia do rio Paraná, segundo a classificação de Jurandy Ross (1998).

Vale reiterar que o principal município do estudo, Bauru, não possui o solo de terra roxa, pois sua pedologia apresenta apenas formação arenítica, por isso a cidade é conhecida como “Capital da Terra Branca”.

Com “terras roxas” férteis (menos em Bauru), a área é abastecida, como se viu, pela bacia do rio Tietê, que possui grande potencial de navegação e produção de energia. Além das águas superficiais, a área possui, depositada em sua estrutura geológica, grande quantidade de água, que forma o Aquífero Guarani, reserva hídrica utilizada para o abastecimento urbano e rural, o qual, entretanto, sofre com o risco de poluição de efluentes sanitários, agrotóxicos e quebra do ciclo de reposição.

O clima da área é o Tropical Continental, influenciado pela altitude; em algumas cidades, as chuvas ocorrem no verão e as estiagens são características do inverno. A ausência da umidade no inverno sempre foi minimizada pela rica e complexa rede hidrográfica.

Todo esse quadro físico influenciou fortemente a implantação e a expansão da cultura cafeeira, na área em questão.

Com o avanço da cultura de exportação do café, infraestruturas de produção de técnica e conhecimento foram montadas em São Paulo, concomitante com o avanço da cafeicultura no interior. Ramos indica alguns exemplos:

O estado de São Paulo desde o período da cafeicultura agrega fatores locais que atraem recursos, políticos, financeiros, produtivos e científicos para o território paulista. A partir do século XIX o estado já experimenta uma agricultura mais moderna em relação às outras regiões do país, cabe lembrar que a criação do Instituto Agrônomo de Campinas e a Escola Superior de Agronomia Luiz de Queiroz em Piracicaba foram criadas em 1892 e 1901 respectivamente (RAMOS, 2001, p. 381).

Esse processo de modernização e aumento da produtividade e do rendimento do meio agrícola são fatores presentes na agricultura paulista, em todo o século XX. As mudanças técnico-científicas experimentadas no espaço geográfico brasileiro não deixaram incólume a agricultura, muito menos o setor primário paulista, e esses centros de excelência no interior contribuíram com outras culturas, especialmente no setor sucroalcooleiro. Santos informa:

Inovações técnicas e organizacionais na agricultura concorrem para criar um novo uso do tempo e um novo uso da terra. O aproveitamento de momentos vagos no calendário agrícola ou o encurtamento dos ciclos vegetais, a velocidade da circulação de produtos e de informações, a disponibilidade de crédito e a preeminência dada à exportação constituem, certamente, dados

que vão permitir reinventar a natureza, modificando solos, criando sementes até buscando, embora pontualmente, impor leis ao clima. Eis o novo uso agrícola do território no período técnico-científico-informacional. (SANTOS;SILVEIRA, 2001, p.118)

Apesar desses avanços, a cafeicultura perdeu espaço na RA de Bauru, progressivamente, desde a década de 1940, devido à crise internacional e a concorrência de outras regiões e países. A cafeicultura na região foi trocada pelo algodão nos anos 1940 e 1950 e, posteriormente, para a cana e pastagens.

Na virada do século XXI, a agropecuária da RA de Bauru produzia 7,2 % da riqueza do setor no estado, sendo os produtos mais importantes a cana-de-açúcar, a pecuária de corte e a avicultura. (SEADE, 2002).

A tabela 15 elucida a perda da cafeicultura em área colhida (em ha) e em produção (em grão – toneladas), desde o ano de 1990. A redução, quase constante, é verificada tanto no estado como na RA de Bauru. Novamente, os dados reforçam que as mudanças foram de ordem nacional.

A redução da área colhida, na RA de Bauru, foi significativa, pois a cultura sempre fez parte da evolução geoeconômica da região. A perda de área foi constante durante o período de análise, restando apenas 9,3 mil hectares de área destinada ao café, utilizado para complementação de renda por alguns agricultores.

A cultura do café, mesmo apresentando boa remuneração, tem o aspecto negativo do tempo de plantio, enquanto o eucalipto, a soja, a pecuária e a cana possuem maior rapidez no retorno financeiro.

Tabela 15 – Evolução da produção de café – em área Colhida (Em ha) – Café (Em Grão) (toneladas) Total Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total SP	567.027	241.385	211.552	221.700	201.536
Total SP	324.776	102.600	217.796	201.130	277.319
RA Bauru	60.403	18.684	13.938	13.619	9.357
RA Bauru	28.894	7.845	16.132	10.794	10.111

Fonte dos dados: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012, Organizado pelo autor.

A troca da cafeicultura, especialmente por cana, foi um fenômeno verificado em quase todo o interior de São Paulo. A cultura migrou para os planaltos elevados dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo, onde foram implantadas técnicas mais produtivas, com plantas com aprimoramento genético e trabalho intensivo.

Outra atividade do setor primário que perdeu produção e área na RA de Bauru foi a *pecuária de bovinos*. Logo após a crise cafeeira, ela se tornou relevante para a composição da renda na zona rural; entretanto, como se pode ver pelas tabelas 16 e 17 ocorreu queda da produção no número de cabeças e na atividade leiteira, 2005 e 2010, tanto no estado como na RA de Bauru.

Tabela 16: Evolução na produção de bovinos – Rebanho (Em cabeças) – Est. de SP e RA de Bauru – 1990/2010

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total SP	12.262.909	13.148.133	13.091.946	13.420.780	11.197.697
RA Bauru	1.078.809	1.023.946	1.063.938	1.161.082	858.055

Fonte dos dados: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012. Organizado pelo autor.

O fato é marcante, pois a RA de Bauru possui três grandes frigoríficos em seu território; Lins, município que fica a noroeste de Bauru, também possui um grande abatedouro, incorporado recentemente ao mercado nacional. Mesmo sendo uma área contígua à RA de Araçatuba, região conhecida como a “terra do boi gordo”, a RA de Bauru reduziu seu rebanho, substituindo por outras atividades. Vale ressaltar que os números não conseguem captar o avanço da pecuária intensiva e a melhora da pastagem, em algumas fazendas.

Em decorrência, a *produção leiteira* (tabela 17) também sofreu acentuada queda na RA de Bauru, do ano de 1990 até o ano 2000; posteriormente, com a recuperação dos preços e pelo aumento do consumo interno, a queda foi abrandada. Porém, os números são constantemente decrescentes e denotam redução na atividade pecuária e perda para outras culturas em ascensão. O estado, nos últimos anos, apresentou queda na atividade leiteira, indicando que a mudança foi de caráter e escala mais abrangentes.

Tabela 17 – Evolução da produção de Leite – Produção (em mil litros) – Estado de São Paulo e RA de Bauru 1990/2010

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total SP	1.960.781	1.981.844	1.861.425	1.744.179	1.605.663
RA Bauru	100.010	80.855	59.520	57.770	55.980

Fonte dos dados: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012. Organizado pelo autor.

A mudança ocorrida na pecuária paulista é resultado do aumento da produção no Centro-Oeste e Norte do País. No próprio Estado de São Paulo, ocorreu uma migração,

desde os anos 1960, para as regiões administrativas de Araçatuba, Presidente Prudente, São José do Rio Preto e Barretos, onde as terras eram adquiridas com menor custo. Entretanto, nos últimos anos, a cana avançou, também, para essas áreas.

Os rebanhos de *galináceos e suínos* são importantes para abastecerem abatedouros presentes em municípios na RA de Bauru e compõem a renda de pequenos e médios produtores. Através das tabelas 18 e 19, pode-se depreender que, quando relacionados com os valores estaduais, os rebanhos não possuem acentuada relevância, mas para a atividade regional, tanto urbana quanto rural, merecem destaque.

A tabela 18 indica que o rebanho de *aves* na RA ficou relativamente estável, com crescimento entre os anos 2005 e 2010, pois as cidades de Itapuí e Bariri apresentam grandes abatedouros e essas empresas necessitam criar uma rede de fornecedores na zona rural da região.

Tabela 18 - Evolução da produção de galinhas – (Em cabeças) – Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total SP	35.204.005	38.298.829	39.550.876	39.178.664	43.789.280
RA Bauru	1.294.430	1.037.352	1.243.543	1.129.906	1.167.591

Fonte dos dados: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012. Organizado pelo autor.

O mesmo fato é verificado no rebanho de *suínos* que, ao contrário dos valores estaduais, aumentou sua participação na RA de Bauru (tabela 19). A produção de aves e suínos, atualmente, é feita com método intensivo e, basicamente, possui a mesma característica de insumos para os dois rebanhos. Os abatedouros transferem tecnologia e antecipam as compras dos cooperados, associados ou contratados.

Tabela 19 - Evolução da produção de Suínos – (Em cabeças) – Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010

	1990	1995	2000	2005	2010
Total de SP	2.027.007	2.142.888	1.902.275	1.706.862	1.693.632
RA Bauru	83.286	82.744	62.723	72.009	115.867

Fonte dos dados: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012. Organizado pelo autor.

A RA de Bauru, como outras regiões do estado, não foi influenciada apenas pelo aumento do plantio da cana-de-açúcar. Outros cultivos avançaram nas tradicionais áreas de café, algodão e pastagem, tendo a *silvicultura* aumentado em área plantada sua produção em metro cúbico. O multiuso para a madeira processada de pinus e eucalipto,

sendo a última de maior preferência, fez o cultivo avançar em solos de baixa fertilidade e deteriorados, formando áreas denominadas como “desertos verdes”. Nos municípios de Bauru, Lençóis Paulista e Agudos, os territórios foram ocupados pela silvicultura.

A presença do cultivo da madeira é tradicional em Agudos e Lençóis, pois, nesses municípios, unidades de processamento da madeira (compensado, celulose e resinas) estão presentes há décadas. O crescimento do cultivo em Bauru e municípios adjacentes está relacionado ao aumento produtivo das fábricas regionais e, também, às novas plantas de celulose em Três Lagoas – MS, na divisa do estado e no final da rodovia Marechal Rondon.

Todas as tabelas relacionadas ao cultivo da silvicultura apresentam números significativos para a região. Na Tabela 20, que demonstra a evolução da produção de lenha com o objetivo de madeira para a queima em fornos, caldeiras, fogões e lareiras, pode-se notar que houve redução na participação do estado e da RA de Bauru, fato explicado pelo aprimoramento do cultivo das árvores para fins mais nobres. A lenha pode continuar sendo produzida, pois os galhos e troncos não utilizados na produção de celulose, madeira de serraria e compensado são destinados à queima, por isso, a produção, a partir dos anos 2000, não tem decadência acentuada.

Tabela 20 - Evolução da produção de Lenha – Produção (Em metros cúbicos) - Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total SP	8.182.079	6.816.037	7.242.438	6.812.087	6.662.921
RA Bauru	1.158.095	421.853	531.749	437.904	406.587

Fonte dos dados: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012. Organizado pelo autor.

As demais tabelas (21, 22 e 23) indicam atividades relacionadas à silvicultura. Embora os dados não especifiquem os tipos de árvores que são produzidas, supõe-se que sejam eucalipto, pinus, pinheiro, gemelina e sabiá. Desde o ano 2000, é notável a troca do pinus por plantio de eucalipto, por toda a RA de Bauru. A planta australiana é preferida, pois cresce mais rápido, é mais produtiva para a fabricação de celulose e seus subprodutos são aproveitados por outras atividades.

O *processamento da madeira* para a produção de celulose é destacado na tabela 21. Em 1990, existia uma produção de tora maior que no ano de 2010; assim, os anos 1990 foram de perda, mas, a partir de 2000, a produção de tora para papel e celulose iniciou uma recuperação.

Tabela 21 – Evolução da produção de Madeira em Tora para Papel e Celulose – Produção (Em metros cúbicos) - Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total SP	11.788.081	8.877.696	11.996.347	15.592.240	17.212.783
RA Bauru	2.078.611	823.742	1.042.426	1.488.782	1.576.746

Fonte dos dados: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012. Organizado pelo autor.

Essa recuperação está relacionada com investimentos efetuados nas unidades de processamento em Lençóis Paulista (papel e celulose) e em fábricas que utilizam papel nas cidades de Bauru, Jaú e Agudos. Os investimentos para a ampliação das unidades produtivas são de capital nacional e de capital local, sendo a fábrica de celulose mais significativa a Lwarcel, em Lençóis Paulista.

A Tabela 22 complementa as informações da tabela anterior, pois indica a utilização das toras para os demais fins (fibras, vigas, postes, caibros, estacas, etc.). Os valores demonstram grande recuperação a partir dos anos 2000, e este aumento tem grande relação com a ampliação da fábrica da Duratex S/A, em Agudos, planta industrial que utiliza os pinus e o eucalipto para fabricar produtos laminados de madeira (MDF, MDP e HDF).

Tabela 22 – Evolução da produção de Madeira em Tora para Outros Fins (exceto Papel e Celulose) – Produção (Em metros cúbicos) - Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1990/2010.

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total SP	4.674.191	5.041.907	5.134.711	8.469.753	8.952.989
RA Bauru	1.406.331	1.126.111	1.081.672	2.098.157	2.148.981

Fonte dos dados: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012. Organizado pelo autor.

Pela análise das tabelas 20 e 22, constata-se a importante participação da RA de Bauru na composição da produção da madeira no estado, pois, no setor de papel e celulose, a região produz quase 10% de todo o estado e, no setor de toras para outros fins, alcança 25% da produção estadual.

A tabela 23 indica a produção de folhas de eucalipto destinadas às indústrias de *extração do óleo essencial* (eucaliptol). A RA de Bauru possuía uma produção superior à atual em 1990, e uma recuperação da produção ocorreu a partir de 2005. Os óleos essenciais são usados nas indústrias farmacêutica, alimentícia, de cosméticos e de

produtos sanitários. A RA de Bauru contribuiu, em 2010, com mais de 25% da produção estadual.

Tabela 23 – Evolução na produção de eucalipto (Folha) – Produção (Em toneladas) - Estado de SP e RA de Bauru – 1990/2010.

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total SP	17.82 4	13.92 3	9.297	13.09 3	13.37 0
RA Bauru	4.139	2.990	1.768	1.216	3.620

Fonte: IMP – SEADE, acesso em 14/08/2012. Organizado pelo autor.

É necessário destacar que em pequenas e médias propriedades, ao redor das cidades analisadas, ainda existem produções de hortifrúti granjeiros, milho, batata-doce, amendoim, algodão, macadâmia e um considerável e robusto cultivo de abacaxi e avocado (espécie menor de abacate, utilizado na culinária mexicana e para dietas).

A produção agropecuária da região, por mais que tenha se especializado em cana e silvicultura, ainda guarda traços de *policultura*, especialmente nos pequenos municípios e em área de pequenas e médias propriedades. Como qualquer área de acumulação capitalista, contudo, algum tipo de produção pode sofrer especialização e ganhar escalas produtiva e territorial. Nos anos 1990 e 2000, ocorreu o aumento generalizado da atividade canavieira e a área destinada a essa cultura se efetivou em detrimento de outras atividades primárias tradicionais no interior do Estado de São Paulo. Na RA de Bauru, não foi diferente, e a cana assumir importância primordial.

O *complexo canavieiro* tem longa tradição no Brasil; desde Tomé de Souza, até a criação do Instituto de Açúcar e Alcool, em 1933, o setor sucroalcooleiro foi de grande importância para o poder público e para o desenvolvimento socioeconômico brasileiro. O maior investimento na produção de álcool, até os anos 2000, foi o Proálcool, o qual ofereceu financiamentos e subsídios para a produção de etanol (anidro e hidratado), com a intenção de debelar a crise energética proporcionada pela elevação do preço do barril de petróleo, em 1973. (SHIKIDA, 1998).

Os anos 1980 e 1990 foram de acomodação nos preços dos combustíveis fósseis e de perda de credibilidade na eficácia do álcool, pelo consumidor brasileiro. Somando-se a isso, a crise fiscal e o plano de estabilização financeira promovido pelo governo FHC retiraram a regulação e o apoio do setor sucroalcooleiro, tanto na região Nordeste como na região Centro-sul. A partir desse momento, os produtores tiveram que buscar uma auto regulação e enfrentar o desafio da competição internacional e nacional.

A produção de cana-de-açúcar, especialmente no complexo Centro-sul, é feita por empresas dos mais diversos portes, sendo o Estado de São Paulo o maior produtor do país; essas empresas possuem diferentes graus de tecnologia e de produtividade. Dentro da área paulista, as regiões mais antigas, como Piracicaba, Jaú, Ribeirão Preto e Campinas, detêm produções significativas, porém, já não possuem o poder de expansão, que fica com as terras a noroeste, nordeste e oeste do Estado de São Paulo, as quais atualmente, lideram a produção por tonelada.

De acordo com a FAO –ONU, o Brasil é o maior produtor mundial de cana-de-açúcar; a produção brasileira, em 2010, chegou a 719 milhões de toneladas. Para se ter um parâmetro de comparação, o segundo colocado, que é a Índia, produziu 277 milhões de toneladas. Se o Estado de São Paulo fosse um país, ficaria com a segunda colocação, pois a produção do estado chegou a 426 milhões de toneladas. Os valores são impressionantes, pois o Brasil ficaria em segundo lugar se a produção de São Paulo fosse suprimida. Assim, o estado paulista, além de ser o maior produtor mundial, detém quase 60% da produção nacional (FAOSTAT, 2012 e IBGE, 2012 – SIDRA, tabela 1612).

A produção descrita se destina às usinas sucroalcooleiras, presentes nas áreas canavieiras. O fortalecimento dessas empresas se dá pela aquisição de novas plantas industriais, diversificação dos produtos e geração de energia. O deslocamento das usinas tem a barreira dos transportes, pois a cana in natura, perecível, não pode ser transportada em longos trajetos, por perda de qualidade (redução de sacarose). Deste modo, a produção da cana e a montagem de novas usinas estão articuladas, no espaço geográfico.

A expansão é confirmada pelos números relacionados à área cultivada e a produção da gramínea. As tabelas 24 a 27 demonstram que, desde os anos 1990, a produção de cana-de-açúcar, tanto no Estado de São Paulo quanto na RA de Bauru, teve um significativo aumento.

A RA de Bauru, no período, quase dobrou sua área destinada à cultura, e mais que duplicou a produção em toneladas. Esse fenômeno é influenciado, como já explicitado, por demandas externas a RA, pois a mesma tendência é verificada no Estado de São Paulo, o maior produtor de açúcar e álcool do mundo.

Os investimentos realizados nas fazendas de cultivo da planta, em sua maioria, foram de grupos de capital nacional e também de financiamento externo. Esse fato é

relevante, pois, como o café em seu período áureo, a cana transformou a economia da região, através de agentes externos a ela. Assim, mais uma vez se constata a vinculação do desenvolvimento agropecuário e industrial dos municípios mais industrializados da RA de Bauru a influências externas.

Quadro 6 - Usinas que formam o cinturão sucroalcooleiro na RA de Bauru – 2012

Lençóis Paulista	Usina da Barra Grande
Presidente Alves	Guaricanga
Lins	USINALINS – Grupo Batatais
Promissão	EQUIPAV
Bariri	Della Coletta
Dois Córregos	Raízen - Usina Dois Córregos
Jaú	Raízen Diamante (Potunduva) Cosan
Iacanga	Copersucar – Ipiranga
Macatuba	Usina São José
Bocaina	Santa Cândida
Barra Bonita	Cosan/DA Barra

Fonte: Dados coletados nos sites das empresas pelo autor, junho, 2012.

Agregada a essa atividade agrícola, que se espalha por quase a totalidade de municípios da região, várias cidades apresentam plantas de processamento de álcool e açúcar, formando um grande cinturão de usinas sucroalcooleiras na região (quadro 6).

As usinas canavieiras auxiliam a compor a matriz de energia elétrica da região, pois oferecem ao sistema energia elétrica advinda das termelétricas alimentadas pelo bagaço da cana.

A formação do cinturão de usinas sucroalcooleiras na Região Administrativa de Bauru teve seu processo reforçado pela forte urbanização e modernização da agricultura paulista e regional. Ramos (2001) aponta uma correspondência entre urbanização e industrialização para a modernização da agricultura, e esse processo exemplifica a evolução do setor canavieiro na região estudada.

A produção agrícola, seguindo o processo de urbanização e industrialização, insere-se cada vez mais na lógica industrial de produção. Para manter os níveis de rendimento desejados, essa atividade precisa elevar constantemente a sua produtividade e, para tanto, adotar novas tecnologias de produção e organização. (RAMOS, 2001, p. 376).

Mesmo não fazendo parte da cadeia direta de produção, (plantio e usinas), Bauru se beneficia largamente dessa atividade regional por apresentar indústrias de peças e de manutenção para usinas (painéis elétricos, mangueiras e bombas hidráulicas), empresas prestadoras de serviços, mão-de-obra, centros educacionais, condomínios residenciais e comércio que amparam as cidades produtoras de açúcar e etanol.

As transformações apresentadas pelo setor estão diretamente influenciadas pela escala global e, também, pelo processo de concentração da produção das usinas em escala nacional. As mudanças verificadas estão relacionadas à mecanização, fusões e infraestrutura regional.

Tabela 24 – Produção de cana-de-Açúcar – Produção (Em toneladas) Estado de SP e RA de Bauru e outras – 2009/2010

Localidade	2009	2010
Total SP	389.001.898	426.572.099
RA Campinas	39.463.958	41.249.691
RA Ribeirão Preto	39.919.795	40.150.301
RA Bauru	31.936.911	39.155.087
RA São José do Rio Preto	58.082.817	64.017.145
RA Araçatuba	42.113.543	48.908.510
RA Franca	38.565.958	40.964.216

Fonte: SEADE, junho, 2012. Informações dos Municípios Paulistas

A tabela 24 demonstra a produção de cana-de-açúcar, em toneladas, nas Regiões Administrativas do Estado de São Paulo e o total do estado. O fato marcante é que todas as regiões apresentaram crescimento. A RA de Bauru ficou com a 6ª colocação no estado, entretanto, a expansão da produção teve um aumento de 28%, no biênio 2009/2010, maior elevação entre as 6 primeiras colocadas.

Tabela 25 - Evolução da produção de cana-de-Açúcar – Produção (Em toneladas) - Estado de SP e RA de Bauru- 1990/2010.

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total de SP	137.835.000	174.960.000	189.040.000	254.809.756	426.572.099
RA de Bauru	17.736.425	22.737.224	18.928.240	22.652.701	39.155.087

Fonte: SEADE, junho, 2012. Informações dos Municípios Paulistas

A RA de Bauru, desde 1990, aumentou a produção de cana-de-açúcar (em toneladas) de modo significativo, eessa expansão constante denota que investimentos

tiveram que ser feitos para esse incremento (Tabela 25). Comparando a tabela de produção com a de área colhida, em ha (Tabela 26), observa-se que, de 2005 a 2010, os valores de crescimento são expressivos. O aumento da área colhida de cana-de-açúcar ocorreu em detrimento de outras culturas e da pecuária. Tanto o crescimento da produção, como o da área plantada, estiveram ligados, desde 2005, à valorização do preço do açúcar, ao aumento do consumo interno dos produtos das usinas sucroalcooleiras e a crescente incorporação de automóveis flex à frota nacional.

Os investimentos observados nas usinas das regiões, na pesquisa efetuada, corroboram os números da tabela, pois todas tiveram transformações fundamentais em suas plantas industriais, para a produção de álcool e açúcar, além da produção de bioeletricidade. Acompanhando novos investimentos em todo o estado, duas usinas, Lins e Iacanga, foram construídas e necessitaram de novos fornecedores de matéria-prima na região.

Tabela 26 – Produção de cana-de-Açúcar – Área Colhida (Em ha) - Estado de SP e RA de Bauru – 1990/2010.

Localidade	1990	1995	2000	2005	2010
Total de SP	1.811.980	2.258.900	2.484.790	3.084.752	4.986.634
RA de Bauru	229.201	285.165	254.700	278.718	474.327

Fonte: SEADE, junho, 2012. Informações dos Municípios Paulistas

Como já mencionado, a partir de 1999, o setor foi desregulamentado e a produção ficou a mercê do mercado, competindo em escala regional, nacional e global; deste modo, as usinas e os grupos controladores foram obrigados a investir em tecnologia, infraestrutura e produtividade. Ao analisar a tabela 27, pode-se constatar que o valor da produção também apresentou aumento constante e vultoso. O valor de produção, desde 1995, foi acrescido em quase 5 vezes, até o ano de 2010. O vertiginoso incremento ofereceu à RA de Bauru um fortalecimento da atividade sucroalcooleira, sendo assim, o setor, mesmo com crises econômicas no período, demonstrou grande dinamismo, pois ocorreram aquisições, fusões e novos empreendimentos.

Tabela 27 – Evolução da produção de cana-de-Açúcar – Valor da Produção (Em mil reais correntes) – Estado de São Paulo e RA de Bauru – 1995/2010

Localidade	1995	2000	2005	2009	2010
Total de SP	1.912.362	3.372.474	7.456.140	12.836.202	15.627.108
RA de Bauru	250.111	337.677	651.565	1.004.220	1.242.561

Fonte: SEADE, junho, 2012. Informações dos Municípios Paulistas

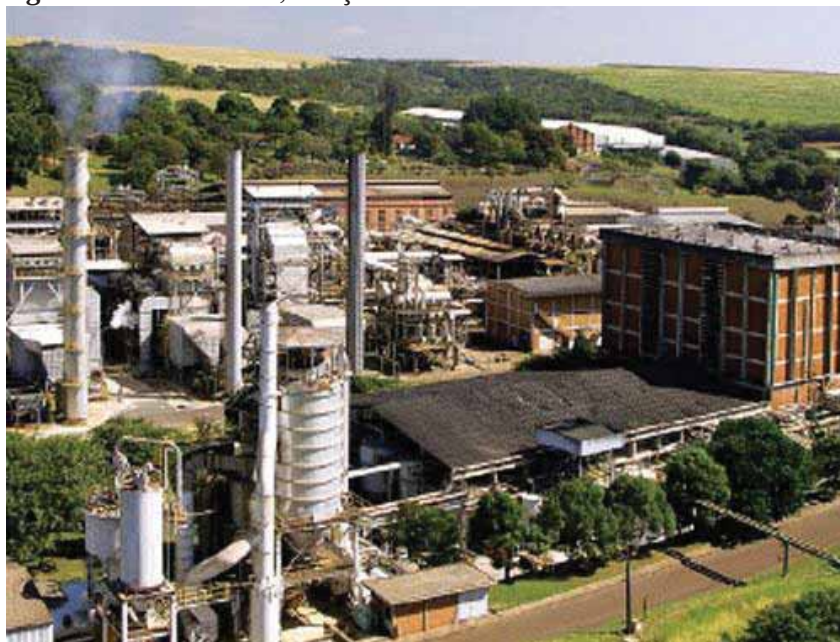
A tabela evidencia, ainda, as repercussões, nos locais, das políticas nacionais de incremento da produção de etanol e de sua exportação, as quais, por vários motivos, não tiveram continuidade, após 2009.

As usinas possuem grande influência nos municípios que as alojam. Na década de 2000, o setor recebeu influência direta de forças externas à área, seja de capital nacional e internacional. As cidades de Barra Bonita, Jaú e Lençóis Paulista concentram os principais grupos empresariais. As usinas pertencentes a Cosan, do grupo Ometto, passaram por reestruturação, sendo que a própria empresa efetivou uma *joint venture* com a Shell. A entrada do capital externo também foi verificada na compra majoritária das ações da Equipav, em Promissão, por um grupo indiano.

As plantas sucroalcooleiras na RA de Bauru possuem força econômica geradora de empregos, investimentos e rendimentos fiscais, e ainda exercem influências sociopolíticas diretas nos municípios, através de apoios financeiros a partidos políticos, programas de apoio à cultura, extensão educacional e parcerias de infraestrutura.

As maiores usinas dos municípios analisados são relacionadas, a seguir. Os municípios de Lençóis Paulista e Macatuba sediam as usinas do Grupo Zillo-Lorenzetti. A empresa foi fundada em 1946, em Macatuba, com o nome das duas famílias proprietárias, Zillo e Lorenzetti. No ano de 1947, iniciou o processamento de cana para açúcar mascavo na fazenda Barra Grande, em Lençóis Paulista (Figura 11). Em 1955, a usina Barra Grande iniciou a produção de álcool. Um fato social marcante foi a admissão de mulheres, em 1959, no empacotamento de açúcar, sendo que a empresa foi a primeira, no ramo sucroalcooleiro, a empregá-las. No ano 2000, a Usina iniciou a venda de energia elétrica para a CPFL, fruto de termelétricas a bagaço. As atividades da usina foram expandidas para a produção de ração animal e alimentação humana, que incluem levedura na composição. A empresa possui, além das usinas em Macatuba e Lençóis, a Usina Quatá, produtora de açúcar, etanol e eletricidade, no município homônimo.

Figura 11 - Usina Zilor, Lençóis Paulista - 2012.



Fonte: http://www.montcalm.com.br/v2/obras/detalhe.php?id=539&cat_id=112

A Usina Della Coletta Bioenergia S/A foi fundada em Cordeirópolis em 1953, entretanto, o aumento da demanda por aguardente obrigou os irmãos Della Coletta a comprarem a fazenda Monte Alegre, em Bariri (Figura 12). Neste município, instalaram uma destilaria de maior porte e, em 1984, iniciaram a produção de etanol hidratado para abastecer a demanda nacional por álcool. Em 2002, o grupo passa a produzir açúcar e aumenta seu portfólio de produtos. A capacidade de moagem da indústria é de 1,8 milhão de toneladas de cana-de-açúcar.

Figura 12 - Usina Della Coletta, Bariri - 2012.



Fonte: <http://www.coletta.com.br/>

A maior empresa da região é o Grupo Cosan de açúcar e álcool, cuja empresa detém o 5º maior faturamento do Brasil. O Grupo Cosan, capitaneado pela família Ometto de Piracicaba, fundou a usina Costa Pinto, em 1936. Em 1946, foi construída a Usina da Barra (Foto 2), em Barra Bonita. A unidade usina Da Barra é a maior processadora de álcool e açúcar do mundo, sendo capaz de processar 7,5 milhões de toneladas de cana-de-açúcar/ano. A usina Dois Córregos, na Fazenda Sto Antônio, foi fundada em 1947 no município homônimo. Em Jaú, no distrito de Potunduva, está localizada a Usina Diamante, fundada em 1945; esta usina possui 80% de mecanização da colheita, e é a pioneira no transporte hidroviário de seus produtos. Atualmente, o grupo possui 18 unidades produtoras em São Paulo, três em construção no Estado de Goiás, duas refinarias e dois terminais portuários.

Foto 2 - Raízen/Cosan, Barra Bonita - 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

3.3. Os agentes de governança e regulação não locais.

No que tange à regulação e à governança exercidas pelos poderes federal e estadual (por meio de agências e órgãos criadores, normativos e reguladores de ferrovias, rodovias, transporte hidroviário, redes de energia e de telecomunicações, de atividades agropecuárias, como o IAA e o Proálcool, além de instituições de fomento), na área analisada, cremos que, por tudo que ficou evidenciado ao longo dessa tese, seja possível afirmar que o território regional/local em questão foi *efetiva e positivamente*

afetado pelas referidas forças externas (à região). Assim, parte da última questão de nossa problemática (pág. 9) fica respondida. A ação dos aludidos poderes governamentais foi incisiva e determinante, em especial, para a criação e manutenção de infraestruturas de transportes e circulação, o que, com certeza, influenciou positivamente o desenvolvimento econômico geral da área e, em especial, a expansão industrial. Tudo parece se encaixar, portanto, quando a análise da governança é direcionada para as escalas nacional e estadual.

3.3.1 A governança nacional e estadual no setor sucroalcooleiro.

Também para o setor sucroalcooleiro, especificamente, a afirmação acima feita é válida. Entre as entidades mais importantes para a governança e incentivo à produção da cana-de-açúcar e seu processamento, existem estamentos públicos e privados que influenciam o setor. Desde os anos 1930, por meio do IAA, a atividade sucroalcooleira esteve regulamentada e regulada pelo governo federal, o que foi modificado nos anos 1990; a partir desse momento, a produção, processamento e comércio passaram a ser ordenados pelo livre mercado.

Em escala estadual pública, as secretarias estaduais de Agricultura, Desenvolvimento, Energia e a Coordenadoria de Assistência Técnica Integral auxiliam a produção com projetos de planejamento e assistência técnica, cabendo destacar o importante papel das universidades estaduais para o desenvolvimento de tecnologia para a produção e industrialização da cana-de-açúcar. A atividade sucroalcooleira também é regulamentada por leis trabalhistas federais, leis ambientais federais e estaduais.

As entidades privadas de representação do setor estão divididas entre os produtores de cana e as indústrias processadoras de açúcar e álcool. Os produtores de cana possuem suas associações ligadas à ORPLANA - Organização dos Plantadores de Cana do Estado de São Paulo e à FEPLANA - Federação dos Plantadores de Cana do Brasil. Na RA de Bauru, existem várias associações ligadas a ORPLANA, são elas: a Associação dos Plantadores de Cana da Região de Jaú - ASSOCICANA, a Ascana – Associação dos Plantadores de Cana do Médio Tietê, a ASSOCIAÇÃO DOS FORNECEDORES DE CANA DA REGIÃO DE IGARAÇU-BARRA BONITA – AFIBB, e a ASSOBARI, que é Associação dos Fornecedores de Cana da Região de Bariri. Essas entidades possuem uma importância significativa, pois organizam a

atividade, propõem políticas de preços aos produtores e, também, oferecem assistência jurídica, médica e social aos associados.

A agroindústria é representada pela União da Indústria de Cana-de-Açúcar (UNICA), que é a maior organização representativa do setor de açúcar e bioetanol do Brasil. A entidade foi criada em 1997, após o início da desregulamentação do setor sucroalcooleiro. A UNICA promove o desenvolvimento de novas tecnologias para os associados, possui um corpo jurídico para o debate em escala legislativa e defende a utilização mais intensiva do etanol e do açúcar no mercado nacional e internacional. Atualmente, a UNICA possui escritórios nos EUA e Europa.

A presença do cinturão de usinas sucroalcooleiras na RA de Bauru é tradicional e sua influência apresenta aspectos positivos e negativos. Como geradoras de desenvolvimento socioeconômico, as usinas empregam uma mão de obra fixa e, até o momento, também sazonal. A contribuição também se manifesta na receita direta de impostos ao poder público municipal, além de muitas usinas terem programas de assistência social, bolsas de estudo e projetos culturais e educacionais. A presença dessas plantas industriais induz a presença de outras empresas, no setor de manutenção e prestação de serviços; em muitos casos, pode ser uma força criadora de outros ramos industriais.

Os produtos, como o álcool e o açúcar, são direcionados para mercados externos ao município, entretanto, nos últimos anos, a bioeletricidade, gerada através da queima do bagaço, complementa o consumo energético das áreas adjacentes. O crescimento da atividade e sua constância podem atrair investimentos biotecnológicos e de infraestruturas para o aumento da produtividade, transformando e qualificando a mão de obra empregada no setor.

Entretanto, a atenção para a mitigação dos problemas é de suma importância. A atuação da regulamentação pública na área ambiental e trabalhista deve evoluir conjuntamente com as necessidades do local. A contribuição das usinas não pode apenas ser econômica, o que já é de grande valia, mas o estreitamento de políticas de governança conjuntas pode criar benefícios para todos os atores envolvidos no espaço geográfico.

3.3.2. Entidades e instrumentos de governança locais.

Sabe-se que, para o desenvolvimento regional, uma boa governança deve promover uma interação dinâmica entre as pessoas, estruturas, processos e tradições que apoiam o exercício da autoridade legítima na prestação de uma boa liderança, direção, supervisão e controle de uma entidade ou de uma prática política. A excelente governança está fortemente atrelada à mitigação da corrupção e à boa regulação, com regras claras, para os atores envolvidos nos aspectos socioeconômicos. Nesse contexto, no que concerne à governança regional/local, o quadro geral deixa muito a desejar. Infelizmente, não encontramos nenhum dos projetos propostos, pela literatura, conforme discutido no item 2.3, do capítulo 2, sobre desenvolvimento regional e governança, nos municípios mais industrializados da RA de Bauru. Desde a microempresa até a grande, não foram identificadas entidades representativas de governança para projetos de desenvolvimento territorial local. Projetos de Arranjos Produtivos Locais, Câmaras Setoriais, Comitês de Bacias Hidrográficas e Circuitos Turísticos ainda não amadureceram, muito menos existem para auxiliar a indústria regional.

Todas as cidades possuem antigas associações comerciais e industriais, porém, atualmente, padecem pela baixa adesão de associados.

Em pesquisa de campo, efetivada nos principais sindicatos das cidades estudadas, ficou evidente e repetitiva a resposta de ausência de políticas locais integradas com as empresas regionais, os atores públicos e não governamentais. Exemplo marcante é a indústria de calçado feminino de Jaú, que não possui união necessária para o enfrentamento das competições nacional e global. Muitos desconhecem as políticas de governança do território local.

Não foi verificada nenhuma ação significativa por parte das lideranças políticas, privadas, sindicais e populares na governança da atividade industrial das cidades da RA de Bauru. Muitos atores possuem o conhecimento dos problemas e da urgência de atitudes compartilhadas, entretanto, rivalidades de todas as ordens e desconfiança são barreiras para a efetivação de políticas conjuntas.

A indústria da região é auxiliada por entidades como o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp), Ciesp (Bauru e Jaú) e as PME-PMI recebem o amparo do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae). Na cidade sede da RA, o Sebrae já está há 22 anos, e a entidade trabalha com quatro eixos de atuação:

comércio, indústria, serviços e agronegócio, fomentando o desenvolvimento de negócios e a melhoria da gestão desses setores.

Essas instituições, entretanto, não possuem o poder de governança, pois são sindicatos patronais, caso do Ciesp, e ou agência de consultoria, informação e estudo para as PME-PMI, caso do Sebrae. Deste modo, não são capazes de articular uma governança unindo todos os atores. Queixas foram coletadas a partir das pesquisas com os estabelecimentos industriais, e as mais frequentes são: o distanciamento das duas entidades da realidade local e os planos vindos dos escritórios centrais, que pouco refletem os problemas reais.

Na cidade de Bauru, o Ciesp, em 2005, criou o Conselho de Desenvolvimento Econômico Regional - CODER, cujo principal objetivo era promover ações de fomento ao crescimento econômico e social das cidades participantes. Seu foco principal era voltado para o significativo potencial logístico gerado pela intermodalidade da região, e o Conselho, em sua estrutura, contou com a participação do Departamento de Engenharia da Unesp de Bauru. A discussão mais relevante do Coder foi a instalação da usina regional de resíduos sólidos e de construção civil, em Bauru, entretanto, o conselho não teve sequência e as últimas reuniões ocorreram em 2008.

Um consórcio de maquinário de infraestrutura regional existia entre as prefeituras de Jaú, Bocaina, Barra Bonita, Dois Córregos e Mineiros do Tietê; esse acordo disponibilizava, anualmente, no período de 60 dias, uma pá carregadeira, uma motoniveladora, uma retroescavadeira, um trator de esteira e dois caminhões, que eram utilizados, principalmente, para a realização de serviços de melhorias em estradas rurais. Cada município desembolsava R\$ 4 mil mensais para a manutenção das máquinas e pagamento de salários e obrigações trabalhistas aos funcionários do consórcio; os prefeitos recém-eleitos de cada município decidiram, entretanto, romper o acordo.

A RA de Bauru, e seus municípios mais industrializados, receberam influências externas e internas para o desenvolvimento de sua atividade industrial. As ações públicas externas não foram direcionadas, contudo, para municípios específicos e sim para atividades que, periodicamente, eram importantes para as políticas públicas nacional e estadual. A falta de uma governança local mais engajada e atuante esbarra na ausência de indústrias integradas importantes na região; os dois exemplos mais relevantes, o calçadista em Jaú, e o de baterias em Bauru, padecem por uma competição autodestrutiva e rivalidades que fragilizam a possível união.

Mesmo com a presença de inúmeras universidades e faculdades, o comando das mesmas e os agentes públicos pouco fazem para estreitar os laços entre os atores do desenvolvimento local. A produção acadêmica fica muito distante da realidade da indústria regional. As entidades educacionais mais próximas à realidade econômica das cidades são o Senai e o Senac, além de algumas escolas técnicas mantidas pelo governo estadual. O Senai e o Senac possuem cursos nas áreas de maior afinidade industrial dos municípios.

A fragilidade dos atores locais ficou evidenciada na pesquisa de campo, que constatou alto grau de desconhecimento e de desconfiança da realidade do novo panorama econômico mundial. Assim, as PME-PMI não exercem o poder de resposta observado pela literatura nacional e internacional, quanto à nova fase econômica global. A falta de conhecimento de atitudes afirmativas, comparadas com outras localidades, coloca os atores desorientados quanto à liderança produtiva do território da RA de Bauru. Essa desarticulação é capaz de projetar grandes dificuldades para o desenvolvimento territorial futuro, até mesmo ameaçar a sobrevivência da indústria em alguns municípios.

Fechando este capítulo, reitere-se aqui o entendimento de que, entre outros fatores do desenvolvimento regional e industrial da RA de Bauru, papel relevante deve ser atribuído à força de polarização urbana, já notória de longa data, do polo regional, Bauru. Também ficaram demonstrados, no capítulo 2, a relativa boa qualidade de vida e o bom nível de desenvolvimento que os indicadores socioeconômicos apontam para os outros municípios e cidades “médias” da área. Tais aspectos qualitativos, associados à força do conjunto urbano que, como se verá no capítulo 4, reúne múltiplos exemplos de forte empreendedorismo local e de articulações espaciais significativas, contribuem para realçar o desempenho econômico das cidades “médias” integrantes da área em exame.

CAPÍTULO 4. CONSOLIDANDO A DIVERSIFICAÇÃO INDUSTRIAL: A ATUAL ESTRUTURA PRODUTIVA DOS MUNICÍPIOS MAIS INDUSTRIALIZADOS DA RA DE BAURU

Antes da análise pretendida sobre o momento atual das indústrias na RA de Bauru, cabem algumas considerações sobre o processo de investigação direta nas empresas industriais e as dificuldades notórias que foram colocadas ao pesquisador. Formulários foram aplicados nas principais indústrias de cada cidade, com a intenção de traçar um quadro geral sobre a atividade industrial dos municípios, além de analisar o ambiente econômico-industrial de cada um, por meio de entrevistas com gestores públicos, privados e estudiosos. As dificuldades das pesquisas e entrevistas perante algumas empresas foram inúmeras e, por muitas vezes, desanimadoras, porém muitas outras empresas e gestores auxiliaram na composição dos resultados.

Os formulários foram aplicados através de visitas, e-mails e telefonemas; as indústrias que foram irredutíveis na negativa de participação, tiveram informações recolhidas na internet, em artigos de jornais e documentos de publicidade. As alegações para a não participação foram baseadas em falta de tempo, funcionários não aptos e autorizados a responder, e existência de informações suficientes no endereço eletrônico das empresas. Mesmo com todas essas dificuldades, cremos que foi possível montar um quadro satisfatório de estudo para os municípios selecionados.

As definições de tamanho dos estabelecimentos comerciais, de serviços e industriais são discutíveis e existem vários critérios, sendo o movimento financeiro e o número de empregados os itens mais utilizados nos estudos. De acordo com o IBGE, (CNAE, 2003), as empresas podem ser divididas em 4 grandes grupos: micro empresa, com até *19 empregados*, pequena empresa de *20 a 99 empregados*, média entre *100 a 499 empregados* e a grande empresa, com mais de *500 empregados*.

Os formulários foram aplicados em 51 empresas dos municípios mais industrializados da RA de Bauru e dentro do universo da pesquisa existem 18 indústrias de grande porte, 25 empresas de médio porte, 7 de pequeno porte e uma micro empresa. A quantidade de empresas de grande e médio portes, 43, não chama a atenção, em um primeiro momento, pois foi uma escolha induzida para detectar o perfil geral dos municípios enfocados, mas o número se torna significativo quando se pensa em uma região que está distante dos grandes centros metropolitanos paulistas. Outro aspecto

relevante é a diversidade das empresas, elas representam vários ramos industriais e estão ligadas ou não às atividades agrárias.

O período de aplicação dos formulários foi entre agosto de 2012 e maio de 2013. No início deste período, ocorreu o processo de eleições municipais e escolha dos representantes das câmaras municipais, o que motivou que muitos gestores públicos não aceitassem conceder entrevistas, esperando a conclusão do processo eleitoral.

Cabe destacar a importância da pesquisa nos periódicos de algumas cidades, especialmente o Jornal da Cidade de Bauru, Candeia de Bariri e Jornal do Comércio de Jahu, jornais que foram de fundamental importância na pesquisa direta e indireta. Muitas informações e dados do presente trabalho só foram possibilitados pela contribuição e acesso aos arquivos dos periódicos.

Não menos importante, foram os vídeos presentes na internet, com destaque, os programas de debates e entrevistas realizados pela TV Preve. Através desses programas, foram captadas informações de suma importância sobre a região e as cidades pesquisadas.

4.1 Os compartimentos industriais dos municípios pesquisados

Como proposto nas considerações iniciais do trabalho, dois compartimentos industriais puderam ser comprovados na totalidade dos municípios estudados, um vinculado à atividade agropecuária e outro desvinculado da atividade do setor primário (quadro 7), à semelhança do que havia sido constatado no estudo sobre Bauru, sede da Região Administrativa, realizado anteriormente pelo autor (TOLEDO, 2009).

Os dois compartimentos estão divididos entre as empresas vinculadas a agropecuária local e as empresas que não possuem ligação direta com o setor primário regional. Como exposto nos quadros 8 a 10, setorizamos, também, as empresas dos dois compartimentos em empresas de capital externo internacional, indústrias de capital externo nacional e empresas de capital local, assim, o quadro 7 pautará o estudo mais detalhado das empresas nos dois grupos propostos.

Extraído do quadro 7, assim como os quadros 9 e 10, o quadro 8 indica as empresas multinacionais presentes na região. Nota-se que, das 7 empresas, 4 possuem relação produtiva direta com os recursos de ordem natural e com a agricultura da RA de Bauru. A japonesa Ajinomoto, a britânica AB Brasil-Fleischmann e a americana Kraft Foods se fixaram na RA de Bauru pela produção local de açúcar e seus derivados, já a

belga/brasileira Ambev aumentou seus investimentos pela excelência da água na cidade de Agudos. Isso denota, ainda, a estratégia e preocupação das empresas em encontrar áreas que possam abastecê-las de matéria prima e baratear os custos produtivos do processo de transformação. As outras três empresas estrangeiras possuem históricos mais antigos de relação produtiva com a região e duas, Volvo e Tilibra, foram adquiridas por grupos internacionais quando já estavam bem estabelecidas no mercado regional.

Quadro 7: Compartimentos industriais nos municípios mais industrializados da RA de Bauru - 2013



Compartimento sem vínculo com a agropecuária



Empresas com Capital externo internacional: Volvo, Tilibra, Ebara, Ambev



Empresas com Capital externo nacional: Zabet, Delta-Duragrês, Mestra Boats e SINA



Empresas com capital local: Rotomix, Ciclotron, Cral, Tudor, Ajax, Route Baterias, Plasutil, Plajax, Polimáquinas, Frisokar, Plásticos Bariri, Cicol, Dublauto, Dandara, Ferruci, Mariotta, Becflex Vallazi, Cartonagem Jauense, Lwart, Lutepel, Orsi, Baptistella Estruturas Metálicas, Estrutel, Pedertractor, Incol, Arielo/Reicon, Cepisa



Compartimento vinculado à agropecuária



Empresas com Capital internacional: Ajinomoto, Kraft Foods - Cadbury-Adams, AB Brasil-Fleischmann



Empresas com Capital externo nacional: Cosan (Barra Bonita e Jaú), Duratex, Globoaves



Empresas com capital Local: Dragão Sol, Sukest, Frigorífico Mondelli, Della Coletta Bioenergia, Balas Toffano, Lwarcel, Frigol., Zilor

Quadro 8 - Empresas de capital externo internacional – Municípios mais industrializados da RA de Bauru - 2013.

Empresas de capital externo internacional		
Empresa/município	Origem	Nº de funcionários
Ajinomoto (Pederneiras)	Japão	120
Kraft Foods – Cadbury –Adams (Bauru)	EUA	600
Volvo (Pederneiras)	Suécia	600
Tilibra- MeadWestvaco (Bauru)	EUA	800
Ebara (Bauru)	Japão	193
Ambev (Agudos)	Brasil – Bélgica	850
AB Brasil-Fleischmann (Pederneiras)	Reino Unido	300

Fonte dos dados: pesquisa direta. Organizado pelo autor, 2013.

As empresas de capital externo nacional também apresentam interesses nos fatores naturais e na agricultura regional, assim, no quadro 9, fica evidente a força das plantas industriais ligadas à atividade agropecuária, pois 4 das empresas de capital externo nacional, (usinas de Jaú e Barra Bonita, a Duratex e a Globoaves) se vinculam diretamente ao setor primário dos municípios mais industrializados da RA de Bauru.

Na comparação dos dois quadros, 8 e 9, fica nítido que os investimentos na RA de Bauru pelas empresas são vultosos e significativos, pois a maioria das empresas são de grande e médio portes. As empresas ligadas à agropecuária não necessitam de mão de obra com alta qualificação para grande parte do processo produtivo, e muito menos criam um ambiente propício à inovação, entretanto, o impacto para a população economicamente ativa dos municípios é notório, pois em alguns municípios, como Agudos e Barra Bonita, as empresas industriais ligadas aos fatores naturais e agrícolas influenciam muito o mercado de trabalho e empregam muitas pessoas.

O maior número de empresas (36 entrevistadas) integra o grupo de capital local, (quadro 10). A força regional se mostra não apenas pelo número de estabelecimentos, mas também pela diversidade produtiva e pelo tamanho dos empreendimentos. O perfil industrial local não possui uma marca, um “DNA” produtivo, mas apresenta uma

relativa complexidade industrial, pois se encontra dividido em muitos ramos industriais, com empresas que atuam dentro e fora do local de origem.

Quadro 9 - Empresas de capital externo nacional – Municípios mais industrializados da RA de Bauru - 2013.

Empresas de capital externo nacional		
Empresa/município	Origem	Nº de funcionários
Cosan (Barra Bonita)	Piracicaba	1700
Cosan (Jaú)	Piracicaba	800
Zabet (Lençóis Paulista)	Ceará	500
Delta-Duragrês (Barra Bonita)	Rio Claro	80
Duratex (Agudos)	São Paulo – SP	1200
Globoaves (Bariri)	Rio Grande do Sul	400
Mestra Boats (Pederneiras)	Américo Brasiliense – SP	30
Sina (Bauru)	Santo Anastácio – SP	250

Fonte dos dados: pesquisa direta. Organizado pelo autor, 2013.

Para atestar tal afirmação, no quadro 10, encontramos 10 empresas que possuem mais de 500 funcionários, consideradas, portanto, de grande porte, as quais possuem relacionamentos produtivos e comerciais com a localidade, mas também, com as escalas nacional e internacional.

Duas empresas ligadas ao complexo canavieiro ainda pertencem a famílias locais e, mesmo com as profundas mudanças econômicas e produtivas, se adequaram para se manter e, também, aumentar sua carteira de produtos na concorrência nacional. A usina Zilor (Lençóis Paulista) e a Usina Della Coletta (Bariri) investiram na capacidade produtiva, a partir dos anos 1990, com a intenção de diversificar e aumentar a produtividade; esses investimentos elevaram a força competitiva das empresas no cenário oligopolista nacional.

O quadro 10 encerra, ainda, três agrupamentos de empresas que não configuram “arranjos produtivos” típicos, mas sim aglomerações de empresas congêneres com forte representatividade regional e nacional. Um primeiro caso é o das empresas de baterias e acumuladores de energia, em Bauru, todas de empresários locais, que detêm 30% do mercado nacional. Em Jaú, as indústrias de calçado feminino possuem elementos que

aproximam o setor de um “arranjo produtivo local”, com vários elos da cadeia produtiva calçadista; há, no entanto, pouca articulação entre as entidades de governança locais, o que, associado à crise econômica e produtiva que assola o setor, dificulta o reconhecimento de um arranjo produtivo organizado. Outro exemplo de aglomeração de indústrias é o setor metalomecânico e de induzidos em Pederneiras, as fábricas Volvo, Pedertractor e Arielo/Reicon possuem dezenas de fornecedores na cidade e região, fato que merece um estudo mais aprofundado para se constatar a presença efetiva (e com todas as características de um arranjo produtivo local clássico).

Quadro 10 - Empresas de capital local – Municípios mais industrializados da RA de Bauru - 2013

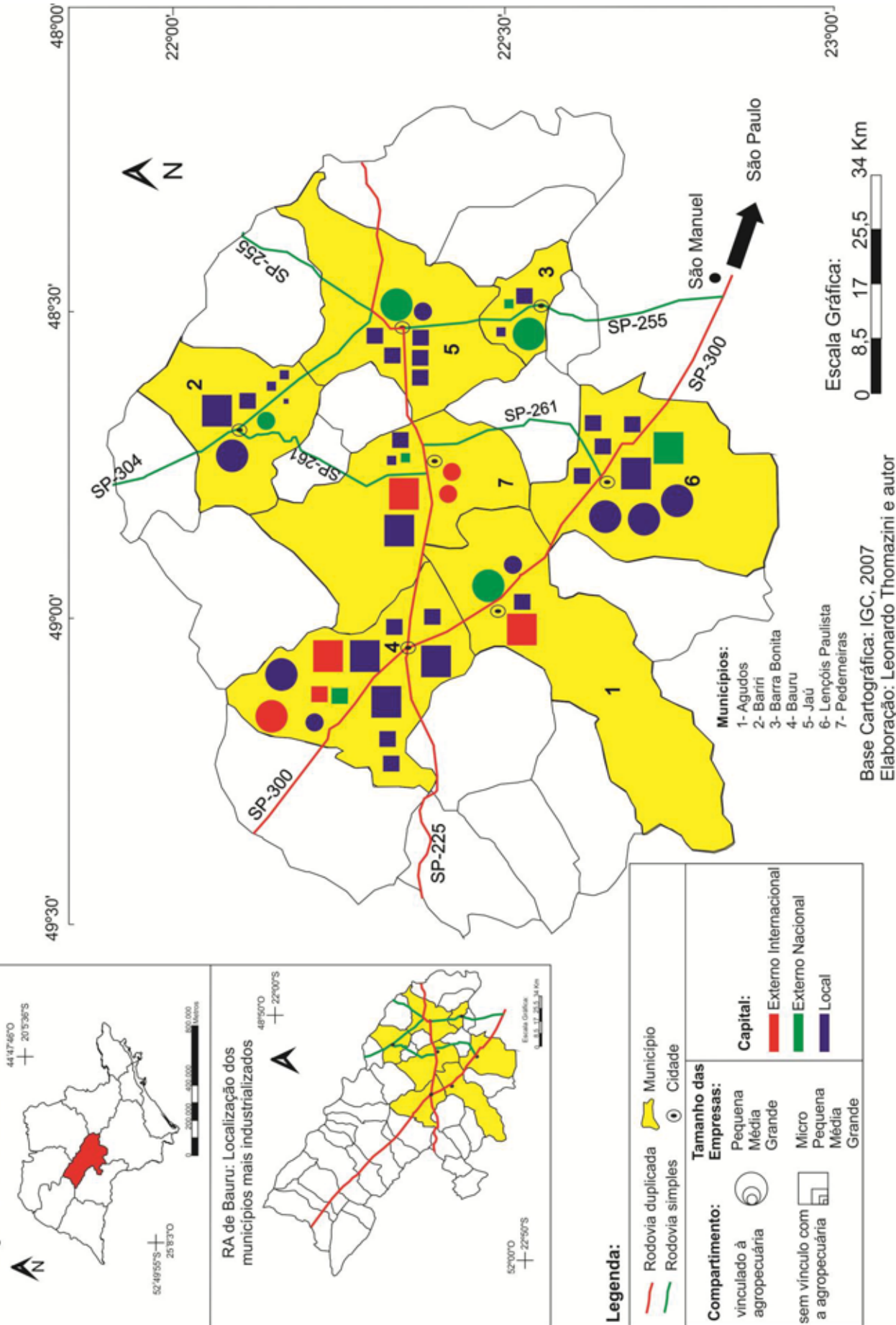
Empresas de Capital Local	
Município	Empresa/Nº de funcionários
Agudos	Dragão Sol (150) e Rotomix (30)
Barra Bonita	Ciclotron (220), Cepisa (70).
Bauru	Sukest (350), Cral (1000), Tudor (490), Ajax (1000), Route Baterias (146), Plasutil (1180), Plajax (210), Frigorífico Mondelli (650) e Polimáquinas (160).
Bariri	Frisokar (900), Plásticos Bariri (300), Cicol (35), Dublauto (70), Della Coletta Bioenergia (1800) e BecFlex Colchões (15)
Jaú	Balas Toffano (320), Dandara (100), Ferruci (400), Dandara (100), Mariotta (150), Vallazi (120) e Cartonagem Jauense (400).
Lençóis Paulista	Lwart – Lwarcel (2200), Frigol (850), Lutepel (250), Orsi (180), Zilor/Biorigin (900), Baptistella Estruturas Metálicas (200) e Estrutel (150).
Pederneiras	Pedertractor (2400), Incol (55) e Arielo/Reicon (100).

Fonte dos dados: pesquisa direta. Organizado pelo autor, 2013.

O quadro 10, também indica três empresas de grande empregabilidade, que são: a Lwart-Lwarcel, a Pedertractor e a Frisokar, localizadas nos municípios de Lençóis Paulista, Pederneiras e Bariri, respectivamente. Todas são de grande porte e atuam em escala nacional. As três possuem representantes de venda e distribuição em todas as regiões do Brasil.

O mapa 2 aponta a distribuição de todas as empresas pesquisadas, de acordo com o compartimento industrial que integram, seu tamanho e a origem de seus capitais. Podemos passar, agora, à análise detalhada de cada um dos compartimentos industriais identificados.

Mapa 2 - Distribuição das indústrias pesquisadas nos municípios mais industrializados na RA de Bauru, segundo o compartimento, tamanho e origem de capital - 2012/ 2013



4.1.2. Compartimento das indústrias vinculadas à agropecuária

Entre as 51 empresas pesquisadas, 16 delas fazem parte do compartimento industrial ligado à agropecuária da região. Elas empregam cerca de 5.200 pessoas, sendo as de maior empregabilidade as 4 usinas sucroalcooleiras.

O quadro 7, anteriormente apresentado, foi feito com a finalidade de deixar mais didática a apresentação das indústrias integrantes da pesquisa. Nele, ficou expresso que existe grande pluralidade de origens de capital nos principais municípios industrializados da RA de Bauru. Essa configuração aumenta a complexidade do entendimento e, também, das influências que incidem na atividade industrial na área pesquisada.

- Empresas com capital externo internacional

Muitas decisões são tomadas à distância, sem a participação dos governos locais, portanto, às vezes, é em um último estágio de decisão do empreendimento que o poder político municipal é consultado ou possui algum tipo de determinação nos eventos. Isso pode ser verificado nas mudanças impostas pelos capitais externos estrangeiros e externos nacionais. Esse contexto testifica que, mesmo distante dos centros de maior poder, a RA de Bauru faz parte do circuito global de produção.

No compartimento industrial vinculado à agropecuária, existem três multinacionais atuando, são elas; a Ajinomoto (Pederneiras), a AB Brasil – Fleishmann (Pederneiras) e a Kraft Foods (Bauru).

A necessidade de estar próxima à produção de açúcar e à mão de obra já treinada motivou a Kraft Foods a transferir toda sua produção, antigamente em Diadema, para a cidade de Bauru (Figura 13).

Em fevereiro de 2010, a Kraft Foods adquiriu a britânica Cadbury-Adams, e sua unidade industrial na cidade de Bauru, a qual ocupa 234 mil metros quadrados no Distrito Industrial I, e emprega 600 funcionários (em três turnos de trabalho).

A maior parte da produção está concentrada nas marcas Trident, Halls, Chiclets e Bubbalo, que são destinadas ao mercado nacional; outra parte da produção é exportada para países como África do Sul, Colômbia e Estados Unidos.

Atualmente, a Kraft Foods integra a holding Mondelez International, que é a maior fabricante de chocolates, biscoitos e balas do mundo, detendo as marcas Lacta, Milka, Club Social, Oreo, Tang, Trident e Royal. A fábrica em Bauru passou por

seguidas mudanças, sempre com alterações determinadas por forças externas ao poder local.

Figura 13 - Kraft Foods, Bauru - 2012.



Fonte: <http://www.afonsofranca.com.br/obras-realizadas-cliente.php?c=6&id=>

A Ajinomoto foi inaugurada em 2006, sendo a segunda fábrica da empresa japonesa no Brasil a produzir aminoácidos para nutrição animal (Figura 14). A unidade de Pederneiras gera 120 empregos diretos, sendo a mais recente fábrica do grupo no Brasil. Sua produção alcança o mercado doméstico e mundial, exportando para países como Estados Unidos, China, Europa, América Central e Caribe.

Figura 14 - Ajinomoto, Pederneiras – 2012.



Fonte: <http://www.pederneiras.sp.gov.br/noticias/terceira.html>

Outra multinacional que atua na cidade de Pederneiras, para produção de insumos alimentares, é a AB Brasil-Fleischmann, empresa de origem americana, com 145 anos de existência. A empresa iniciou sua produção na cidade após a incorporação da empresa Mauri, a qual iniciou a fábrica em Pederneiras, em 2002. A partir de 2004, a AB Brasil- Fleischmann passou a fazer parte da holding ABF-Associated British Foods, uma das maiores do setor de alimentos do mundo, presente em 30 países. No Brasil, a Fleischmann é líder no mercado nacional de ingredientes para panificação e confeitaria, com produtos que alcançam todas as regiões do país. Em 2010, a controladora investiu R\$ 8 milhões na ampliação da fábrica de Pederneiras, atualmente, com 300 funcionários. A empresa detém outra fábrica em Sorocaba e um centro de pesquisa na cidade de Jundiaí. Os produtos da unidade de Pederneiras estão ligados à linha gourmet de sobremesa, sendo necessário o açúcar como matéria-prima.

As duas empresas afirmaram que a escolha da cidade foi em razão da localização privilegiada sob o ponto de vista logístico, pois sua produção pode ser transportada por rodovia, ferrovia ou hidrovia e, também, pelo fácil acesso à produção da matéria-prima, que é o açúcar.

- Empresas de capital externo nacional

As empresas de capital externo à região, mas de origem nacional, são de enorme importância para os municípios, e relevantes para o orçamento de três municípios da RA. As empresas que estão nesse agrupamento são: a Duratex (Agudos), a Globoaves (Bariri) e as duas usinas da COSAN (Barra Bonita e Potunduva-Jaú).

A Duratex é uma grande empresa nacional que se beneficia dos recursos naturais da região e integra o compartimento industrial vinculado ao setor primário (Foto 3). A empresa é a principal do município e emprega cerca de 1200 funcionários. A Duratex está dividida em dois setores, que são a fabricação de compensados (MDF) e a silvicultura. A atividade da Duratex teve início em 1988, com a aquisição da unidade de madeira aglomerada do Grupo Freudenberg; atualmente, a Duratex S/A é controlada pelo grupo Itaúsa que, além da fábrica de Agudos, possui outra em Botucatu e uma fazenda para silvicultura, em Lençóis Paulista.

Foto 3 - Duratex, Agudos- 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

Desde 2010, a empresa em Agudos fez investimentos da ordem de R\$ 800 milhões para se tornar a maior produtora de MDF do mundo, e a fábrica teve seu tamanho e produção triplicados para o ano de 2013. A planta está à margem da rodovia Marechal Rondon e fica distante 10km do centro urbano de Agudos. Tal como a Ambev, os funcionários mais qualificados e da administração residem em Bauru, e os demais são moradores de Agudos. Para a empresa, a rodovia Marechal Rondon é de

importância fundamental, pois suas áreas produtivas estão ligadas pelo modal rodoviário, que também realiza o escoamento da produção e a recepção de matéria-prima.

Aproveitando-se da oferta dos produtores e fornecedores de aves da região e do acesso ao mercado estadual oferecido pelas rodovias da RA de Bauru, constata-se a presença da Globoaves, em Bariri (Foto 4). O conglomerado avicultor, controlado pela família Kaefer, foi criado no interior gaúcho, em 1955, e possui, em Bariri, 400 funcionários. Ali, a empresa atua no abate de frangos e galinhas; a capacidade do frigorífico é o abate de 50 mil aves/dia e 30% dos produtos são destinados à exportação. A escolha da cidade também foi em razão da localização central no estado, ideal para a distribuição dos produtos; a disponibilidade de terreno doado pela prefeitura foi outro fator de peso a influenciar a divisão locacional.

Foto 4 - Globoaves, Bariri - 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

No compartimento das indústrias vinculadas à agropecuária, o setor empresarial sucroalcooleiro é o de maior movimentação nos últimos anos, pois a COSAN, grupo originado da cidade de Piracicaba, efetivou uma série de fusões e aquisições no interior do Estado de São Paulo, sendo a última grande ação a parceria com a gigante Shell. Como já exposto, as usinas de cana-de-açúcar são de fundamental importância para a RA de Bauru, pois além de formarem cadeias produtivas próprias, induzem outras atividades na área, atraindo outras empresas correlatas para utilizar seus produtos. Outro

fato importantíssimo é a ligação das usinas sucroalcooleiras com empresas de manutenção e abastecimento no setor de serviços, comércio e indústria da RA Bauru, como exemplo, nas cidades de Bauru e Lençóis Paulista, existem muitas empresas de painéis e sistemas elétricos, assim como de estruturas metálicas, que prestam serviços às usinas, periodicamente.

A Usina Raízen/Cosan Diamante, em Pontuduva, distrito de Jaú, foi inaugurada em 1945 pelo empresário Egisto Franceschi e seus irmãos; a família tem origem piracicabana, entretanto, toda a evolução da usina esteve ligada a Jaú. A Usina Diamante foi adquirida em 1998 pelo grupo Ometto. Durante décadas, em busca de mão de obra barata, a usina foi polo de atração para migrantes vindos do nordeste brasileiro, norte de Minas, Paraná e outras localidades do Estado de São Paulo. A usina, pioneira no Brasil no transporte hidroviário utilizando o rio Tietê, atualmente responde por 90% dos empregos diretos e indiretos no distrito de Potunduva, onde cerca de 800 pessoas trabalham na usina, número que se eleva nas épocas de safra.

O processo de concentração do setor sucroalcooleiro, especialmente a evolução do grupo Raízen/Cosan, foi de grande impacto para os municípios de Jaú e Barra Bonita. O grupo Ometto, desde os anos 1990, aumentou a participação na produção de açúcar, álcool e energia, passando a ser líder nacional no setor. Em 2008, o grupo comprou a companhia Esso Brasileira de Petróleo Ltda. (Essobrás), por US\$ 715 milhões. A grande mudança na empresa foi a joint venture com a Multinacional Shell, em 2011, ocasião em que as empresas anunciaram a criação da Raízen, empresa com ativos de US\$ 12 bilhões. De acordo com o site da empresa, a nova companhia será responsável pela produção de mais de 2,2 bilhões de litros de etanol por ano. Além do biocombustível, as 23 usinas do grupo, presentes no centro-sul do país, produzem 4 milhões de toneladas de açúcar e tem 900 megawatts de capacidade instalada de produção de energia elétrica, a partir de bagaço de cana. Como já assinalado, na região de Bauru, a Cosan tem as usinas Diamante, Barra Bonita e outra unidade em Dois Córregos, município vizinho de Jaú.

A maior usina do grupo se localiza no município de Barra Bonita, e é a maior produtora de açúcar e etanol do mundo. Com uma tradicional produção originada nos anos 1940 pela família Ometto, detém aproximadamente 4% do açúcar e 3% do álcool produzido no Brasil; em 2002, através de um negócio entre famílias, a usina foi incorporada ao grupo Cosan. A empresa ressaltou a localização estratégica para o

escoamento da produção, à margem do rio Tietê e a poucos quilômetros da Rodovia Marechal Rondon e da Rodovia Com. João Ribeiro de Barros. O peso econômico, político e social é enorme para a região e, principalmente para o município, pois a empresa conta com 1700 funcionários, número que corresponde a 40 % da força de trabalho industrial da cidade, e gera 51% da receita do município.

- Empresas com capital local

As empresas com capitais locais ligadas ao compartimento agropecuário apresentam certa diversidade, porém as de maior peso seguem a tendência regional mais forte que é o setor sucroalcooleiro; assim, duas grandes usinas possuem capital local. Esse fato indica a resistência da economia regional quanto às mudanças no cenário global e nacional, entretanto, mais que resistência, as informações obtidas nos levam a constatar que existe certa agressividade de investimentos no enfrentamento das novas situações socioeconômicas, em cada época. Esse fato demonstra a força de ação e reação dos empreendedores locais frente às influências externas.

O engenho Della Coletta nasceu em 1968, no município de Bariri, originalmente criado em Cordeirópolis- SP a família transferiu-se para Bariri pela falta de terras para o plantio de cana. Até 1984, a empresa produziu aguardente e, a partir do final dos anos 1980, foi incorporada a produção de açúcar e álcool, na usina. Nos anos 2000, a empresa passa a produzir álcool anidro e açúcar VHP. Atualmente, ela possui cerca de 1,8 mil funcionários e colhe 63% de sua cana de forma mecanizada. Em junho de 2009, a empresa mudou sua denominação de Della Coletta Usina de Açúcar e Álcool Ltda para Della Coletta Bioenergia S/A - (DC Bio).

O maior exemplo de internacionalização a partir do local é o grupo Zilor, em Lençóis Paulista. A empresa, presente no município desde os anos 1940, com a Usina Barra Grande, e às margens da rodovia Marechal Rondon, desde 2007 teve seu nome mudado de Zillo Lorenzetti para Zilor – Energia e Alimentos; atualmente, é acionista da Coopersucar S/A e detém o controle de três usinas, em Lençóis, Quatá e Macatuba. O grupo possui a marca Biorigin (200 funcionários), que desenvolve e processa elementos químicos, as leveduras, para a alimentação animal e humana. A Biorigin possui escritórios, armazéns e laboratórios nos EUA, na Bélgica e na Noruega. A empresa, em todas as suas unidades, gera 4500 empregos diretos e 18 mil indiretos. Apenas a Usina Barra Grande, em Lençóis Paulista, emprega 700 funcionários. A família controladora

do grupo sempre exerceu, desde sua fundação e fortalecimento, grande influência na política e economia do município.

No município de Agudos, chama à atenção a empresa Dragão Sol (Foto 5), especializada na produção de implementos e máquinas para a cafeicultura, e a única indústria pesquisada que se vincula ao primeiro produto agrícola que influenciou a área.

Foto 5 - Dragão Sol, Agudos- 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

A empresa teve início em 1999, na cidade de Jaú. O agricultor Paulo Matsui, em 1976, fabricou os primeiros implementos e máquinas agrícolas. A empresa sede foi para Agudos, no ano 2000, onde a prefeitura local ofereceu o terreno de 15 mil metros quadrados, e hoje possui filiais na Bahia, Minas Gerais e na cidade de Garça, em São Paulo. Em Agudos, a Dragão Sol fabrica máquinas colheitadeiras de café para abastecer o mercado interno (Foto 5). Ela produz hoje 12 modelos de máquinas de criação própria, em planta industrial que ocupa 150 funcionários. A transferência para Agudos foi pela disponibilidade de terreno oferecido pela prefeitura da cidade.

O grupo Lwart-Lwarcel foi fundado em 1975, pela família Trecenti, com negócios em Lençóis Paulista desde a década de 1950. A empresa possui dois setores distintos e participa dos dois compartimentos industriais, de acordo com a divisão metodológica aqui proposta. A Lwarcel produz celulose a partir do processamento de pinus e eucaliptos produzidos na região, e assim está atrelada ao compartimento de

indústrias vinculadas à agropecuária; por outro lado, a Lwart é também processadora de óleos lubrificantes, pertencendo ao grupo desvinculado da agropecuária. A Lwarcel, produtora de celulose, tem como produto específico a celulose de fibra curta de eucalipto, que é utilizada como matéria-prima na produção de diversos tipos de papéis, no Brasil e no exterior. Atualmente, a empresa emprega por volta de 1,5 mil funcionários próprios e terceirizados.

Outro setor tradicional na RA de Bauru está ligado à pecuária bovina; existem dois grandes frigoríficos com capital local, e ambos enfrentaram as readequações do mercado de carne, em escala nacional. As duas empresas apontaram os elevados custos com transportes até os fornecedores e o peso da concorrência das grandes empresas, que foram criadas nos anos 2000, como fatores preponderantes para a crise enfrentada.

O Frigorífico Mondelli iniciou suas atividades em 1935, na cidade de Bauru; em 1986, foi obtida a certificação para exportação e introdução dos produtos no mercado internacional. Atualmente, a empresa exporta para a Arábia Saudita, Filipinas, Irã, Egito, Cingapura, Norte da África, Ásia e vários países da Europa, e este mercado externo perfaz 35% do faturamento, que totaliza R\$ 25 milhões/mês. A empresa emprega 650 funcionários e seus 1200 fornecedores estão em um raio de 200 km. Para esse frigorífico, que abate 500 animais/dia, o mercado regional significa 65% de seu faturamento.

Desde 2003, o Mondelli convive com uma dívida de R\$ 85 milhões, fruto, segundo a própria empresa, do amadorismo da gerência familiar; em janeiro de 2013, a dívida foi parcelada, para evitar o processo de falência. Para o acerto da dívida, a família se desfez de 12 fazendas com 20 mil cabeças de gado, atualmente a empresa controla apenas uma fazenda.

O frigorífico Frigol, empresa originada em Lençóis Paulista, possui outras unidades em Água Azul do Norte, no Pará, e em Pimenta Bueno, em Rondônia. Assim como o de Bauru, o frigorífico lençoense entrou com pedido de recuperação judicial em setembro de 2010, quando a empresa enfrentou grave crise financeira. A unidade de Lençóis Paulista possui a capacidade de abate de 1000 animais/dia, e conta com 850 funcionários.

As duas maiores empresas locais que se beneficiam da produção açucareira na RA de Bauru são as Balas Toffano, em Jaú, e a Sukest, em Bauru.

As Balas Toffano, instalada desde os anos 60 em Jaú, passou ao controle da família Forti em 1989; a fábrica atende o mercado brasileiro e também alguns países, entre eles, os Estados Unidos. Além de balas, o portfólio de produtos inclui pirulitos, refrescos em pó e chicles de bola. A empresa emprega 320 funcionários e o mercado regional é de grande importância; a infraestrutura de transporte e a posição central da região favorecem as operações da empresa.

Outra importante empresa de doces e sucos é a Sukest, indústria tradicional em Bauru. A cidade, a fábrica tem 65% de sua receita gerada por quatro linhas de sucos. O mercado interno, (Estado de São Paulo e região Sudeste), é o mais significativo para o faturamento, entretanto, os produtos, também, são exportados. A família Tobias inaugurou a fábrica em 1987, a qual tem hoje 350 funcionários, produzindo diariamente 120 toneladas de chicletes e pó concentrado em quantidade suficiente para gerar 9 milhões de litros de refrescos, além de ingredientes básicos para outras fábricas. A infraestrutura de transporte, o acesso à matéria-prima, a localização central da região e o mercado regional foram apontados como importantes fatores locais para a empresa.

4.1.3 Compartimento sem vínculo com a agropecuária

Esse compartimento é o que apresenta a maior diversidade de ramos industriais, entre os dois grupos, com 35 das empresas pesquisadas. Entre elas, muitas apontaram a força do mercado regional como importante elemento de suas atividades, pois o consumo na região auxilia a expansão dos negócios para o estado e, também, em escala nacional e internacional.

A infraestrutura de transporte e sua intermodalidade foram enfatizadas em muitas respostas, especialmente o modal rodoviário.

- Empresas com capital externo de origem internacional

Assim como acontece no compartimento vinculado à agricultura e pecuária, o grupo de indústrias que não tem esse tipo de ligação também possui empresas com comando internacional; elas são em número de 4, e desfrutam de grande importância nas cidades hóspedes.

Uma grande empresa multinacional no compartimento das indústrias não vinculadas à agropecuária é a Ambev (Foto 6). Entre os anos de 1990 e 2000, ela passou

por profundas mudanças de comando e de incorporação de marcas e produtos. Atualmente, a empresa possui escala global, pois a fusão com uma empresa belga potencializou as operações da Ambev em âmbito mundial. A fábrica, em Agudos, possui 850 funcionários, e produz as cervejas Antarctica, Brahma, Bohemia, Skol, Original, Stella Artois e os refrigerantes Guaraná Antarctica, Soda, Pepsi e Sukita.

Foto 6 - Ambev, Agudos- 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

Na unidade, além do setor produtivo, a empresa mantém um centro de distribuição que está localizado à margem da rodovia Marechal Rondon. A produção atende o mercado interno à região, mas também abastece os mercados do Paraná, Oeste de Minas Gerais, Mato Grosso e cidades do Norte de São Paulo, Ribeirão Preto.

No ano de 2010, a Ambev anunciou investimentos de R\$ 184 milhões para o aumento da planta industrial e melhoria no centro de distribuição; esses investimentos foram efetivados no ano de 2012, com significativo aumento dos barracões e novas instalações da planta fabril. Em matéria veiculada em fevereiro de 2010, no Jornal da Cidade de Bauru, o prefeito Everton Octaviani avalia a importância do investimento para o Estado e para a cidade de Agudos:

Para o Estado, os investimentos representam um acréscimo de cerca de 50% na arrecadação, algo em torno de R\$ 300 a 450 milhões no ICMS anual. Agudos vai ficar com um percentual bem menor, mas terá também aumento

na arrecadação deste imposto, o que permitirá ampliação e melhorias em obras e serviços oferecidos à população. (JCnet, 20/2/2010).

A empresa possui importância não apenas direta para a cidade, já que esta incorpora, ainda, efeitos replicadores e multiplicadores da fábrica de bebidas. Sobre isso, o referido prefeito assim se manifestou:

Os investimentos da Ambev em Agudos também têm um efeito positivo porque outras cidades pleiteavam estes investimentos e a Companhia escolheu nosso município, fator que demonstra nosso potencial de desenvolvimento e consiste em um importante atrativo para novos empreendimentos. Além disso, com o aumento da capacidade de produção da Ambev, novos empregos serão gerados, refletindo na qualidade de vida e aumento da renda per capita de nossa população. (JCnet, 20/2/2010).

A localização da planta industrial no território de Agudos remete a fatores locais naturais e históricos, pois a atual Ambev incorporou as instalações da antiga cervejaria existente na área e aproveitou, como a antiga fábrica, da boa qualidade da água. O posicionamento às margens da Rodovia Marechal Rondon auxilia na distribuição dos produtos e na chegada dos insumos para a atividade. Entretanto, a localização da fábrica alimenta uma discussão muito antiga, pois a distância da empresa do centro de Agudos nunca facilitou a criação de laços estreitos entre a população e a empresa; por outro lado, ela facilita o trânsito de funcionários de outras localidades, especialmente de Bauru, que vão trabalhar na fábrica de Agudos. Os funcionários vindos de Bauru, geralmente, são dos serviços mais qualificados e da administração.

Foto 7 - Volvo Pederneiras- 2013



Fonte: Arquivo próprio

Em Pederneiras, detectamos um interessante exemplo de multiplicação de empresas e espraçamento de tecnologias produtivas. A fábrica da Volvo Construction, atualmente com 600 funcionários, surgiu com a compra da antiga Clark Michigan do Brasil, criada em 1974. Na década de 1980, a multinacional sueca Volvo incorporou a operadora no Brasil e, a partir de 2000, a fábrica de Pederneiras ingressou na produção e mercado global da empresa (Foto 7). Atualmente, os principais mercados para exportação são: América Latina (pás-carregadeiras, caminhões articulados, motoniveladoras, minicarregadeiras e compactadores de solo), Estados Unidos (caminhões articulados e minicarregadeiras), Ásia e Europa (motoniveladoras).. Desde o biênio 2010/11, a fábrica de Pederneiras recebeu investimentos na ordem de US\$ 22,2 milhões para ampliações, renovação de produtos e expansão da linha produtiva. O Brasil é o principal mercado da Volvo na América Latina. Do total de vendas no ano passado, 67,8% foram feitas no País. Ao todo, foram comercializadas 4.413 unidades em 2011, segundo balanço divulgado pela empresa.

Mesmo não pertencendo ao grupo de empresas com capital externo estrangeiro, é significativo indicar algumas empresas que prestam serviços para a citada montadora, na cidade de Pederneiras. As duas maiores indústrias que estão ligadas, de alguma forma, à multinacional sueca são a Pedertractor e a Ariel/Reicon; entretanto, ambas também, possuem uma produção independente, que atinge o mercado interno e externo, reduzindo a dependência com a Volvo. Cabe destacar que as empresas são originadas de capital local, assim aparecerão no grupo de empresas de capital local.

Na cidade de Bauru está localizada uma das maiores fábricas de cadernos e agendas do Brasil, empresa que surgiu com capital local, mas, nos anos 2000, passou a ter comando estrangeiro. A Tilibra foi criada pela família Coube, em 1928. Em 2004, a Tilibra passou ao controle acionário do grupo norte-americano Meadwestvaco. Líder global em produção de embalagens, a MWV atua também no mercado de produtos ao consumidor, materiais de escritório e produtos químicos especiais. Com sede em Glen Allen, Virgínia, (Estados Unidos), a empresa opera em 30 países; em Bauru, conta com aproximadamente 800 funcionários, e é fabricante líder, no Brasil, de materiais escolares e de escritório para atacadistas e estabelecimentos comerciais. Atualmente, a empresa está em processo de transferência para o Distrito Industrial, pois a atual fábrica está localizada no centro da cidade de Bauru, o que prejudica a logística e ocasiona muitos problemas de poluição sonora e movimentação na área residencial que a

envolve. A empresa possui um centro de distribuição nas proximidades da rodovia Com. João Ribeiro de Barros, ao lado do Distrito Industrial II bauruense.

Também na cidade de Bauru, localiza-se a empresa multinacional mais antiga da RA pesquisada, a Ebara, que possui o mesmo tempo de instalação da Clark Michigan, em Pederneiras; entretanto, a multinacional japonesa mantém-se com o mesmo nome e mesma controladora desde sua inauguração. Instalada na cidade desde 1975, a Ebara tem matriz em Tóquio, no Japão, e possui unidades na Ásia, América, Europa e Oceania. Atualmente, a empresa produz bombas e motores submersos para poços; em 2007, a empresa investiu US\$ 6 milhões na expansão de quase mil metros quadrados em sua planta, que exporta para os Estados Unidos, Ásia e Europa. Por telefone, um funcionário informou que a empresa conta com 193 empregados.

- Empresas com capital externo nacional

São poucas as empresas, (apenas 4) que possuem capital externo nacional no compartimento desvinculado da agropecuária da RA de Bauru.

Em Pederneiras, a Mestra Boats foi fundada em 2010, por sócios da indústria de piscinas Henrimar, localizada na cidade de Américo Brasiliense. Os empresários aproveitaram o know-how com a tecnologia com fibra de vidro e investiram na fábrica em Pederneiras. A cidade foi escolhida pela acessibilidade, incentivos da prefeitura e proximidade do rio Tietê, local de grande valia para a empresa como campo de prova. A planta conta com 22 mil m² de área construída e atualmente possui 30 funcionários, com capacidade de produção de 380 barcos ao ano.

A cidade de Barra Bonita, como antes mencionado (capítulo 3), foi um importante polo ceramista nacional, entretanto, nos anos 1970, a atividade foi impactada pela falta de matéria-prima e por políticas ambientais restritivas. Poucas empresas restaram na cidade, e dentre as remanescentes estão o Grupo Delta e a Cepisa (esta última de capital local).

A empresa Duragrês está no município de Barra Bonita desde o tempo áureo da atividade ceramista, e em 2010 foi incorporada pelo Grupo Delta, de Rio Claro, SP. Atualmente, a unidade industrial se dedica a peças especiais, produzindo mais de 250 modelos, entre faixas decorativas, listelos, rodapés e cordões. A empresa possui 80 funcionários.

Foto 8 - Zabet, Lençóis Paulista- 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

Em Lençóis Paulista, encontra-se a Zabet Biscoitos, tradicional empresa lençoense em sua origem, e de grande importância para a oferta de emprego no município (Foto 8). A fábrica, criada em 1960, por imigrantes espanhóis e comprada em 2001, pelo grupo Adria, passou a fazer parte, em 2012, da Companhia M. Dias Branco S/A Ind. e Com. de Alimentos, do Ceará. A fábrica no município, já com 50 anos, possui 500 funcionários. De acordo com a empresa, a cidade possui mão de obra necessária para a produção e a localização central da região auxilia no acesso ao mercado regional e nacional. A localização da empresa, à margem da rodovia Marechal Rondon, e a força do mercado regional são pontos fundamentais para a expansão da produção, segundo a gerência da empresa (que se localiza em Fortaleza).

A Sina Indústria de Óleos Vegetais Ltda. localiza-se em Bauru, e está alocada na antiga fábrica da Sociedade Algodoeira Nordeste do Brasil, planta industrial tradicional da economia bauruense inaugurada na cidade, em 1937. A Sina possui unidades em São Paulo e a sede fica no município de Santo Anastácio, SP; no momento, a empresa gera 250 empregos na unidade bauruense. A Sina adquiriu esta fábrica da Bunge Alimentos, a empresa norte-americana que fabricava óleo, farelo e línter (fibra de algodão de até 12 milímetros), a partir do caroço de algodão, e encerrou suas atividades em 2006. Para a

Sina, os ramais rodoviário e ferroviário são o ponto fundamental para o empreendimento em Bauru, pois as matérias-primas chegam pelos dois modais.

- Empresas com capital local

As empresas de capital local não vinculadas às atividades agropecuárias surgem como as mais diversificadas por ramos industriais; apenas em Jaú existe um agrupamento de empresas locais que possuem certa afinidade e complementariedade técnica, no setor calçadista. No município de Bauru, um importante polo de indústrias de baterias, com cerca de 27% da produção nacional, evolui, desde os anos 1950, porém as empresas atuam de modo independente, não havendo nenhuma ligação produtiva entre elas. O município de Pederneiras apresenta uma possível aglomeração de importantes empresas no setor metalomecânico, comandada pela multinacional Volvo e sua principal fornecedora, a Pedertractor, além das empresas de induzidos automotivos, capitaneadas pela Arielo/Reicon. Na cidade de Lençóis Paulista, onde se verificou uma grande expansão industrial com diversidade dos tipos de empresas, nos últimos anos, uma das causas foi a política agressiva do governo municipal na doação de terrenos e em isenções fiscais; essa política, contudo, não visou um direcionamento para um ramo específico de produção, ou para uma cadeia produtiva, e sim o aumento da geração de postos de trabalhos.

No município de Pederneiras, o capital local originou duas empresas significativas para a cidade, são elas a Pedertractor e a Arielo/Reicon. Como já exposto, as duas fábricas estão ligadas à Volvo e, por sua vez, são responsáveis por uma rede de pequenas e médias empresas que prestam serviços a elas.

A Pedertractor Ltda. situada próxima à SP – 225, emprega 2400 pessoas e tem uma área construída de 45 mil m² (Foto 9). A fábrica, líder regional no setor Metalúrgico-Mecânico, foi criada em 1978, e produz peças para máquinas agrícolas e equipamentos de construção rodoviária, sob o certificado Internacional de Qualidade da Caterpillar. Esse certificado permite que a empresa metalúrgica possa exportar os produtos para outras fábricas da Caterpillar. A Pedertractor, desde sua fundação, está vinculada ao processo produtivo da Volvo, antiga Clark, oferecendo peças de produção terceirizada, peças repositórias e insumos para outras empresas automotivas e mecânica pesada. Atualmente, a Pedertractor é a maior empresa industrial de Pederneiras.

Em 1978, os micros empresários João Baptista Scarlassara e Bruno João Trivelato fundaram a Coletores Renata, com objetivo de terceirizar produtos para a Clark. Ambos trabalhavam na multinacional, em Pederneiras é, com o crescimento da pequena empresa os dois saíram da Clark e em 1981, trocaram o nome da empresa para Pedertractor. A fábrica, que em 1985 estava localizada em um terreno de 16 mil m², em 2004 recebeu um terreno, da prefeitura, de 126 mil m². Atestando a rápida expansão nos últimos anos, a fábrica passou de 770 funcionários, em 2009, para 2400 pessoas, atualmente, distribuídos em duas unidades fabris, a própria Pedertractor (2000 funcionários) e a Tractorcomponentes (400 funcionários). Os funcionários, em sua maioria de Pederneiras, também residem em muitas cidades da região, tais como: Macatuba, Lençóis Paulista, Bauru, Bariri, Barra Bonita, Boracéia, Igarapu do Tiete, Itapuí e Jaú. Pela análise das características que envolvem o setor metalomecânico de Pederneiras, é nítida a existência e a consolidação, nos últimos anos, de uma relevante aglomeração industrial na RA de Bauru. Suas relações produtivas envolvem empresas em todos os municípios estudados no presente trabalho; assim, fica confirmada a importância da malha urbana e demográfica para a efetivação, manutenção e crescimento do setor em Pederneiras. Nessa rede de relações, Bauru possui relevância fundamental, pois auxilia na formação da mão de obra, detêm o maior número de fornecedores e oferece as atividades financeiras e de serviços para a indústria.

Em meio à aludida aglomeração, a Pedertractor, para compor e dar conta de sua produção, conta com uma rede de fornecedores nos municípios vizinhos; no momento, as cidades de Pederneiras (com 11 fornecedores); Bauru: (20); Barra Bonita (5); Jau (7); Bariri (3); Agudos (1) e Bocaina (1) fazem parte de rede produtiva da Pedertractor. Os produtos alcançam diversas empresas no Brasil, muitas delas concorrentes no setor de máquinas para a construção civil e tratores para a agricultura, o gerente geral da Pedertractor, José V. Sacon informou que a empresa conseguiu equilibrar os clientes, entre áreas distintas, para não ficar vulnerável a qualquer mudança econômica. Deste modo, o crescimento da Pedertractor nos últimos anos foi em razão do cenário positivo da construção civil e da agricultura brasileiras.

Fica detectada, portanto, uma rede de relações produtivas (*linkages*) (SCOTT, 1986) estabelecida pela Pedertractor em Pederneiras e outros municípios da RA de Bauru, rede que pode constituir um interessante caso para investigação mais detalhada. A rede produtiva da Pedertractor, por sua vez insere-se em meio à rede, mais densa e

supostamente com maior abrangência territorial, da Volvo, que funcionaria, pois, como indústria mãe.

Como mencionado anteriormente, a Clark Michigan (atualmente Volvo) foi a primeira empresa a usufruir das peças da Pedertractor. Além da empresa sueca, a Caterpillar, de Piracicaba; as unidades da Case New Holland, de Piracicaba, Contagem (MG); Sorocaba e Curitiba; a JCB, de Sorocaba; a Santal, de Ribeirão Preto; a John Deere, de Indaiatuba; a Doosan, de Americana, formam a carteira de clientes da fábrica pederneirense. O gerente exaltou a localização da fábrica, no centro-oeste de São Paulo, o que facilita a distribuição das peças para todas as cidades mencionadas; as mercadorias e insumos são transportados, exclusivamente, pelo modal rodoviário.

Foto 9 - Pedertractor, Pederneiras- 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

Também em Pederneiras, a Arielo/Reicon produz induzidos para motores de partida para a Volvo, para o mercado de reposição e para outras empresas nacionais e mercado externo. A empresa, com 100 funcionários, foi destaque regional nas exportações, em 2008, no ranking da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), órgão vinculado ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

Ainda em Pederneiras, às margens da rodovia Com. João Ribeiro de Barros, localiza-se a Incol – Lub, que possui 55 funcionários. A empresa iniciou suas atividades em 2001, e produz óleos lubrificantes automotivos, industriais e graxas em

geral. Atua em escala nacional, sendo os produtos desenvolvidos, envasados e distribuídos pela própria empresa. O Grupo Incol é formado pela Incol-Lub, pela Incol-Química, (a qual fabrica e comercializa thinner, aguarrás, querosene, álcool gel e outros produtos de limpeza) e pela Incol-Autopeças, distribuidora de peças, acessórios e pneus automotivos em geral. A localização em Pederneiras foi valorizada pela empresa em razão da intermodalidade de transportes existente.

A economia do município de Agudos depende das duas grandes empresas de capital externo instaladas na cidade, Ambev e Duratex; deste modo, encontramos apenas uma outra empresa significativa, presente no compartimento desvinculado da agricultura, com capital local. Mesmo assim, a Rotomix foi originada em São Paulo e seus proprietários atuais residem em Bauru. A empresa conta com 30 funcionários, produz peças e ferramentas em rotomoldagem (plástico) personalizadas. Os produtos são carrinhos de mão, tubos de entulho, lixeiras, recipientes de reciclagem e masseiras. A empresa fundada, em São Paulo, em 2007, foi instalada em Agudos, em 2009, em razão da concessão de lote pela prefeitura da cidade.

Foto 10 - Frisokar, Bariri- 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

O setor industrial de capital local de Bariri chama a atenção pela variedade de seus ramos. A mais importante fábrica da cidade, depois da Usina Della Coletta, é a Frisokar, fundada em 1985 (Foto 10), a qual produz componentes para cadeiras e poltronas destinadas às linhas *office* e home. Em 2002, a fábrica se associou ao grupo

italiano Cerantola, buscando um caminho para a exportação e para usufruir da marca e dos técnicos de design italianos. A matriz está localizada em Bariri desde sua fundação, mas a família é originária de São Paulo. A empresa conta com uma rede de distribuidores e filiais em todas as regiões do Brasil, e a distribuição é feita com frota própria. O parque industrial da Frisokar/Cerantola é formado por 03 plantas industriais totalizando 58 mil metros quadrados de área construída, com produção de cerca de 5 mil itens diferentes e com 900 empregos diretos.

Outra empresa de importância para a cidade é a Plásticos Bariri, com fábrica criada em 1993 para a produção de laminados sintéticos direcionados para o setor calçadista; atualmente, continua a fornecer ao polo calçadista e de acessórios de Jaú, mas com o declínio das fábricas jauenses, passou a comercializar seus produtos em outras regiões do país. O portfólio da fábrica conta laminados para calçados, vestuário, utilidades domésticas e acessórios. São mais de 300 empregos diretos, que geram, de acordo com a empresa, mais de 1500 empregos indiretos. A localização da empresa é em razão de ser a cidade natal da família fundadora.

Seguindo o mesmo ramo da Plásticos Bariri, a Dublauto é uma empresa fundada em 1975, que atua no mercado calçadista da região e em escala nacional. A escolha da cidade foi pela proximidade da indústria calçadista de Jaú e por ser o local de origem da família controladora. A fábrica, que possui 70 empregados, produz tecidos dublados para cabedais e forros e não-tecidos costurados, e atende os mercados calçadistas, automobilístico, de artefatos, lingerie e ortopédicos. No ano de 2003, em razão da crise calçadista em Jaú, a empresa implantou uma nova unidade, em Ivoti-RS, a 7 km de Novo Hamburgo -RS, região conhecida como o maior polo tecnológico em componentes para calçados das Américas. Em 2006, a Dublauto abriu uma fábrica em Franca, outro polo calçadista nacional, e ainda mantém, desde 2008, uma indústria de componentes em Birigui, conhecido centro de calçado infantil.

Outras duas empresas que estão localizadas em Bariri são a BecFlex Colchões e a Cicol. A BecFlex Colchões, com 15 funcionários, foi fundada em 2000, e está localizada no Polo Industrial de Bariri, com área aproximada de 12.800 m². O mercado principal da empresa é o Estado de São Paulo, especialmente, o norte, mas seus produtos alcançam MG, MS e PR. A Cicol iniciou as suas operações em 2001, inicialmente prestando serviços de industrialização a terceiros e, a partir de 2007, se tornou independente, passando a comprar, industrializar e vender seus produtos -

gordura vegetal para frituras, sorvetes, artigos para panificação e confeitaria - diretamente aos seus clientes. Hoje com 35 funcionários, a empresa atua em mercados que incluem os estados de SP, MG, RS e PR. O custo de transporte é o fator que mais atrapalha a competitividade da empresa, que, de acordo com o proprietário, deveria estar na região de Campinas; Bariri, porém, é a cidade natal e toda infraestrutura está montada no município, o que dificulta qualquer mudança.

Na cidade de Barra Bonita, a marca principal é o peso da usina homônima e a decadência do polo ceramista; aí também se localiza a Ciclotron Indústria Eletrônica Ltda (Foto 11). Esta empresa foi fundada em 1973, por um casal vindo de São Paulo, atraído por facilidades dadas pelo poder local, na época do lançamento do Distrito Industrial.

Foto 11 - Ciclotron, Barra Bonita - 2013



Fonte: Arquivo próprio.

Atualmente, a empresa conta com 220 funcionários e tem seu principal mercado de atuação nas regiões Norte e Nordeste do Brasil, especialmente pela menor carga tributária. No Norte e Nordeste há menos impostos e, portanto o preço melhora em relação à concorrência, que tem dificuldade de enviar mercadorias sem nota, para longas distâncias. Os principais produtos da Ciclotron são: consoles de audiomixagem, amplificadores, equalizadores gráficos e caixas acústicas amplificadas.

Ainda como empresa remanescente do polo ceramista de Barra Bonita, existe a empresa local Cepisa, a qual informou que o principal atributo da região para a empresa

é a localização estratégica, no interior do Estado de São Paulo (além de ser o local de residência da família). O grupo foi formado em 2002, e conta com 70 funcionários.

Como antes mencionado, o município de Lençóis Paulista apresentou recentemente um relevante crescimento industrial, assim apresenta uma série de empresas originadas do empreendedorismo de famílias de imigrantes, com ramos industriais bem diversificados.

O grupo Lwart emprega quase 2,9 mil trabalhadores diretos em suas duas unidades fabris, na matriz em Lençóis Paulista, e na filial, em Feira de Santana (BA); sua frota chega a 365 veículos próprios. Atualmente, a empresa é detentora de 45% do total da produção nacional de óleos lubrificantes, que são recolhidos nos 15 centros de coleta que estão localizados em diversas regiões do País. A empresa é a maior companhia de rerrefino de óleos lubrificantes.

Foto 12 - Lwart/Lwarcel, Lençóis Paulista- 2013.



Fonte: Arquivo próprio

Ao todo, a empresa possui mais de 60 mil clientes entre indústrias e empresas geradoras do resíduo. O grupo, 100% nacional, emprega na Lwart Lubrificantes, na Lwarcel Celulose e na Lwart Química um total de 2,2 mil pessoas em Lençóis Paulista (Foto 12). Em entrevista ao Jornal da Cidade, o presidente da empresa afirmou: “Investir em modernização, tecnologia e novos produtos é a filosofia do grupo, que é familiar. Ao longo dos últimos três anos, investimos ao menos R\$ 500 milhões na

empresa, que hoje possui um faturamento anual de R\$ 780 milhões”. (JCnet 06/12/2012).

A Orsi Pastifício foi fundada em 1949. A empresa possui 180 funcionários, os principais produtos são massas (com trigo refinado e integral), achocolatados e massas de preparo para bolos. No ramo de papel, existe a Lutepel, criada em 1960, com capacidade de produção de aproximadamente 36.000 toneladas/ano; como produtos principais, aparecem papéis especiais (monolúcidos e supercalandrados), branco e natural. A fábrica conta com aproximadamente 250 empregados.

Às margens da rodovia Marechal Rondon, localizam-se a Estrutel e a Baptistella, indústrias que constroem galpões de estruturas metálicas em várias áreas do Brasil. A Baptistella Estruturas Metálicas foi inaugurada no município em 1969, tem sua atividade original ligada a construções de galpões e carrocerias de madeira. Nos anos 1970, passou à atividade de produção de estruturas de grande e médio porte, fabricadas com material metálico. Situada às margens da Rodovia Marechal Rondon, desde 1978, o que facilita o escoamento dos produtos e o recebimento de muitas matérias-primas, tem por volta de 200 funcionários. A Estrutel foi criada em 1988, e possui obras por todo o Estado de São Paulo e estados vizinhos. Com 150 funcionários, a localização da empresa, à margem da Rodovia Marechal Rondon, explica-se pelos mesmos motivos da Baptistella. Bauru e região são o grande mercado para a empresa, mas obras já foram feitas na região Nordeste.

O ramo industrial de capital local na cidade de Jaú é o calçadista, que representa hoje mais de 30% do PIB municipal. Desde os anos 1950, a cidade foi apresentando uma aglomeração expressiva em unidades de calçados femininos; atualmente, o sindicato calçadista da cidade avalia que existam, aproximadamente, 251 indústrias, gerando cerca de 16 mil empregos diretos e indiretos. A produção diária de calçados de Jaú, de acordo com dados do Sindicalçados, é de aproximadamente 100 mil pares.

As principais empresas são a Ferrucci, criada em 1947 (Foto 13), que emprega 400 pessoas; a Dandara, fundada em 1992, e que conta com 100 funcionários; a Mariotta, fundada em 1985, empregando 150 pessoas e a Vallazi, surgida em 1995, contando com 120 funcionários. O setor passa por severa crise, em decorrência da competição nacional e global. Dentre as fábricas que surgiram para abastecer a indústria calçadista, a Cartonagem Jauense é a maior empresa correlata ao setor, produzindo

embalagens em papel-cartão micro-ondulado. Fundada em 1959, a empresa possui 400 funcionários e, atualmente, vende seus produtos em todas as regiões do Brasil.

Foto 13 - Calçados Ferrucci, Jaú- 2013.



Fonte: Arquivo próprio.

Bauru, a sede da região administrativa, possui algumas indústrias de capital local com atuação nacional e internacional. Dois grandes ramos são significativos para o município, o de baterias automotivas e o de produtos plásticos.

A Plasútil, instalada em Bauru há 25 anos, foi a empresa bauruense que mais se expandiu no mercado nacional e estrangeiro, fato testemunhado por dois grandes processos de ampliação, desde o início de suas atividades. Empregando atualmente 1.180 pessoas, a Plasútil é líder de mercado no segmento de utensílios domésticos de baixo custo, com produção mensal de 15 milhões de peças plásticas e lançamento de novos itens a cada cinco dias; exporta seus produtos para 30 países, com destaque para as Américas (do Norte, Central e do Sul).

Também ligada ao ramo plástico, a Polimáquinas foi fundada em 1975, está localizada no Distrito Industrial 1, fabricando máquinas de corte e solda para embalagens plásticas flexíveis. No momento, com 160 funcionários, ela é líder, na América Latina, na fabricação de máquinas de corte e solda para sacolas tipo "camiseta" e sacos blocados.

O setor de baterias é tradicional no município, pois quase um terço da produção nacional de acumuladores automotivos (dados do CIESP) é produzido na cidade. A empresa pioneira foi a Ajax Baterias, fundada em 1958 (Figura 15), que dispõe de um

parque industrial com capacidade produtiva de aproximadamente 500.000 baterias/mês, além da industrialização de componentes. Conta com aproximadamente mil funcionários. A partir da experiência adquirida na Ajax, ex-funcionários fundaram as demais empresas congêneres bauruenses.

Até os anos 1990, o grupo Ajax detinha o capital da Plajax, indústria fundada em 1980, e, atualmente, líder nacional em fabricação e comercialização de componentes plásticos para baterias automotivas, no mercado de reposição. Está localizada no Distrito Industrial e possui 210 funcionários.

Figura 15 - Baterias Ajax, Bauru - 2012.



Fonte: http://2012.festieco.com.br/wpcontent/uploads/2012/06/fourc_calendario.jpg

A Baterias Tudor foi fundada em 1993, por um grupo de executivos bauruenses com grande experiência no segmento. A Tudor está presente em todo o território nacional e também no exterior. A distribuição fica por conta dos 21 centros próprios, 30 centros terceirizados no Brasil e mais 20 centros voltados para o mercado internacional - na América do Sul, América Central, Ilhas do Caribe, África e Europa. A fábrica de Bauru possui 490 funcionários, e o abastecimento das regiões Centro-Oeste, Nordeste e parte da Norte fica por conta da unidade Tudor MG, localizada em Governador Valadares. Já a Tudor SP, com sede em Bauru, abastece as regiões Sul, Sudeste, parte da região Norte, além do mercado internacional.

Outro exemplo é a empresa Baterias Cral, criada na cidade de Bauru no ano de 1965, e que atua no mercado de reposição e exportação de baterias automotivas há quase 30 anos. Hoje, a Cral gera em torno de mil empregos diretos e indiretos. Sua área é de quase 97 mil m², com aproximadamente 50 mil m² de área fabril e 40 mil m² de preservação ambiental (adquiriu recentemente uma área de 100 mil m² para ampliação de suas instalações). A empresa mais recente do ramo, criada em 2000, é a Enerbrax Acumuladores, empresa responsável pela produção e comercialização das baterias Chumbo-ácido do tipo VRLA (Valve Regulated Lead Acid) para motocicletas, com a marca ROUTE. Atualmente, a empresa emprega 146 funcionários.

Os exemplos da aglomerações produtivas encontradas em Jaú (calçadista), em Bauru (de baterias) e em Pederneiras (metalomecânico e induzidos) merecem algumas considerações adicionais. Tudo indica que essas aglomerações foram se formando de modo mais ou menos espontâneo, favorecidas pelas *economias de aglomeração* que a proximidade geográfica propicia, por processos de *spin-off* (saída de funcionários que vão instalar sua própria indústria, congênere) e por uma certa qualificação/especialização de mão de obra que cada ramo provoca (e que vem a constituir um *ativo específico* do território). Tudo isso permeado, obviamente, por difusão de conhecimento tácito, mais ou menos generalizado. Por tais características peculiares/próprias, deveriam merecer, de parte dos atores locais/regionais envolvidos com a governança territorial, atenção especial, com a busca de estratégias de desenvolvimento e cooperação específicas, adequadas a cada tipo de aglomeração. Tudo isso permeado, obviamente, por difusão de conhecimento tácito (HOWELLS, 2002), mais ou menos generalizado.

Os dados e outras informações veiculadas neste capítulo atestam e ratificam, segundo nosso entendimento, as noções de que a atividade industrial na área enfocada encontra-se firmemente assentada em duas bases de apoio, a agroindústria, sustentada pela agropecuária regional, e um compartimento industrial diverso, desvinculado do setor primário, o qual tem se expandido bastante após 1990 e apresenta crescente diversificação produtiva. Confirma a ideia de que, após os anos 1990, em razão do acesso, oferecido às empresas aos mercados vizinhos e à capital paulista pela duplicação da rodovia Marechal Rondon, elas puderam aumentar sua participação nos circuitos produtivos e de comércio em escalas regional, estadual e nacional. Esse fato foi

comprovado pelas respostas da maioria das firmas sobre a acessibilidade das rodovias duplicadas presentes na região, em especial a rodovia Marechal Rondon.

No próximo capítulo, iremos ressaltar os elementos julgados benéficos e os aspectos negativos para os empresários, além de avaliar as políticas do poder público para amparo das indústrias presentes nos municípios e para atração de novas empresas.

CAPÍTULO 5. PERSPECTIVAS DOS AGENTES PÚBLICOS E AS POLÍTICAS INDUSTRIAIS IMPLEMENTADAS.

Neste capítulo apresentamos a visão dos agentes que, de alguma forma, regulamentam e regulam as empresas e, especialmente, os agentes públicos que planejam e são responsáveis pela implantação das políticas públicas de governança. Os entrevistados foram: secretários de desenvolvimento, diretores do Ciesp, de entidades representativas (sindicatos), políticos (prefeitos e vereadores) e estudiosos dos municípios. No primeiro segmento do capítulo, após análise e reflexão de todas as respostas obtidas, procuramos agrupá-las de acordo com grandes tópicos e segundo nossa livre interpretação. Na segunda parte do capítulo, apresentamos um resumo das políticas específicas de cada prefeitura.

O primeiro segmento, acima citado, constitui na realidade um *quadro qualitativo* da situação industrial e econômica da área enfocada, segundo a visão e opinião dos agentes/atores entrevistados. São aspectos locais/regionais, nacionais e mundiais, julgados como positivos ou negativos e que, associados, podem formar um painel da situação atual da indústria da RA de Bauru, pelo menos em relação aos municípios mais industrializados. Como se verá, há agentes, processos e influxos, situados e/ou irradiados a partir de várias escalas geográficas, que integram o núcleo das satisfações e, também, dos descontentamentos e queixas dos entrevistados.

São eles:

- *Crises e interferências globais.* Um traço detectado foi o impacto local/regional das “ondas” ou “marés” globais, tais como o crescimento e o processo de industrialização asiático que, no atual momento da história, acarreta profundas mudanças no comportamento da indústria na RA de Bauru. As crises financeiras mundiais foram constantemente lembradas, especialmente as crises americana e europeia. Esses “momentos” conjunturais, e a condição asiática, trouxeram redução das exportações e instabilidade na captação de recursos para financiamento.
- *O governo federal* esteve presente em todas as respostas e análises dos gestores e estudiosos, para o bem e para o mal; os pontos mais tocados foram a política cambial, os empréstimos do BNDES, a altíssima carga tributária e o ambiente de consumo proporcionado pela queda dos juros da taxa Selic.

- A *pesada carga tributária* foi ressaltada em todas as respostas e análises, entretanto, nesse item, a responsabilidade pelo oneroso volume de tributos é dividida com o governo estadual.
- A *falta de uma política industrial* clara foi apontada em várias entrevistas, especialmente com os secretários de Bauru, Lençóis Paulistas e Pederneiras, que argumentaram contra a aplicação de benefícios para apenas alguns setores e não um ataque global dos problemas. Exemplificaram que apenas os grandes setores recebem respostas públicas, pois possuem representações política e *lobbies* mais eficazes e “barulhentos”.
- O *poder público estadual* foi lembrado pela cobrança do ICMS e pela manutenção de infraestruturas, principalmente, dos meios de transportes presentes na região. Entretanto, apesar das respostas positivas em relação às rodovias, o encarecimento do frete, em razão do preço dos combustíveis e, também, pelas estradas pedagiadas, foram problemas constantes levantados por gestores e empresários.
- Um importante ponto levantado por todos os entrevistados foi o *crescimento, amadurecimento e evolução do mercado interno*. O crescimento da classe média C foi apontado, de modo geral, pelos entrevistados e, indiretamente, percebido nas respostas dos formulários, pois a maioria dos clientes das empresas é de regiões do mercado interno, sejam elas locais ou nacionais. Esse fato é importantíssimo para a manutenção das empresas industriais do interior do Estado de São Paulo, pois a venda para o mercado regional sempre foi um sólido sustentáculo para o compartimento das empresas desvinculadas da atividade agropecuária, como se procurou demonstrar no capítulo da evolução histórico-geográfica da indústria. Os mercados local e regional sempre serviram de amparo para as pequenas e médias empresas.
- As *influências socioeconômicas e políticas* sobre os compartimentos industriais foram lembradas nas respostas, de diversas maneiras. A *legislação trabalhista* e os encargos tributários relacionados a ela são itens de grande preocupação dos empresários; essa influência, que é de regulamentação federal, incide pesadamente nas decisões de novas inversões e de manutenção do funcionamento das empresas.
- A *legislação ambiental* também é um ponto de forte influência sobre a atividade industrial, pois existem regulamentações, nas várias esferas de poder, que induzem certas atividades, criam limites a outras ou impedem novos investimentos. As leis

são criadas desde a esfera federal até a constituição municipal. Os órgãos estaduais, como a Cetesb e a Sabesp, junto às secretarias e empresas municipais de água e esgoto, possuem relevante responsabilidade por estudos, laudos e licenças para as empresas atuarem. No município de Bauru, uma legislação estadual (Lei Nº 13.550, de 2 junho de 2009) foi responsável pela redução considerável das áreas destinadas aos novos projetos de zoneamento industrial; a *lei do cerrado* impossibilitou a prefeitura bauruense de oferecer novos espaços para o setor secundário, além de impossibilitar licenças ambientais, por parte da Cetesb, para empresas que já tinham recebido lotes do governo municipal. Outro item de intenso debate em Bauru e em sua RA é a proteção de áreas para a recarga do Aquífero Guarani, ponto que apresenta grande confusão, pois o zoneamento dessas áreas não está bem estabelecido pelas entidades competentes.

- Outra influência externa, lembrada nas respostas, é a *política econômica efetivada pelos governos federal e estadual*. Nos últimos anos, as ações de planejamento econômico-industrial público foram pontuais e instáveis. O compartimento que mais foi influenciado nas últimas décadas foi o vinculado à agropecuária, especialmente as usinas de cana-de-açúcar. Como já mencionado no capítulo 2, o setor canavieiro passou por influências de ordem legislativa, financeira e tributária, desde os anos 1940. Nos anos 1990, o setor sucroalcooleiro teve seu mercado liberado e desregulamentado; a partir dos anos 2000, com ascensão dos carros de passeio “flex”, o etanol passou a receber, novamente, uma maior atenção pública. Entretanto, com o novo panorama do petróleo, com a descoberta do pré-sal e a valorização do açúcar no mercado mundial, a produção do etanol foi comprometida. Em 2013, foram concedidas novas benesses pontuais para o setor sucroalcooleiro. Esse quadro de “*stop and go*” inibe novos investimentos e impede uma modernização do setor.
- No passado, a falta de articulação física entre a capital e o interior “longínquo” gerou a necessidade de criar empresas que absorviam a demanda por produtos que precariamente chegavam às cidades. Atualmente, a criação de infraestruturas, transportes e telecomunicações auxilia no aumento do mercado consumidor, possibilitando que as empresas atuem muito além de suas fronteiras. Porém, a melhora dos meios de transportes também facilitou a chegada de produtos de outras partes do Brasil e do mundo, aumentando a competição.

A ação do poder público, em escala regional e municipal, para o desenvolvimento da atividade industrial foi lembrada de modo difuso. Os principais agentes são as Prefeituras, pois cabe ao poder executivo criar as áreas de atração para as empresas. Poucas respostas tocaram em assuntos de desenvolvimento territorial ou endógeno, relacionados à união das possíveis forças de responsabilidade pela economia dos municípios. Em algumas respostas, o Sebrae foi citado, mas ao mesmo tempo criticado, pois possui uma visão distanciada da economia regional.

A pluralidade do capital detentor das principais indústrias da área foi uma das feições mais lembradas pelos entrevistados. Na Região Administrativa de Bauru, como se viu, concentram-se capitais externos estrangeiros, capitais externos nacionais e capitais locais. O movimento de capitais e as mudanças no controle dos mesmos denota uma participação expressiva da região nas fusões, alterações e acomodações econômicas presenciadas no mundo, no Brasil e no Estado de São Paulo. Muitas decisões das empresas localizadas na RA de Bauru são tomadas em escala mundial, assim como fusões, investimentos e reestruturações produtivas são efetivados por decisões de escala nacional. Mesmo com toda a força dos mandos externos, contudo, o capital local se mostra presente, agressivo e resiliente às forças externas.

5.1. As ações e políticas industriais das prefeituras

As ações e políticas dos municípios mais industrializados da RA de Bauru possuem as mesmas características, porém em intensidade e organização diferentes. No quadro 11, as ações podem ser observadas de maneira resumida. A medida de atração industrial mais acionada pelas prefeituras e secretarias de desenvolvimento é a *distribuição de lotes urbanizados*, entretanto, essa ação esbarra em problemas jurídicos, licenças ambientais e propaganda enganosa, pois, em muitos distritos, a infraestrutura básica não está completa.

Outra ação presente em todas as secretarias é a *isenção de impostos*, entretanto, a margem de isenção é pequena, pois o município possui apenas o ISS, Imposto Sobre Serviços de qualquer natureza, que é um imposto municipal. A alíquota utilizada é variável de um município para outro; a União fixou alíquota máxima de 5% e uma alíquota mínima de 2%, deste modo, a isenção fiscal não é um forte instrumento de atração industrial.

Os *acordos*, entre as secretarias de educação com entidades educacionais do sistema S e instituições públicas, estão presentes em alguns municípios, pois os mesmos se utilizam da propaganda de mão de obra qualificada para atrair empresas.

Quadro 11 - Síntese das principais ações e políticas industriais dos municípios pesquisados – RA de Bauru - 2013

Municípios	Políticas e ações industriais
Agudos	Políticas de manutenção e aumento de produção da Ambev e Duratex; distribuição de lotes urbanizados; um distrito industrial; políticas comuns entre o Centro de Capacitação e Geração de Renda, vinculado à Secretaria do Bem-Estar Social; Etec, Senai, Senac e Senar.
Bariri	Distribuição de lotes urbanizados; isenções fiscais; dois distritos industriais e tentativa de re-funcionalização de passivos industriais no centro da cidade.
Barra Bonita	Distribuição de lotes urbanizados; isenções fiscais e um distrito industrial.
Bauru	Distribuição de lotes urbanizados (com baixíssima capacidade de atender a demanda, 120 empresas esperam áreas); isenções fiscais; distrito industrial; política de manutenção e melhoria dos distritos I, II, III; Zonas de Indústria, Comércio e Serviços – ZICs (às margens das principais rodovias); implantação do Distrito IV; conflito jurídico contra a Lei estadual do Cerrado.
Lençóis Paulista	Distribuição de lotes urbanizados; isenções fiscais; amplo distrito industrial; acordos da prefeitura com entidades educacionais para a capacitação da mão de obra (Senai, Sesi e Etec)
Jaú	Distribuição de lotes urbanizados; isenções fiscais; 6 distritos industriais, (os distritos VII e VIII, possuem situação jurídica complicada e não conseguem as licenças ambientais necessárias).
Pederneiras	Distribuição de lotes urbanizados; isenções fiscais; 7 áreas destinadas a serem distritos industriais; acordos da prefeitura com o Senai e Sesi, especialmente no setor metalomecânico.

Fonte de dados: pesquisa própria. Elaboração do autor

Em Agudos, que recebe elevada contribuição das duas grandes indústrias presentes na cidade, a Duratex e a Ambev, a prefeitura tem como maior plano de atração industrial a distribuição de lotes urbanizados. O único distrito industrial da cidade está quase totalmente ocupado, e o município, de acordo com informações da prefeitura, está desapropriando uma área para construir um novo distrito industrial. Como outros atrativos, a prefeitura disponibiliza transporte circular e Internet gratuitos, e investe através da Secretaria da Educação Municipal, em parcerias com outras instituições em mais de 30 cursos de capacitação profissional gratuitos para a

população, por meio do Centro de Capacitação e Geração de Renda, e da Etec, Senai, Senac e Senar.

O secretário das Finanças de Agudos, explicou que a indústria gera renda per capita, PIB, riqueza para o município e isso, necessariamente, não é sinônimo de renda para o trabalhador.

As empresas daqui geram PIB que é o que o município produz. Essas grandes indústrias não são geradoras de emprego. São poucas vagas e não empregam só agudenses. Os executivos são de outras cidades e eles é que recebem os melhores salários. Se pegar a Ambev, por exemplo, dos cargos de chefia e gerência, 90% não são da cidade. O nosso orçamento per capita é muito maior do que os outros municípios da região. As grandes indústrias geram lucro para os acionistas e não para as pessoas que trabalham e moram na cidade. (JCnet, 02/07/2012)

O secretário informou que a atividade industrial, para o município, gera empregos no setor operacional, e esses funcionários possuem faixa salarial mais baixa. Algumas funções são tão especializadas que as empresas requisitam funcionários mais qualificados, só encontrando no mercado regional e até nacional. Por outro lado, a mão de obra da cidade está empregada, também, fora de Agudos.

As grandes empresas, a cada dia, aumentam a mecanização e utilizam pouco trabalho manual. Os maiores empregadores são as pequenas indústrias, mas existe um grande déficit: dos 35 mil habitantes, mais de 50% trabalham fora do município, pelos dados do secretário. Na faixa etária de pessoas ativas, de 70% a 80% trabalham fora de Agudos. A prefeitura é a grande empregadora do município.

Em Bariri, o planejamento industrial se dá pelo oferecimento de lotes, em sua maioria, já beneficiados com água, asfalto e luz e alguns incentivos fiscais. Áreas de antigas fazendas desapropriadas e grandes empreendimentos falidos, como a fábrica de óleos Resegue, servem de passivos fundiários que, nos últimos anos, se configuraram em política de atração de empresas do poder público.

Atualmente, a cidade conta com dois polos (distritos) industriais, ambos muito próximos ao centro da cidade. O último grande investimento da prefeitura foi a entrega, em novembro de 2012, do Polo Empresarial “José Durante Junior”, no qual a prefeitura espera investimentos da ordem de R\$ 7,9 milhões e a geração de 300 novos empregos. A Administração Municipal, no governo do ex-prefeito, também adquiriu, em março de 2012, área de terras com 4,8 hectares; a intenção é criar um novo Polo Industrial, o terceiro, que abrigará aproximadamente vinte empresas. (Jornal Candeia, 20/11/2012).

Em todos os formulários e entrevistas junto às empresas, a má acessibilidade de Bariri a Jaú e Pederneiras foi citada como entrave e grande problema para a competitividade das empresas. As duas rodovias que ligam a cidade de Bariri à Região Administrativa de Bauru (Rodovias Leônidas Pacheco – Bariri/Jaú, Bariri/Itaju/Ibitinga – e Braz Fortunato – Bariri/Boraceia/Pederneiras) são esburacadas, perigosas e pessimamente sinalizadas, e a frota de caminhões, trafegando com a produção de cana, nos meses de safra, ocasiona muitos acidentes e transtornos para as empresas.

Outro item de grande importância levantado pelas empresas é a carência de mão de obra técnica no município. Por isso, as maiores empresas, Usina Della Coletta, Frisokar e Plásticos Bariri, possuem programas de aprimoramento e qualificação constantes de mão de obra.

Barra Bonita também padece dos problemas verificados em Agudos e Pederneiras, pois esses municípios não conseguem fixar a mão de obra qualificada em decorrência dos executivos e técnicos escolherem cidades do entorno para morar, ou as empresas são de escala nacional e não há necessidade de quadros permanentes no município. O ex-secretário do planejamento urbano da cidade elucida a problemática: “Os executivos não moram aqui, mas os trabalhadores ganham um bom salário. Direta e indiretamente, trabalham na usina aproximadamente 40% da população.”

A política industrial de Bauru esbarra no grave problema da falta de espaço. Os terrenos estão enquadrados em leis ambientais e são raros os lotes com custos acessíveis e boa localização; os investidores estão recebendo convites de cidades vizinhas, o que representa evasão de divisas em termos de arrecadação de tributos para o município. Segundo o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp), pelo menos dez grandes empresas desistiram de implantar negócios em Bauru, nos últimos anos, e acabaram se instalando em outras cidades da região. Pela dificuldade em encontrar áreas disponíveis, muitas empresas tradicionais bauruenses, segundo o Ciesp, já estudam mudança para municípios como Agudos, Pederneiras e Piratininga.

Como já notado Bauru possui muitos terrenos às margens das rodovias, porém, essas áreas estão sob a lei estadual do Cerrado e, nos poucos lotes em que não há mata nativa, os terrenos alcançam preços altíssimos.

O antigo secretário de desenvolvimento, Paulo Ferrari, explicou a situação dos espaços destinados a indústria em Bauru; ele salientou que a área instalada dos Distritos Industriais chegou ao limite e a meta agora é intensificar a disponibilização de espaços

para as médias instalações, já com lista de solicitações no município. “Por isso é fundamental viabilizar a infraestrutura para o Distrito IV e iniciar a viabilização de ocupação por setor nos Lotes Urbanizados”, relatou.

“Em Bauru, simplesmente não há mais condições”, sentenciou o ex-secretário de desenvolvimento. A lei estadual do Cerrado e a ocupação residencial e comercial de áreas, antigamente destinadas para a indústria, inviabilizam projetos em terrenos com boa infraestrutura para as empresas. Essas condições atrapalham o desenvolvimento industrial da cidade e o aumento das indústrias já instaladas. O presidente do Ciesp - Bauru, em entrevista ao JCnet, refletiu: “Tudo isso acaba repercutindo negativamente na geração de novos empregos, o que reflete diretamente no poder de consumo da população local, sem contar os tributos que deixam de ser arrecadados pela prefeitura”. (JCnet, 01/09/11).

O poder executivo bauruense, desde 2008, planeja criar as Zics - Zonas de Indústria, Comércio e Serviços, áreas que estão localizadas às margens das principais rodovias que cortam a cidade. Entretanto, o projeto ainda encontra entraves jurídicos, partidários e econômicos para sua efetivação. O ex-secretário afirmou:

Basicamente, as Zics são às margens das rodovias. Elas irão resolver um grande problema na zona rural, onde o desmembramento mínimo de um terreno é de 20 mil metros quadrados, muito grande para a maioria das empresas. Quando estas zonas forem regulamentadas, o tamanho do imóvel poderá ser menor. Até o momento, são estudadas áreas nas imediações da Bauru-Marília (também denominada Comandante João Ribeiro de Barros), rodovia Cezário José de Castilho (Bauru-Iacanga) e o sentido Capital-Interior da Rondon, que possuem menor número de áreas protegidas. Por haver uma maior oferta de terrenos, eles também são mais baratos. (JCnet, 01/09/11)

Mesmo com todos os entraves relatados, o município de Bauru inaugurou, em maio de 2013, o Distrito Industrial IV, uma nova área que conta com 1 milhão de m², e terá capacidade de sediar cerca de 70 estabelecimentos de pequeno e médio porte e 70 de grande porte (2ª fase a ser implantada - expansão futura). O Distrito IV poderá receber atividades como indústria, empresas de comércio atacadista e prestadoras de serviços. O Distrito IV está localizado à margem da rodovia Bauru-Iacanga, modal que liga o aeroporto Moussa Tobias à cidade de Bauru, e para o qual o governo do Estado de São Paulo já liberou recursos para a duplicação.

De acordo com todos os dados obtidos e pelas entrevistas, ficou constatado que Lençóis apresentou a melhor evolução industrial da RA de Bauru, nos últimos anos. Em entrevista ao Jornal da Cidade, o secretário de desenvolvimento local destacou o avanço

da cidade em relação a outros centros urbanos de maior porte. Ele explica: “(...) os números mostram que, proporcionalmente, o desempenho da economia lençoense é bastante superior ao de Botucatu, Jaú e Marília porque a cidade tem praticamente metade do porte desses centros”.

O secretário ainda ressaltou:

A análise de longo prazo mostra o tamanho do avanço da economia lençoense nesta década. A quantidade de pessoas empregadas, que era de pouco mais de 5.000 em 2001, em 2007 era de 15 mil. Isso significa que o mercado de trabalho cresceu nos últimos anos. Claro que da mesma forma que aumentam as contratações, aumentam também as demissões porque a economia é dinâmica, mas nós saímos de um tamanho de cinco mil empregos e fomos para quinze mil. (JCnet, 10/02/2008)

O mesmo secretário salientou que, nos últimos anos, o município investiu na qualificação profissional da mão de obra de local, através de parcerias com o governo do estado, com Senai, Sesi, Senac e a própria prefeitura. O responsável pelo departamento de desenvolvimento acredita que o município pode reforçar o potencial da cidade, assim como atrair novos investimentos, pela qualidade do ensino em Lençóis:

Temos escolas renomadas. Uma unidade do Senai, e o Centro Paula Souza que ocupa um prédio construído pela prefeitura e cedido para eles. Instalamos um Centro Municipal de formação profissional que prepara em torno de 600 profissionais anualmente para diversas atividades, atendendo às necessidades do município. (JCnet, 01/07/2012)

Em entrevista direta, o secretário informou que o parque industrial da cidade está consolidado e isso fez valorizar o salário do trabalhador. Informou que o maior empregador é a Zilor, que tem usina, projetos e serviços na cidade. Não menos importante, é o grupo Lwart, com pesados investimentos no local. Além dessas duas grandes indústrias, o secretário elencou outras produções industriais, como: papel e papelão, frigorífica, fábricas de macarrão, bolacha, metalurgia e têxtil.

(...)Temos uma estrutura que propicia esse crescimento. Eu não vejo o município isoladamente, mas com potencialidades como a região. Nisso incluo Bauru, Macatuba, Pederneiras, Jaú. A nossa região é a bola da vez. Precisamos estar preparados para o desenvolvimento. Em Lençóis estamos fazendo a tarefa de casa. Preparando e criando as condições para o empreendedor e para o trabalhador. (JCnet, 01/07/2012)

Em todas as respostas obtidas, a ideia de Jaú ainda ser um polo calçadista parece uma ideia do passado, as visões e discursos são pessimistas e o poder público, vereadores e secretário, não se coadunam. A cidade possui sete áreas com instalações industriais, em sua maioria bancas de sapatos. A última legislação da câmara dos

vereadores e ação do poder executivo é do ano de 2008, encerra a discussão sobre o distrito industrial 8. Essa área está cercada de problemas judiciais e de legislação incompleta, além da falta de licença da Cetesb. A procura para a instalação no novo distrito industrial é grande, pois 100 empresas estariam na lista da prefeitura com tal objetivo, de acordo com as informações oficiais.

Um vereador indicou um total distanciamento do antigo prefeito sobre o assunto do distrito industrial 8, “Ela (a prefeitura) não conseguiu instalar aqui. Ninguém sabe o que realmente está acontecendo. Já convidamos os secretários municipais para explicarem, mas ninguém comparece. O DI não sai do papel e quem perde é a cidade.”(pesquisa direta)

Em entrevista ao Jornal da Cidade em abril de 2011, outro vereador de Jaú, apontou muitos problemas que ocorreram para a efetivação do distrito 8 e, também, do distrito 7, que está sob o comando da prefeitura, assim como o distrito 1. Ele apresentou os seguintes entraves:

Dentre as empresas que estavam pleiteando um lote, haviam aquelas focadas no calçado, mas também do setor metalúrgico e outros, como uma rede de sorvetes, o cadastro foi feito em 2008. Algumas candidatas compraram terreno de particulares, outras se instalaram em cidades da região. Houve uma alteração na legislação. O plano para o 8º distrito era vender o terreno a um preço muito acessível, mas como o projeto não sai do papel, a gente não consegue nem uma coisa nem outra. Nos últimos 10 anos, só saiu um distrito do papel, o 7º, e ainda com problemas. (JCnet, 17/04/11)

O vereador apontou uma série de irregularidades no distrito 7, que inviabilizam um projeto industrial na cidade, pois a área está perdendo o caráter produtivo e se transformando em um espaço de especulação imobiliária: “Há pessoas que compraram lotes e estão com três barracões. Cada um deles alugado por cerca de R\$ 10 mil. A Câmara investigou e encaminhou o caso para o Ministério Público. Eles não podem alugar.”(JCnet, 17/04/11).

Com os problemas apresentados pela administração da cidade, empresas estão se evadindo da cidade, especialmente no setor calçadista. As cidades do entorno de Jaú, como Mineiros do Tietê, Macatuba, Lençóis e Pederneiras, estão recebendo bancas e até fábricas de calçados, por falta de uma política clara da prefeitura jauense. Vale destacar, que muitas empresas, atores privados e públicos indicaram um relativo “isolamento” de Jaú por conta das praças de pedágio (Bauru – Jaú e Jaú – Brotas) que estão presentes nas duas rodovias duplicadas que chegam ao município. Essa “barreira” econômica

prejudica comércio calçadista, aumenta o frete das empresas e encarece o contato com as demais cidades da RA, especialmente Bauru.

Pederneiras, até os anos 1960, era uma cidade totalmente voltada para a agricultura da cana-de-açúcar. Atualmente, são cerca de 155 indústrias, instaladas nos sete distritos industriais. A ex-prefeita utilizou a distribuição de lotes e isenção de impostos para incentivar os empresários a se instalarem nos distritos da cidade. Hoje, o setor metalúrgico conta com mais de 100 empresas, lembrando que a antiga Clark Michigan iniciou esse processo, em 1975. Para o a qualificação da mão de obra e apoio dos familiares dos operários, a prefeitura incentivou a instalação do Senai e Sesi e ofereceu mais vagas em creches. A instalação de novas empresas na cidade, nos últimos anos, também foi beneficiada pela falta de espaço em cidades maiores da região, como Jaú e Bauru, e pela abundância de terrenos no extenso território do município (pastos e áreas de cultivo degradadas, além da boa acessibilidade ao intermodal de transporte).

Em entrevista ao Jornal da Cidade, a ex-prefeita mencionou os aspectos que, na opinião do poder executivo municipal, fazem a diferença para o novo empresariado escolher Pederneiras para se instalar:

A mudança de foco contou com um ingrediente extra, a logística. Essa região é privilegiada, tem boas estradas, tem o rio Tietê e ferrovia, facilitando a logística, item que o empresário considera muito na hora de escolher onde implantar sua indústria. A legalização de um distrito que estava implantado há 17 anos e não contava com infraestrutura, também contou pontos positivos para o município. Conseguimos recursos para abrir avenidas, instalar água e esgoto. São sete distritos que acolhem cerca de quatro mil empresas (de todos os setores da economia) e geram 15 mil empregos. Além das fábricas de induzidos, solda etc., temos indústrias alimentícias, as multinacionais Ajinomoto e a AB Brasil. (JCnet 17/04/2011)

Sintetizando esse capítulo, pode-se afirmar que os atores entrevistados souberam fazer um diagnóstico acurado dos principais processos, agentes e influências, principalmente de origem externa à região, que afetam, positivamente e negativamente, o desenvolvimento econômico geral da área e sua atividade industrial. Parece haver em particular uma conscientização generalizada dos bons atributos e dos problemas da região; as ações para resolvê-las, contudo, são isoladas, individualizadas por municípios que, muitas vezes, ficam travadas por embates políticos. Fica clara a fraqueza, e até mesmo ausência, de entidades e instrumentos de boa governança regional e local, assim como de projetos de desenvolvimento territorial local (APLs, Comitês, Câmaras Setoriais, etc.).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apoiados em princípios, métodos de abordagem e preceitos teóricos da Geografia Econômica e Industrial, procuramos mostrar, ao longo deste trabalho, a evolução do desenvolvimento econômico geral e do industrial dos municípios mais industrializados da RA de Bauru, a saber, Agudos, Bauru, Bariri, Barra Bonita, Jaú, Lençóis Paulista e Pederneiras; processos socioeconômico-territoriais que, de acordo com nossa interpretação, acabaram por definir a emergência de um novo espaço industrial, ou uma nova aglomeração territorial da indústria, no Estado de São Paulo.

Por tudo o que foi aqui exposto, queremos crer que a argumentação por nós desenvolvida mostrou-se coerente e válida na corroboração da tese proposta (p.17). Ao longo dela, respostas foram buscadas e, espera-se, oferecidas de maneira satisfatória à problemática colocada (págs. 16-17).

Idealizamos uma macro periodização para a industrialização e o desenvolvimento geral da área em estudo, com um primeiro período se estendendo das origens de ocupação humana até os anos 1990. Nele se encerraria uma “evolução histórica com crescimento relativamente lento, em meio físico, com recursos a serem gradativamente ativados, com domínio de atividades agropecuárias e desenvolvimento industrial apenas modesto, e uma progressiva criação de importantes estruturas e externalidades às empresas industriais (infraestruturas de transportes e energética, e atributos socioeconômicos e políticos, associados ao comércio e outros serviços e à eficiente governança territorial não local)”.

As trajetórias socioeconômicas dos municípios enfocados, analisadas no capítulo 2, vieram demonstrar que eles apresentam semelhanças em seu processo de desenvolvimento; as grandes atividades agropecuárias não apenas formaram as cidades, mas também sofisticaram e dinamizaram os municípios. No segmento 2.2, essas características em comum foram destacadas, e marcaram o quadro histórico-geográfico da área. A agricultura de subsistência, o domínio da lavoura de café, a chegada dos imigrantes, a rede hidrográfica da Bacia do Tietê e a reconversão agroindustrial do café para o algodão são características marcantes no resgate da formação econômica dos municípios em questão.

Todos os elementos, citados acima, auxiliaram na criação e estruturação do nascente setor industrial da área aludida. No segmento 2.2.1, ficou demonstrado que os

municípios apresentaram ramos congêneres de indústrias, fato tão evidente que possibilitou que se realizasse outra periodização que açambarcou apenas a evolução industrial dos mesmos e de sua estrutura produtiva. Os períodos industriais propostos são: final do *século XIX a 1930*, com estabelecimentos com produtos voltados para o consumo direto e a subsistência dos habitantes; *décadas de 1930 e 1940*, marcadas pelas indústrias atreladas à reconversão da agricultura, antes cafeeira, para o processamento de algodão, mamona, e pelo aparecimento das primeiras usinas sucroalcooleiras de grande porte; *decênios de 1950 e 1960*, com criação de novos e importantes setores industriais na região; e as *décadas de 1970 e 1980*, que apresentaram grande expansão econômico-urbana regional em meio a uma diversificação industrial aprofundada.

Os traços em comum na evolução industrial dos municípios da RA de Bauru são tão claros, que a divisão industrial em dois compartimentos bem distintos, encontrada no estudo de Toledo (2009), pôde ser confirmada nos municípios enfocados. Os dois compartimentos, um ligado a agropecuária e outro desvinculado do setor primário, nitidamente se fizeram e se fazem presentes, demonstrando sua importância quanto à empregabilidade e influência no planejamento orçamentário dos municípios.

Entre os principais fatores e agentes que atuaram em favor do desenvolvimento regional e local, foi destacada, sobremaneira, a importância da presença “do eixo trimodal” (rodovia, hidrovia e ferrovia) na área. A ferrovia foi o primeiro meio de transporte que impactou efetivamente a atividade econômica e urbana, desde o século XIX, e que deixou testemunhos e marcas que até hoje se inscrevem nas paisagens e na arquitetura urbana. Após longo processo de decadência e sucateamento, iniciou um processo de recuperação, após 2000, com transporte de cargas.

O modal mais importante, influente e capilarizado, contudo, é o rodoviário. A rede de rodovias que interliga os municípios referidos é vital para a vida e o dinamismo da RA. As vias possuem ótima pavimentação e duas são duplicadas, a Marechal Rondon e a Com. João Ribeiro de Barros; essas estradas de rodagem acentuam a polarização de Bauru e oferecem acessibilidade aos fornecedores e consumidores das empresas.

A rodovia Marechal Rondon apresenta-se como acesso vital para o território, pois é o eixo de interligação da principal cidade da RA, Bauru, com São Paulo. Como esse fato ficou sobejamente evidenciado e reiterado ao longo da investigação efetuada, com comprovação de que, após a duplicação da rodovia, houve grande dinamização do setor econômico-industrial e do crescimento urbano, em especial em Bauru, mas com

forte irradiação para os municípios vizinhos, decidimos torna-lo como “ponto de ruptura” histórico-geográfico para nossa macro periodização. É ele o “fator impulsionador” inicial, que vai dar origem a um *novo período de desenvolvimento regional*, a partir de 1990, no qual uma nova combinação entre as forças internas e as externas também teve grande influência na ativação do dinamismo econômico regional.

Assim distritos e áreas industriais de Bauru, Agudos e Lençóis Paulista estão ligados a Marechal Rondon e os projetos futuros, no setor secundário desses municípios, estão atrelados à acessibilidade a Rondon. Mesmo que as cidades de Pederneiras, Jaú, Bariri e Barra Bonita não estejam ligadas diretamente à essa rodovia, elas recebem a influência do crescimento urbano e econômico das cidades que estão à sua margens além de terem acesso ao modal por estradas secundárias.

As forças e agentes endógenos são, historicamente, fundamentais no processo de desenvolvimento regional. Contudo, as forças externas (mundiais e nacionais) não deixaram de impactar tal espaço, ainda que de forma intermitente na RA de Bauru. Nesse contexto, ele foi afetado pelas exportações brasileiras de café, no final do século XIX e início do século XX, pela reconversão para a agroindústria do algodão, pós-crise cafeeira e pela Segunda Guerra Mundial. As marcas desses episódios globais são notadas nas infraestruturas (linhas férreas) criadas para ligar a economia local com as escalas nacional e internacional. O impacto externo alterou profundamente as relações socioeconômicas dos municípios em destaque na RA de Bauru.

O avanço do capitalismo nacional, nos governos de Getúlio Vargas, Juscelino Kubistchek e no período militar, também motivou alterações na economia e no espaço dos municípios enfocados, pois foi nítida a evolução e diversificação das empresas, a partir dos anos 1960.

Outro ponto relevante para o argumento central do trabalho foi entender como a RA de Bauru se relacionou com a desconcentração industrial da metrópole paulistana, ou seja, como o desenvolvimento regional/local foi por ela afetado. Constatou-se que essa relação foi fraca, já que a RA de Bauru pouco usufruiu desse fenômeno econômico-geográfico, pois apenas duas empresas se transferiram da metrópole de São Paulo para as cidades da RA de Bauru (Kraft Foods, em Bauru e Frisokar, em Bariri), com a ressalva que a Frisokar, não possuía a importância que detém atualmente. As razões dessa não participação da área ficaram claras pelo distanciamento e precariedade das vias de acesso à capital paulista, naquele momento histórico.

Mesmo não integrando de modo mais direto ao grande fenômeno da desconcentração industrial, os municípios desse interior “longínquo” receberam, participaram e foram atingidos por medidas dos governos federal e estadual. Conseguimos perceber que o PND II revigorou a atividade sucroalcooleira com o Proálcool. Não menos importante, foi a construção de grandes hidrelétricas na calha do rio Tietê (na região: Barra Bonita e Bariri), obras do governo estadual, que forneceram energia para as cidades do entorno e também para municípios que foram beneficiados pela desconcentração. Essas ações de governança não locais incorporaram o capitalismo do interior de São Paulo ao nacional e internacional, assim favorecendo a acumulação de capital para as atividades contemporâneas.

No tocante à questão da origem dos capitais investidos na indústria regional, há preponderância de capitais locais/regionais, mas os externos à região (nacionais e internacionais) ganharam grande destaque, após 1990. As multinacionais estão presentes nos dois compartimentos e nos últimos anos movimentaram a economia da região com investimentos na construção e ampliação das fábricas e, também, com compra de unidades na RA.

As empresas nacionais externas à região possuem investimentos principalmente atrelados aos recursos naturais presentes no território, fizeram aquisição de unidades com origem local e investimentos no potencial de consumo e mão de obra regionais. Porém, repita-se, os capitais de origem local são os mais significativos, apresentam grande diversidade e são importantíssimos para a economia das cidades, já que algumas empresas alcançam importância de ordem nacional, além de exportarem seus produtos. Essas empresas, por estarem intimamente atreladas ao desenvolvimento das cidades hóspedes, sofrem e oferecem influências urbanas, políticas e socioeconômicas intensas, deste modo, as maiores companhias possuem participação nas decisões de governança dos municípios menores. Ao contrário, as decisões dos grupos internacionais e nacionais, na maioria das vezes, não levam em conta a importância de um envolvimento mais estreito com a sociedade de cada município, e suas medidas ficam restritas a características mais técnicas e corporativas.

Na problemática do estudo, o questionamento quanto ao grau e impacto do movimento econômico global nos municípios enfocados era relevante, e os resultados demonstraram que a RA está recebendo investimentos externos diretos (IEDs), com produções representativas e qualificadas. Tais são os casos da Kraft Foods, em Bauru;

da Ajinomoto e da AB Brasil – Fleishmann, no setor sucroalcooleiro, em Pederneiras; da Tilibra, na produção de cadernos, em Bauru, e da Ambev, na área de bebidas, em Agudos. Todos esses exemplos atestam o interesse das corporações internacionais no potencial agrário da região, no mercado consumidor, em evolução em todo país, e na qualidade dos recursos locais, como a água.

Em Pederneiras, a empresa multinacional Volvo, presente na cidade desde 1974, é o maior exemplo de envolvimento e implantação de relações produtivas não apenas com a cidade, mas com a região. A fábrica de tratores para agricultura e construção civil induziu a criação de uma aglomeração industrial, a qual promoveu uma forte interligação de pequenas, médias e grandes empresas, não apenas no entorno da unidade sueca, mas com fornecimento de produtos para muitas indústrias no Brasil. Atualmente, existem muitas empresas formadas a partir de funcionários egressos da fábrica sueca, e o exemplo maior é o da Pedertractor, que criou uma rede de fornecedores para sua produção e fornece material para as multinacionais espalhadas pelo país.

A força das aglomerações urbanas foi fator considerável para a compreensão da evolução industrial dos municípios, pois fábricas apareceram para abastecer o crescente mercado consumidor local e, com o tempo, muitas ganharam vulto e proeminência regional e nacional. Apesar de apenas Bauru e Jaú terem mais de 100 mil habitantes (critério demográfico usado para a definição de cidade média), não se pode negar que as demais apresentam características de empreendedorismo, dinamismo demográfico e serviços financeiros e de educação, podem lhes conferir, de acordo com tais critérios qualitativos, a condição de cidade média.

A intensa e difusa centralidade de Bauru, contudo é inegável e evidente; a cidade atrai os maiores investimentos no setor de comércio, serviços e educação, tendo a maioria das empresas ratificado sua dependência positiva para com Bauru. A cidade possui centros educacionais de formação de mão de obra que auxiliam as empresas, além de firmas que prestam serviços e fornecem produtos para muitas unidades de sua RA. No tocante à política industrial dos municípios considerados, percebe-se, em Bauru, uma clara falta de áreas para novas empresas, pois os lotes estão valorizados e existem novas leis de proteção ao cerrado; atualmente, 120 empresas estão à espera de doação de lotes. Esse fato desloca muitas empresas para as cidades vizinhas, que possuem um maior número de áreas para oferecer as empresas.

As condições e recursos do meio físico, tais como bons solos, abundância de água, clima ameno e vias hidrográficas de penetração e circulação, tem constituído desde os primórdios da ocupação da área, fatores de fixação do homem ao território e de utilização generalizada de tais recursos. A agropecuária ainda é muito influente, pois a cultura canavieira, as lavouras de subsistência, a silvicultura e a pecuária possuem relevância nacional e estadual (como confirmado no capítulo 3). Entre os recursos naturais com subutilização, a hidrovia Tietê-Paraná é o mais evidente. Muitas empresas responderam que o modal aquaviário faz parte de seus planos de logística, entretanto, a baixa infraestrutura e a morosidade de atuação burocrática do governo estadual, que é o responsável, impede a efetivação dos planos.

Em relação aos agentes de governança e regulação, constatou-se a fraca atuação dos poderes locais na promoção da atividade do setor secundário. A partir desse entendimento, ficou explícito que os agentes de governança não locais, como os governos estadual e federal, foram de relevante importância para o fomento e indução da atividade produtiva, e tiveram papel preponderante desde o início das atividades econômicas na RA de Bauru, pois foram responsáveis por construir e gerenciar as estradas de ferro, hidrovias e rodovias, por construir hidrelétricas, instalar sedes de serviços públicos, especialmente em Bauru, e estimular setores da economia que se restabeleceram na área aludida (Proálcool).

As ações de governança locais presentes na RA de Bauru são tímidas e de baixo alcance de envolvimento dos atores (empresas, sindicatos, prefeitura e associações). As aglomerações industriais (calçadista, metalomecânica, induzidos e baterias), que poderiam estabelecer alianças descritas na literatura pertinente, não são verificadas, de modo abrangente e eficaz. Todas as cidades possuem associações de comércio e indústria, entretanto, todas padecem pela falta de adesão dos possíveis participantes.

As ações públicas no setor secundário nos municípios mais industrializados da RA configuram-se, principalmente, em distribuição de lotes urbanizados para as empresas e em isenções fiscais. Assim, restou evidente que todos os municípios possuem programas de atração baseados na criação e disponibilização de lotes, seja em distritos industriais ou áreas propícias a instalação de um grande empreendimento, geralmente à margem das rodovias.

As empresas, por sua vez, labutam com as prefeituras para o cumprimento das promessas de campanha ou de quando foram atraídas pelo poder público, pois muitas

áreas e lotes disponibilizados continuam sem a mínima infraestrutura para o bom funcionamento. Os empresários informaram que a capacitação da mão de obra provém de acordos com as prefeituras e sindicatos, principalmente, com escolas de ensino técnico (Senai, CTI – Unesp e escolas industriais).

O principal ano de nossa coleta de dados foi 2012, ano de eleições municipais. Através de observação do debate político, em jornais impressos e programas de televisão, constatamos que o tema economia possui pequeno apelo para discussão, sendo suplantado pelos debates de educação, saúde e trânsito (temas não menos importantes). Esse quadro tem uma explicação óbvia, justamente por serem assuntos diretamente relacionados ao dia-a-dia das pessoas; entretanto, a apresentação das preocupações, promessas e rumos da economia e da indústria das cidades deveria estar presente, pois remete diretamente ao orçamento público e às chances de obtenção de empregos pelas pessoas. Essa ausência de debate desvela a baixa capacidade de união dos responsáveis para com a população, impossibilitando qualquer progresso e desenvolvimento da boa governança no setor industrial.

A principal noção que fica, ao encerrar este texto, e por extensão, todo processo de investigação e reflexão conduzido ao longo dos últimos anos, é que efetivamente pudemos chegar à constatação do aparecimento de um novo espaço industrial que, ao longo de décadas, emergiu e foi se consolidando, no interior paulista, pois novos municípios industriais se juntaram aos de Bauru e Jaú, vindo a constituir uma aglomeração industrial no território, ou uma aglomeração territorial da indústria. Para consolidar esse novo evento no território, novos tipos de indústrias se fixaram na RA de Bauru, tais como: energia a bagaço, indústrias em rede no setor metalomecânico, doces, fermentos e ração animal, plásticos, baterias, móveis, indústria de rerrefino de óleo e de celulose.

Bauru, como cidade sede, de alguma forma possibilitou a extensão industrial para os municípios vizinhos da RA, pois o espaço bauruense encontra dificuldades para comportar novas indústrias, por diversas causas: valorização imobiliária, leis ambientais, especialização de servir a região como polo comercial, de serviços e de geração de empregos.

Para nós fica claro que a distância geográfica da metrópole paulistana e a ausência, até o início dos anos 1990, de um acesso mais rápido a ela explicam, na maior

parte, o retardo da RA de Bauru em receber indústrias mais complexas e modernas. Selingardi-Sampaio (2009) detectou esse fato:

Na região central do estado, uma nova ATI viria a ser confirmada, submetida à mesma combinação de influências que a de Ribeirão Preto, mas com estruturação mais lenta, a partir do então centro urbano-industrial isolado de Bauru (ATI reconhecida após 1996, e reduzida em área, posteriormente a 2000). (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 391-391).

Temos a firme convicção de que a RA de Bauru estaria passando, agora e já há alguns anos, e de modo muito menos intenso, pelos processos de industrialização que afetaram, nos anos 1960, 1970 e 1980, as RAs de Campinas, São José dos Campos, Sorocaba, com a diferença que os investimentos externos chegam de forma direta, e a intermediação da metrópole de São Paulo é muito menor, embora não tenha deixado de existir. É um processo, contudo, muito mais lento, menos dinâmico, inclusive em função da própria crise mundial, que arrefeceu os investimentos diretos, e da atual conjuntura econômica brasileira, de pouco crescimento industrial.

Aos atores públicos e privados responsáveis diretamente pelo bom desenvolvimento das cidades enfocadas, o estudo aponta que apenas a união de forças entre os interesses regionais e locais, além de representantes políticos, nas escalas estadual e nacional, poderá minimizar, antecipar e preparar a economia local/regional para os novos embates de abrangência nacional e global.

A importância do estudo das médias e pequenas cidades, (como as participantes desta pesquisa), é o resgate da relevância e significado da história e geografia locais. Como afirma Santos (2002):

A transformação do todo, que é uma integral, em suas partes – que são as suas *diferenciais*, dá-se, também, por uma distribuição ordenada, no espaço, dos impactos do Todo, por meio de suas variáveis. As ações não se localizam de forma cega. Os homens também não. O mesmo se dá com as instituições e infraestruturas. É esse o próprio princípio da diferenciação entre os lugares, produzindo combinações específicas em que as variáveis do todo se encontram de forma particular. (SANTOS, 2002, p. 125).

Modelos são propostos para interpretar territórios, áreas, regiões e lugares, entretanto, por mais que esses modelos auxiliem e ofereçam um prelúdio e uma base teórica, existem realidades diversificadas e complexas em cada localidade. A visão da Geografia Econômica, a partir de cidades de pequeno e médio portes, pode contribuir

para traçar e aplicar novas políticas de desenvolvimento, atentando-se as singularidades geográficas dos municípios.

A pretensão desse estudo, além daqueles principais, já sobejamente antes declarados, foi, ainda, o de desencadear o início de uma discussão mais aprofundada entre os estudiosos, agentes públicos, estudantes e outros eventuais atores que venham a conhecê-lo, pois ainda existem muitas facetas e oportunidades para perscrutar a realidade industrial de cada município da RA de Bauru.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTT: **Evolução do transporte ferroviário.**

<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/15884/Evolucao_do_Transporte_Ferroviario.html> Acesso em: dez. 2012.

AZZONI, C. **Indústria e reversão da polarização no Brasil.** São Paulo: IPE/USP, 1985.

BARAT, J. **Logística, transporte e desenvolvimento econômico.** São Paulo: CLA Editora, 2007.

_____. **Logística e transporte no processo da globalização:** oportunidades para o Brasil. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

_____. **Falcão/Independência:** nossa gente, nossa história. Bauru: EDUSC, 2002.

_____. **Sertão noroeste:** o poder municipal na República Velha. Bauru: Edipro, 2000

BBC/BRASIL. **Produção industrial chinesa já é a maior do mundo.** 13/04/2011.

<http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/04/110413_industrachina_ss.shtml> Acesso em 13 de ago. 2013.

BELLUZO, L; ALMEIDA, J. **A importância da indústria.** Revista Eletrônica Carta, 04/04/2012

<http://www.cartamaior.com.br/templates/materiaMostrar.cfm?materia_id=19913> Acesso em 13 ago. 2013.

BOLLA, R.A., STANGHERLIN, C. **100 anos de Barra Bonita.** Prefeitura Municipal de Barra Bonita, 1999.

BOSCHMA, R.; MARTIN, R. Editorial: Constructing an evolutionary economic geography. **Journal of Economic, Geography** 7, 2007, 537-548.

BRANCO, M. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. *In:* SPOSITO, M.E.B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição.** São Paulo: Editora Popular, 2007.

CANO, W. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** São Paulo: Hucitec, 1990.

_____. **A desconcentração produtiva regional do Brasil 1970 – 2005.** São Paulo: Editora Unesp, 2007.

CHANG, H-J. **23 Coisas que não contaram sobre o capitalismo.** São Paulo: Ed. Cultrix, 2013.

CORDEIRO, H.K. **O centro da metrópole paulistana.** São Paulo: IGEOG/USP, 1986.

CORRÊA, R.L. Construindo o conceito de cidade média. . *In*: SPOSITO, M.E.B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Editora Popular, 2007

DIAS, G. **Histórico industrial do município de Pederneiras**. Monografia apresentada às Faculdades Integradas de Jaú, 2001.

DINIZ, C.C. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração, nem contínua polarização. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v.31, n.1, p. 35-64, 1993.

_____ (org.) **Economia e território**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

ELIAS, D. Agricultura e produção de espaços urbanos não metropolitanos: notas teórico-metodológicas. . *In*: SPOSITO, M.E.B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Editora Popular, 2007.

ESTALL, R., BUCHANAN, R. **Atividade industrial e Geografia Econômica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

FAOSTAT: **Food and Agriculture Organization of the United Nations** - Countries by commodity; Sugar cane.

<<http://faostat.fao.org/site/613/DesktopDefault.aspx?PageID=613#ancor>> Acesso em: 20 set. 2012.

FAUSTO, B. **História concisa do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2001.

FELIPE-JUNIOR, N. Sistema hidroviário interior e intermodalidade no Estado de São Paulo: a hidrovia Tietê-Paraná. *In* SILVEIRA, M.R.(Org.). **Circulação, transporte e logística**. São Paulo: Ed. Outras Expressões, 2011.

FELIPE-JUNIOR; SILVEIRA. **A intermodalidade na Europa e no Brasil**: o Porto de Pederneiras – SP como ponto nodal. *Geografia em Atos*, n. 7, v.2. Presidente Prudente, 2007.

FIRKOWISK, O; SPOSITO, E.S. **Indústria, ordenamento do território e transportes**; a contribuição de André Fischer. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2008.

FREIRE, P. **Causas da decadência econômica da região de Jaú**: estudo de caso. 1992. 157 p. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

GHIRARDELLO, N.;ALMENDROS, F.S. **Espaço rural e urbano: as transformações da fazenda Val de Palmas e os reflexos na cidade de Bauru (1890-1930)**. Acesso em: 08/10/2012. <http://www.arquitetura.eesc.usp.br/sspa/arquivos/pdfs/papers/02503.pdf> (sem data)

GUIRADO,C.; FERNANDES,E. **Lençóis Paulista conta sua história 150 anos**. Editora Power Graph. Lençóis Paulista,2008.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2003.

HASSINK, R.; KLAERDING, C. **Theoretical advancement in economic geography by engaged pluralism. Papers in Evolutionary Economic Geography**. Utrecht University, 2012. <http://econ.geog.uu.nl/peeg/peeg.html>.

HOWELLS, J.R.L. Tacit knowledge, innovation and Economic Geography. **Urban Studies**, Essex, v.39, n.5/6, p.871-884, 2002.

IBGE – CNAE: **Classificações/pequena/média e grande empresas**.
<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/classificacoes/cnae1.0_2ed/cnae10v2.pdf> Acesso em: 13 ago. 2013

IBGE. **Publicação aborda aspectos teóricos e analisa deslocamentos populacionais no Brasil**. Disponível em:
<http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1928&id_pagina=1>. Acesso em: 15 jul 2011

IBGE. Sistema de Recuperação Automática <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>> Acessos em: 2010, 2011 e 2012.

JCnet: **Nossa região metropolitana**, 26/02/12
<<http://www.jcnet.com.br/noticias.php?codigo=243126&p=>> . Acesso em: 25 de set. 2012.

JCnet: **AmBev de Agudos vai investir R\$ 184 mi e ampliar sua produção**, 20/02/10
<http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=177082&ano=2010> .Acesso em 20 de out. 2012.

JCnet: **Lwart investe para liderar mercado**, 06/12/12.
<<http://www.jcnet.com.br/noticias.php?codigo=269407&p=>> . Acesso em: 03 abr. 2012.

JCnet: **Quem mais emprega em Agudos ainda é a prefeitura**, 01/07/12.
<<http://www.jcnet.com.br/noticias.php?codigo=254884&p=>> . Acesso em: 4 abr. 2013.

JCnet: **Sem área, empresas desistem de Bauru**, 01/09/11.
<<http://www.jcnet.com.br/Economia/2011/09/sem-area-empresas-desistem-de-bauru.html>>. Acesso em: 5 mai. 2012.

JCnet: **Jaú e Lençóis se destacam na criação de vagas**, 10/02/08.
<http://www.jcnet.com.br/editorias_noticias.php?codigo=123533&ano=2008> .Acesso em: 11 abr. 2013.

JCnet: **8º Distrito Industrial de Jaú ainda não saiu do papel**, 17/04/11.
<<http://www.jcnet.com.br/noticias.php?codigo=240736>>. Acesso em: 17 abr. 2013.

KHANNA, P. **O segundo mundo**. Rio de Janeiro: Editora Intrínseca Ltda., 2008.

LENCIONI, S. **Restruturação urbano-industrial**: centralização do capital e desconcentração da metrópole de São Paulo: a indústria têxtil. 1991. 297 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

_____ **Região e Geografia**. São Paulo: Edusp, 2003.

MANZAGOL, C. **Lógica de espaço industrial**. São Paulo: Difel, 1985.

MARTIN, Ron. **Teoria Econômica e Geografia Humana**. In: GREGORY, D;

MARTIN, R; SMITH, G.(Orgs) **Geografia Humana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 1994. Capítulo 1, 31- 64.

MATUSHIMA, M. **Especialização produtiva e aglomeração industrial**.: uma análise da indústria de confecções de Ibitinga – SP. 2005. 183. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2005.

MATUSHIMA, M; SPOSITO, E.S. **Dinâmica Económica en el Estado de São Paulo: los desdoblamientos de um eje de desarrollo**. Universidad de Barcelona. Scripta Nova. Vol. VI, núm. 126, 2002

MELLO, J. **Bariri e sua História**. São Paulo: Litier Arte, 1987.

MENDES, A.A. **Implantação industrial em Sumaré (SP)**: origens, agentes e efeitos. - Contribuição ao estudo da interiorização da indústria no estado de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Geografia): IGCE, UNESP, Rio Claro, 1991.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo**. Campinas: Editora Unicamp, 1994.

O ESTADO DE S. PAULO. **Superado pela Índia, Brasil é 10º maior produtor industrial do mundo**, 19/04/2010

<<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia,superado-pela-india-brasil-e-10-maior-produtor-industrial-do-mundo,14393,0.htm>>. Acesso em: 10 ago. 2013.

OLIVEIRA, A.M.R. **Análise da estrutura produtiva do pólo calçadista de Jaú – SP**: suas implicações socioeconômicas e espaciais. 1999. 196 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Unesp, Rio Claro.

OSCAR, N. (Estadão). **A corrida dos shoppings no interior do Brasil**.. Disponível em <<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia,a-corrida-dos-shoppings-no-interior-do-brasil,81913,0.htm>>. Acesso em: 28 ago. 2011

Prefeitura Municipal de Pederneiras.

<<http://www.pederneiras.sp.gov.br/tiete/index.html>> Acesso em 20 jun. 2012.

PELEGRINA, G.R. **Bauru: Notas históricas**. Bauru: Canal Projetos Editoriais, 2007.

_____. **Memórias de um ferroviário.** Bauru: EDUSC, 2000.

PIRES, E.; FUINI, L.; MANCINI, R.; PICCOLI-NETO, D. **Governança territorial:** conceito, fatos e modalidades. Rio Claro: Editora: Pós-Graduação em Geografia / IGCE / UNESP, 2011.

PIRES, E.; MÜLLER, G.; VERDI, A. **Instituições, territórios e desenvolvimento local:** delineamento preliminar dos aspectos teóricos e morfológicos. In: Geografia – Associação de Geografia Teórica, Rio Claro-SP, v. 31, n. 3, p. 437-454, set./dez. 2006.

O’NEILL, J. **O mapa do crescimento:** oportunidades econômicas nos BRICs e além deles. São Paulo: Ed. Globo, 2012.

RAMOS. In: SANTOS; SILVEIRA. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI . São Paulo: Record, 2001

REVISTA. Evolução do transporte ferroviário. 2012

REVISTA. Desafio do desenvolvimento. nº 73, ano 9, 2012
<http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1066:catid=28&Itemid=23> Acesso dez. 2012

REVISTA ATENÇÃO. **A história de nossas ferrovias.** Bauru: Ed. Atenção, p. 24 – 25, nº 300, 2009.

ROCHA, J. **A urbanização da cidade de Agudos sob a Lógica da Acumulação.** EDUSC, 1988, Bauru.

_____. **Agudos: seu passado, sua gente.** Uma perspectiva para as futuras gerações. Prefeitura Municipal de Agudos, 1993.

ROSA, M. **Agudos 100 anos de história 1898-1998.** Volume II série “É preciso Conhecer para Amar” 1998.

ROSS, J. (Org.) **Geografia do Brasil.** São Paulo: Edusp, 1998.

SANCHEZ-HERNANDEZ, J.L. El eje Irún-Avieiro: geografia de um eje de desarrollo. Salamanca: Cajá Duero, 1998.

SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade.** São Paulo: Hucitec/EDUsc, 1994.

_____. **Técnica, espaço e tempo.** Globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A natureza do espaço.** São Paulo: Edusp, ed.1999 – ed. 2002.

_____ **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp, 2002.

SANTOS; SILVEIRA. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI . São Paulo: Record, 2001.

SELINGARDI - SAMPAIO, S. A evolução recente do sistema industrial Brasileiro: a ação do Estado e dos investimentos externos. **Boletim de Geografia Teorética**, 18(35-36):5-37, 1988.

_____ **Indústria e território em São Paulo:** A estruturação do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista. Campinas: Editora Alínea, 2009.

SCOTT, A.J. Industrial organization and location: division of labor, the firm, and spatial process. **Economic Geography**, Worcester, v.63, n. 3, p. 215-231, 1986.

SEADE: **Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo.**

<http://www.seade.gov.br/produtos/publicacoes/pub_RedeUrbanaRegionalizacaoESP_2011.pdf> Acesso em: 27 ago. 2013.

SEADE. Boletim: **Aspectos Socioeconômicos da Região Administrativa de Bauru.** Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/index.php>> 20/5/2002.

SEADE. **Informações sobre os municípios paulistas.** Disponível em:

<<http://www.seade.gov.br/produtos/imp/>> 14/08/2012 e 2011.

SETTI, J. **Ferrovias do Brasil:** um século e meio de evolução, Rio de Janeiro. Sociedade de Pesquisa para a Memória do Trem, 2008.

SHIKIDA, P. **A evolução diferenciada da agroindústria canavieira no Brasil de 1975 a 1995.** Cascavel: Editora Edunioeste, 1998.

SILVEIRA, M. **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas.** São Paulo Ed. Outras Expressões, 2011.

SMITH, N. **Desenvolvimento Desigual.** Rio de Janeiro: Zahar, 1988

SPOSITO, E.S.S.; SANTOS, L.B. **O capitalismo industrial:** e as multinacionais brasileiras. São Paulo: Ed. Outras Expressões, 2012.

SPOSITO, M. E. B. et.al. O estudo das cidades médias brasileiras uma proposta metodológica. . In: SPOSITO, E.B.M. (org.). **Cidades médias: espaços em transição.** São Paulo: Editora Popular, 2007

SPOSITO, M.E.B. (org.) **Cidades médias:** espaços em transição. São Paulo: Editora Popular, 2007

TOLEDO, E.F.T. **A industrialização de Bauru:** Origens, fases evolutivas e situação atual. 2009. 161 p. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Unesp, Rio Claro.

TOLEDO, V.;BRANCATELLI, M.O.; LOPES, H. **A riqueza nos trilhos**: história das ferrovias no Brasil. São Paulo: Ed. Moderna, 2003.

VÁSQUEZ-BARQUERO, A. **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ANDRADE, M. **Modernização e pobreza:** a expansão da agroindústria canavieira e seu impacto ecológico e social. São Paulo: Editora Unesp, 1992.

BENKO, G.; LIPIETZ, A. (orgs.). **As regiões ganhadoras:** distritos e redes: os novos paradigmas da Geografia Econômica. Lisboa: Celta Editora, 1994

CARLOS, A.F.A. **Espaço e indústria.** São Paulo: Contexto/EDUSP, 1998.

CASTELLS, M. **A era da informação: economia, sociedade e cultura.** São Paulo: Paz e Terra, 2002.

DEAN, W. **A industrialização do Estado de São Paulo (1880-1945).** São Paulo, Difel, s/d.

HOBBSBAWM, E. **A era dos impérios.** São Paulo: Difel, 1987.

IANNI, O. **Estado e planejamento econômico no Brasil: 1930-1970.** Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1986.

MENDONÇA, S. **A industrialização brasileira.** São Paulo: Editora Moderna, 1995.

MOURÃO, P. F. C. **A industrialização do Oeste Paulista:** o caso de Marília. 1994. 210 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente.

NEGRI, B; PACHECO, C.A.A. Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista. **Espaço e Debates – Nova Dimensão Regional**, Revista de Estudos Urbanos e Regionais, NERU, São Paulo, ano 14, n. 38, 1994.

PORTER, M. **The competitive advantage of nations.** Nova York: Free Press, 1990

SCOTT, J. A Industrial organization and location: division of labor, the firm, and spatial process. **Economic Geography**, 62(3): 215-331, 1986.

STORPER, M.; WALKER, R. **The capitalist imperative territory:** Technology and industrial growth. Oxford: Basil Blackwell, 1989

SANTOS, M. **Fim de século e globalização.** São Paulo: Hucitec/ANPUR, 1993.

APÊNDICE A – FORMULÁRIOS

IGCE - Unesp *campus* Rio claro - Questões para pesquisa de Doutorado em Geografia Econômica. Organizações, Associações, Sindicatos ligadas a governança.

Nome: Ms. Eli Fernando Tavano Toledo RA : 64058-D

CPF: 261363908-33 RG: 26769069-1 Cel: 14 9793 2023

Nome do Entrevistado

Nome do Diretor ou Responsável

Órgão

Cidade

Data____/____/_____

1. Quais as principais ramos industriais da cidade?
2. Quais são as grandes indústrias do município?
3. Cite as principais vantagens de infraestrutura que a cidade oferece para a atração e a manutenção das indústrias.
4. A cidade possui Distrito Industrial?
5. Qual ou quais as regiões de maior concentração industrial do município?
(Bairros)
6. A agropecuária detém grande influência no setor industrial? Quais as agroindústrias instaladas no município?
7. Existem indústrias, totalmente, desvinculadas da agropecuária? Por favor, cite exemplos.
8. Quais as medidas do órgão para a atração e benefício das empresas?
9. A Região Administrativa de Bauru oferece vantagens (infraestrutura, naturais, populacionais, políticas e econômicas) para a economia e indústria de cidade? Por favor cite.

IGCE - Unesp *campus* Rio claro - Questões para pesquisa de Doutorado em Geografia Econômica - Empresas

Nome: Ms. Eli Fernando Tavano Toledo RA : 64058-D

CPF: 261363908-33 RG: 26769069-1 Cel: 14 9793 2023

Nome do Entrevistado

Nome da empresa

Cidade

Data____/____/_____

Questões técnicas para contextualizar a empresa

- a) Data de fundação
- b) Capital () local () nacional () estrangeiro
- c) Números de funcionários
- d) Ramo ou setor industrial
- e) Principais produtos fabricados
- f) () matriz () filial () sede única

Perguntas qualitativas

- 1-Quais as principais vantagens que a cidade oferece?
- 2-Como é a infraestrutura (transporte, comunicação e saneamento) do município?
- 3-A empresa utiliza apenas mão de obra da cidade? Como é a qualificação dos trabalhadores?.
- 4-A cidade possui Distrito Industrial? A empresa está instalada em uma área destinada a atividade industrial?
- 5-A empresa fabrica um produto acabado (sem necessidade de cadeia produtiva) ou faz parte de uma cadeia produtiva? Quais ligações externas de produção?
- 6-A empresa movimenta outras indústrias das cidades? Por favor, ofereça exemplos das atividades e nomes.
- 7-Qual a escala de venda da empresa (local, regional, estadual, nacional e global)? Por favor, informe o nome de cidades, estados e países.

8-A agropecuária detém grande influência na indústria? Quais as influências?

9-A indústria é totalmente desvinculada da agropecuária?

10. Quais as medidas da prefeitura ou da secretaria para a atração de novas empresas?

11. Quais as desvantagens da cidade e região?

12. A Região Administrativa de Bauru oferece vantagens (infraestrutura, naturais, populacionais, políticas e econômicas) para a empresa? Por favor cite.

IGCE - Unesp *campus* Rio claro - Questões para pesquisa de Doutorado em Geografia Econômica – Secretaria de Desenvolvimento do Município

Nome: Ms. Eli Fernando Tavano Toledo RA : 64058-D

CPF: 261363908-33 RG: 26769069-1 Cel: 14 9793 2023

Nome do Entrevistado

Nome do Prefeito

Órgão ou Secretaria

Cidade

Data____/____/_____

1-Quais as principais ramos industriais da cidade?

2-Quais são as grandes indústrias do município?

3-Cite as principais vantagens de infraestrutura que a cidade oferece para a atração e a manutenção das indústrias.

4-A cidade possui Distrito Industrial?

5-Qual ou quais as regiões de maior concentração industrial do município?
(Bairros)

6-A agropecuária detém grande influência no setor industrial? Quais as agroindústrias instaladas no município?

7-Existem indústrias, totalmente, desvinculadas da agropecuária? Por favor, cite exemplos.

8-Quais as medidas da prefeitura ou da secretaria para a atração de novas empresas?

9-A Região Administrativa de Bauru oferece vantagens (infraestrutura, naturais, populacionais, políticas e econômicas) para a economia e indústria de cidade? Por favor cite.