

O SURGIMENTO DE UM NOVO ESPAÇO INDUSTRIAL NO ESTADO DE SÃO PAULO: TRAJETÓRIAS SOCIOECONÔMICAS DOS MUNICÍPIOS MAIS INDUSTRIALIZADOS DA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE BAURU E SUA RECENTE DIVERSIFICAÇÃO INDUSTRIAL

Eli Fernando Tavano TOLEDO¹

Silvia SELINGARDI-SAMPAIO²

Resumo

O presente artigo 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. Traço marcante foi a predominante origem endógena de muitos empreendimentos até os anos 1990, desde que a área em questão foi precariamente beneficiada pela desconcentração industrial da metrópole paulistana, a partir dos anos 1960. Após 1970, surgem importantes unidades fabris na região, o que incrementou seu desenvolvimento. Fatores como a transferência de recursos da forte agropecuária regional para o setor industrial; a presença de um eixo "trimodal" de transportes (rodovias, ferrovias e hidrovias); o crescimento das aglomerações urbanas, em especial a de Bauru, e os efeitos de uma eficiente governança atuante nas esferas estadual e nacional, foram 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, fato que trouxe um novo dinamismo industrial à área. A RA de Bauru apresenta dois compartimentos industriais bem definidos, um composto por empresas vinculadas à agropecuária da região e outro 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. Novos espaços industriais. Região Administrativa de Bauru.

¹ Docente do curso de Licenciatura em Geografia no IFSULDEMINAS – campus Poços de Caldas – MG. E-mail: eli.toledo@ifsuldeminas.edu.br

² Docente do Curso de Pós-Graduação em Geografia do IGCE-UNESP- 13500-210- Rio Claro, SP. E-mail: triesses@ig.com.br

Abstract

The emergence of a new industrial space in São Paulo State: socioeconomic trajectories of cities more industrialized in administrative region of Bauru and its recent industrial diversification

This paper 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. Relevant facts, since the area in question was poorly favored by industrial decentralization, benefited from the Paulistana metropolis, from the 1960s on. After 1970, the area under study presented the creation of important manufacturing units, which increased its development. Factors such as the transfer of resources from the strong regional agricultural to the industrial sector; the presence of a "trimodal" transportation axis (highways, railways and waterway); the urban agglomerations growth, in Bauru, particularly, and 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, must be emphasized the access modernization to the state capital, by Marechal Rondon highway, doubled in the 1990s, which brought a new dynamism in the industrial area. The RA Bauru presents two well-defined industrial compartments, one consisting of industries 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 is influenced by multiple and dynamic factors and holds great potential for future development.

Key words: Economic Geography. Industrial Geography. New Industrial Spaces. Administrative Region of Bauru

INTRODUÇÃO

Enfoca-se neste artigo um território amplamente modificado pela atividade humana desde o século XIX, quando a área correspondente à atual Região Administrativa de Bauru serviu como espaço de expansão da economia brasileira, ao se transformar em uma região produtora de café para os mercados mundiais, na fase do capitalismo financeiro-industrial. A partir desse momento histórico, foi a aludida área se inserindo, gradativamente, nas redes de trocas e de influências regionais e nacionais e, ainda, internacionais. Na última década, essa RA tem se distinguido como uma das regiões que recebe muitos investimentos industriais no Estado de São Paulo.

Fundamentada em conceitos e teorias da Geografia Econômica e, mais precisamente, da Geografia Industrial, a análise aqui desenvolvida tem como objetivo principal o estudo do surgimento, da expansão e da diversificação da indústria na região citada, com base em suas manifestações mais expressivas em alguns dos municípios locais, assim como a precisa definição de seus fatores e agentes, de sua importância e de seu modo de inserção no conjunto da atividade industrial paulista e brasileira e no atual sistema econômico globalizado. Dessa forma, o recorte territorial delineado pelo presente estudo abrange a Região Administrativa de Bauru, porém, não em sua totalidade, e sim restrita aos principais municípios e, especialmente, àqueles que têm maior desenvolvimento industrial, a saber: Agudos, Bariri, Barra Bonita, Bauru, Jaú, Lençóis Paulista e Pederneiras que, juntos, formam uma expressiva aglomeração territorial, urbana e econômica (figuras 1 e 2). Ao longo da realização da pesquisa

que resultou em trabalho muito mais amplo que o presente artigo, uma nova regionalização do estado paulista foi proposta pela Fundação Seade e pela Emplasa, constando do novo esboço regional três Regiões Metropolitanas, nove Aglomerações Urbanas (entre as quais se inclui a AU de Bauru) e vinte e duas Microrregiões (SEADE, 2011).

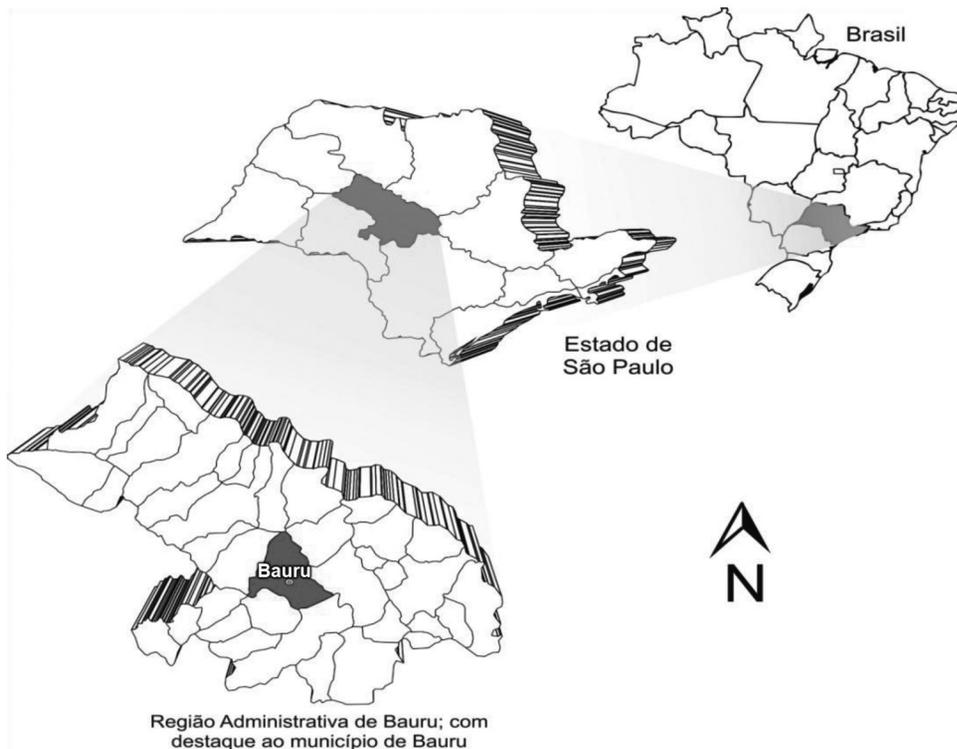


Figura 1 - Região Administrativa de Bauru

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

Note-se que o principal eixo de transportes da área é a rodovia Marechal Rondon (SP-300), cujo traçado é acompanhado, mais ou menos paralelamente, por outros modais importantes, que são a hidrovia Tietê-Paraná, duas linhas férreas troncais (antigas ferrovias Paulista e Noroeste do Brasil) e o gasoduto Brasil-Bolívia. Esses modais outorgam uma sofisticada, e rara, multiplicidade infraestrutural para a RA de Bauru (figura 2).

Um breve balanço da *atual situação socioeconômica regional* indica a presença de 1.062.912 hab. em toda a RA, dos quais 94,38% vivem em áreas urbanas. Os indicadores socioeconômicos que expressam a qualidade de vida da população dos municípios em exame são relevantes, compatíveis com as respectivas médias estaduais e até as ultrapassando, em alguns casos, fato que expõe uma situação de infraestrutura básica e de amparo social muito positiva para as populações locais (Tabela 1).

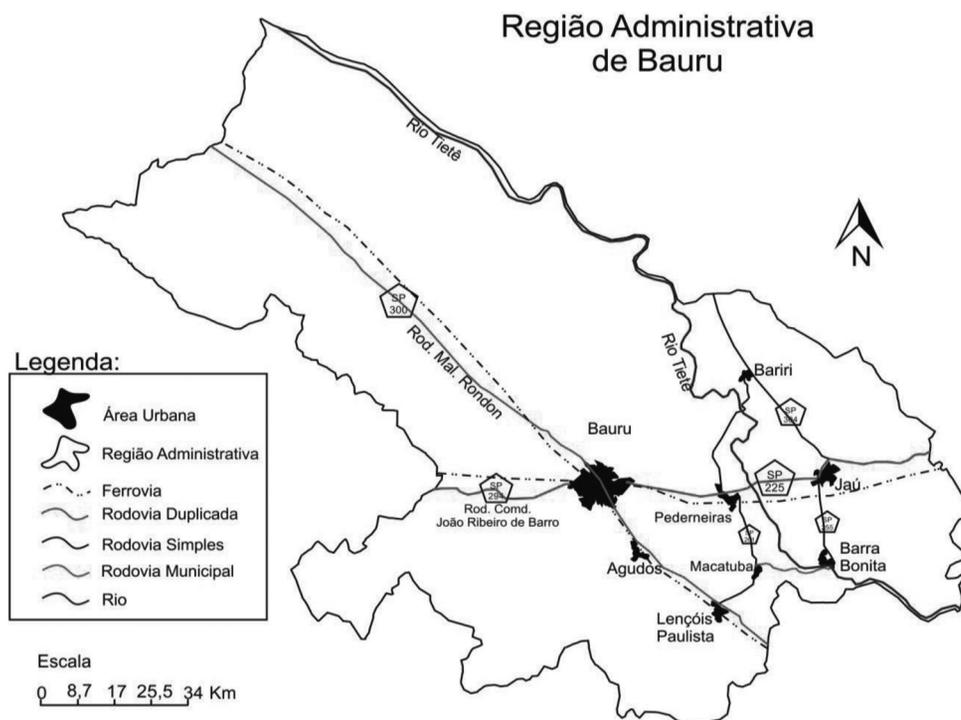


Figura 2 - Municípios mais industrializados da RA de Bauru e os principais eixos de transportes

Fonte: Elaboração de Leonardo Thomazini e autor, 2012

Tabela 1 - 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 capita (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 PIB da RA de Bauru mais que triplicou, entre 1999 e 2012 (Tabela 3). Nele, destaque-se a participação de Bauru, com quase um terço do total, seguido de Len-

çóis Paulista e Jaú. Também os dados do Volume Diário Médio – VDM da rodovia Marechal Rondon, fornecidos pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo – DER, mostram crescimento significativo entre 2006 (primeiro ano de aferição), com VDM de 89.133 veículos, e 2008, quando tal medida atingiu 105.860 veículos. Entre muitas outras, tais constatações quantitativas, agregadas a muitas outras fatuais, feitas presencialmente na referida área, levaram-nos ao pressuposto básico da pesquisa, que conjectura que, juntamente com outros fatores, mas com atuação exponencial, foi a duplicação total da rodovia Marechal Rondon, finalizada em 1999, o elemento detonador da recente expansão econômico-industrial da RA de Bauru, a qual veio agilizar e intensificar a ligação terrestre da referida área com a Região Metropolitana de São Paulo e com outros espaços do estado e do país. A *participação dos setores econômicos no total do Valor Adicionado* é um indicador que esclarece muitos aspectos da economia regional (Tabela 2).

Tabela 2 - 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.

Bauru, como cidade polo, sede da RA, possui relevante centralidade e um peso socioeconômico muito mais significativo que as demais cidades e municípios. A tabela 3 expressa essa superioridade bauruense, ao indicar que este município possuía, em 2012, mais que o triplo do valor do PIB, quando comparado ao segundo e terceiro colocados.

Tabela 3 - 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.

Quanto ao contingente de população, é igualmente indiscutível a superioridade demográfica de Bauru em relação aos demais municípios mais importantes de sua RA (Tabela 4).

Tabela 4 - 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 anterior (TOLEDO, 2009), cujo tema é a evolução industrial no município de Bauru, constatou-se:

- 1) a existência de dois compartimentos industriais distintos, um primeiro no qual se inseriam indústrias ligadas à atividade agropecuária daquela RA, como alimentícias, de óleos, de açúcar, frigoríficos, etc.; e um outro, sem vínculos agroindustriais, com unidades de ramos diversos que encontraram na aglomeração demográfica e econômica da cidade e da região condições propícias para se desenvolverem;
- 2) que esse parque industrial, que de 1950 a 2005 colocou Bauru entre os 50 municípios mais industrializados do estado paulista (tendo ocupado o 19º lugar em 1950), foi estruturado e desenvolvido com esmagadora participação de capitais locais e regionais até os anos 1990, podendo-se citar apenas uma importante planta industrial que fora transferida da capital (a Cadbury-Adams, fabricante de balas e chicletes). Assim, fazia sentido afirmar que a Região Administrativa de Bauru (distante cerca de 350 km da Região Metropolitana de São Paulo) integrava o interior do estado que não usufruiu de modo direto e impactante da desconcentração industrial metropolitana ocorrida no estado desde a década de 1960, tendo baseado seu desenvolvimento socioeconômico em sólidas produções agropecuárias locais / regionais (açúcar, café, algodão, rebanho bovino, etc.), que propiciaram a acumulação capitalista para inversão em outras atividades econômicas, tais como o comércio e a indústria, esta, repita-se, tanto formando cadeias produtivas agroindustriais como dando origem a um compartimento fabril totalmente desvinculado da agropecuária.

Essa gênese industrial localmente possibilitada não aconteceu apenas em Bauru; muitos estudos anteriores enfocaram o desenvolvimento econômico e industrial de cidades médias do interior paulista, algumas muito distantes da capital, e constataram a existência de centros industriais importantes, com características diversas entre si, e todos fortemente atrelados a capitais e iniciativas locais / regionais (SELINGARDI-SAMPAIO, 1976; FIRKOWSKI, 1989; NEGRI, 1994; OLIVEIRA, 1999; MATUSHIMA, 2005). A desconcentração industrial oriunda da Região Metropolitana de

São Paulo os atingiria nos anos 1980 e 1990, e viria ativar uma industrialização já existente, de grande valor histórico-geográfico e econômico para as áreas envolvidas.

É sobre tal tipo de processo econômico que aqui se pretende lançar luzes, ou seja, aquele que, em cidades / municípios não atingidos pela força de desconcentração da indústria metropolitana, até os anos 1980 e 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 ou menor proporção, segundo os diferentes casos, as respectivas trajetórias socioeconômico-territoriais progressas. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009, p. 203).

Partindo das constatações e suposições acima expostas, a problemática central do presente estudo questiona se as feições industriais anteriormente reconhecidas para Bauru podem ser estendidas aos demais municípios de sua RA, além de buscar definir sua forma de inserção no contexto industrial do estado e os fatores e agentes endógenos e exógenos que podem explicar as feições e os processos socioeconômicos detectados.

A explanação a ser aqui desenvolvida norteia-se pela seguinte ideia central (ou tese): 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 processo de 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, embasa a argumentação aqui desenvolvida: 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 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 foco, por meio de indústrias com estreita ligação com as atividades agropecuárias e outras delas desvinculadas, tem demonstrado capacidade, com base em capitais principalmente locais, mas também externos (relativamente

recentes), 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 industrial 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, a qual, criando um novo e moderno cenário de infraestrutura para a área, aumentou a fluidez do espaço, reduziu as distâncias entre suas localidades e a metrópole paulistana (entre muitos outros destinos) e, atuando conjuntamente com outras forças e agentes, possibilitou o crescimento e a sofisticação dos parques industriais implantados desde então.

TEORIA, MATERIAL E MÉTODO

Por ser um trabalho de análise histórico-geográfica, a 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 necessária. Isso porque, na atualidade, o corpo teórico utilizado pela Geografia Econômica para explicar a força da atividade produtiva na transformação do espaço não mais se digladiam com a questão: qual escola melhor explica e interpreta a situação momentânea? As complexas mudanças socioeconômicas do mundo atual não cabem em um único tipo de visão, há a necessidade de buscar novas, integradas e diversas interpretações, ou seja, um pluralismo teórico (HASSINK; KLAERDING, 2012), condizente com o entendimento de uma Geografia Econômica 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 um quadro teórico plural que integra vários conceitos e temas, buscados em fontes diversas, na tentativa de construir uma fundamentação coerente para nossa construção explanatória. Assim, nos apoiamos em bibliografia que versa sobre: a) o sistema capitalista global e sua evolução recente (SMITH, 1988; SANTOS, 2002; VASQUEZ-BARQUERO, 2002; HARVEY, 2003; KHANA, 2008; O'NEILL, 2012; SPOSITO; SANTOS, 2012; CHANG, 2013); b) a desconcentração industrial paulista (AZZONI, 1985; CANO, 1990; 2007; LENCIONI, 1991; DINIZ, 1993; 2005; NEGRI, 1996; SPÓSITO, 2007; SELINGARDI-SAMPAIO, 2009); c) desenvolvimento regional e governança (PIRES; MULLER; VERDI, 2006; FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008; PIRES et al., 2011); d) cidades médias (CORRÊA, 2007; SPOSITO, 2007; BRANCO, 2007); e) transportes e desenvolvimento (ESTALL; BUCHANAN, 1976; FIRKOWSKI; SPOSITO, 2008; SILVEIRA, 2011).

O processo investigativo que originou a presente explanação constou de levantamento de dados (quali-quantitativos), por meio de pesquisa de documentação direta (pesquisa de campo) e indireta (pesquisa documental e bibliográfica). O trabalho de campo incluiu observação direta, em municípios, cidades e indústrias selecionadas; aplicação de formulários junto a 51 grandes e médias empresas locais / regionais e entrevistas com representantes de instituições oficiais e privadas. As informações e dados estatísticos utilizados são oriundos dos formulários respondidos e de institutos públicos, como a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados - SEADE e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, assim como de estudos realizados por entidades representativas de grupos econômicos atuantes na área e por câmaras

setoriais e associações municipais e regionais. Na Internet, foram buscados sites das Prefeituras e publicações históricas e comemorativas dos municípios enfocados.

Como espaço e tempo são categorias essenciais da análise geográfica, o método explanativo adotado enfatiza os contextos históricos e espaciais detectados no interior do recorte analítico adotado. Eles acabam se revelando de suma importância, pois existem fortes e imbricadas vinculações espaço-temporais em vários níveis, que a todo 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 integram estratos de caráter global, regional e local (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009). Nesse sentido, para a composição de um quadro geral regional, a amostra induzida que foi delimitada teve que incluir, necessariamente, grandes e médias unidades fabris de origem endógena, assim como aquelas representativas de capitais exógenos à área enfocada (de origem nacional e internacional).

A FORÇA DE DESENVOLVIMENTO DA DESCONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL PAULISTA E O PAPEL DAS RODOVIAS

A geração local de riqueza, ou acumulação capitalista, foi fundamental, a nosso ver, para a construção social anteriormente referida na RA de Bauru. Essa dinâmica ativada pela produção agropecuária expandida influenciou não apenas a indústria e o comércio das respectivas cadeias produtivas agrícolas locais, mas, também, outras atividades produtivas não diretamente ligadas à agropecuária, que vieram a se beneficiar dos recursos técnicos, financeiros, de serviços e demográficos propiciados pelo setor produtivo agropecuário. Esses eventos socioeconômicos não afetaram apenas a RA de Bauru, obviamente, mas também algumas outras, igualmente distantes da capital e com expressivas produções agropecuárias, como as que têm como sedes as cidades de Araraquara, Ribeirão Preto, Presidente Prudente, São José do Rio Preto etc. Essa pujança econômica local / regional tinha como contrapartida, contudo, o relativo isolamento geográfico e a precária ligação de transportes com a capital e com outras áreas desenvolvidas do estado, fatores que dificultavam a atuação de agentes exógenos às RAs acima citadas.

Partindo de um quadro histórico-geográfico mais amplo, 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 áreas do país. Entretanto, os investimentos em transportes não foram cumulativos, pois a ferrovia foi preterida pela rodovia, que recebeu grande parte dos investimentos. Por este fator concentrador das principais atividades econômicas da nação, São Paulo foi priorizado pelo investimento crescente, e não apenas das empresas automotivas; dessa forma, pelos fatores de aglomeração e infraestrutura, o estado e sua região metropolitana exerceram um papel centralizador e polarizador na economia nacional.

Cabe lembrar, aqui, que a economia brasileira, após a derrocada da cafeicultura, em 1930, percorreu, durante décadas, um novo caminho, o da industrialização, primeiro a de substituição de importações (décadas de 1930, 1940, 1950), depois a de produção de bens de capital e de consumo durável (anos 1960 em diante). Implementada pelo Estado e fortemente favorecida pelo crescimento do mercado interno, pelo aumento da força de trabalho e pela entrada de tecnologia e de investi-

mentos internacionais, a industrialização nacional atingiu dois momentos históricos de ápice de crescimento, os assim chamados "surtos industriais" de 1955 a 1961 e de 1968 a 1974. Em termos espaciais, os rebatimentos de tais surtos nas escalas geográficas regionais se fizeram sentir predominantemente no Estado de São Paulo, aí ativando as forças de aglomeração preexistentes e incrementando as condições, já hegemônicas no país, de boas infraestruturas técnicas e urbanas e grande capacidade de acumulação capitalista. Todos esses atributos encontravam-se, por sua vez, fortemente concentrados na Região Metropolitana de São Paulo, a qual assumiu posição privilegiada quanto à instalação de novos estabelecimentos industriais, até que um ponto de reversão foi atingido na contínua concentração, e um processo de migração de indústrias para certas áreas do interior paulista foi detectado, antes mesmo de 1970 (AZZONI, 1985), e assumiu grandes proporções, depois. Nessa desconcentração industrial, as rodovias, estaduais e federais, tiveram um importantíssimo papel na dinamização do espaço paulista, e foram de grande importância para a efetivação territorial e a mobilidade da indústria.

A notável mudança ocorrida 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" da cidade de São Paulo e seu entorno. Nesse contexto, 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 desconcentração produtiva no território paulista, em grande parte balizada pelos eixos rodoviários retro citados, fez com que cidades que se localizavam em um raio de até 150 km de distância da capital (como Campinas, São José dos Campos, Sorocaba, Americana, Piracicaba, Limeira etc.) recebessem plantas industriais que procuravam oportunidades nas cidades do interior, ao mesmo tempo em que essas mesmas empresas buscavam escapar das "deseconomias" apresentadas pela RM de São Paulo. Todo esse movimento espacial não alterou, contudo, a centralidade da metrópole, como defenderam Cordeiro (1986), Lencioni (1991) e Santos (1994), pois muitas empresas ali mantiveram os setores financeiro, de serviços e administrativo.

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 física da capital do estado; a falta de infraestrutura de conexão mais rápida com São Paulo, especialmente rodovias troncais; a existência de muitas cidades mais próximas e com boa infraestrutura urbana; a crise econômica dos anos 1980 e a recessão dos 1990. (SELINGARDI-SAMPAIO, 2009).

Dentre os fatores citados acima, a precariedade da logística de transporte foi muito 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 orientação 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 metrópole sem perder seus benefícios “aglomerativos”.

As cidades mais distantes e com recursos logísticos menos desenvolvidos, como Bauru e outras de sua região, pouco participaram do processo de desconcentração, mesmo com uma malha ferroviária que interligava grande parte do interior com a capital e o porto de Santos. Existente desde o início do século XX, 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, lamentavelmente, não servia aos principais setores econômicos e sistemas produtivos que atuavam no Estado de São Paulo; assim, o aludido modal não conseguiu contribuir para a extensão da desconcentração industrial para o restante do estado.

Vários autores procuraram, durante os anos 1980 e 1990, e também depois, investigar e interpretar o grande fenômeno econômico-industrial-espacial pelo qual o Estado de São Paulo estava passando. Entre outros, os trabalhos de AZZONI (1985), CANO (1990; 2007), DINIZ (1993; 2005), NEGRI (1996), LENCIONI (2003), SPOSITO (2007) e SELINGARDI-SAMPAIO (2009) foram obras marcantes para a compreensão desses fenômenos, já que tais autores procuraram explicar as razões da desconcentração metropolitana paulistana para outras áreas do estado e 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) sustentou que a reprodução capitalista se fez dispersando as unidades produtivas para o interior, mas centralizando a decisão, o investimento e o excedente na metrópole; Diniz (1993) argumentou que os eixos de desconcentração industrial que partiam da metrópole configuravam um processo de “desenvolvimento poligonal”, cujos vértices estariam nas cidades de Belo Horizonte, Uberlândia, Maringá, Porto Alegre e São José dos Campos.

TRAJETÓRIAS SOCIOECONÔMICAS DOS MUNICÍPIOS MAIS INDUSTRIALIZADOS DA RA DE BAURU

As áreas mais distantes da capital continuaram a ter como agentes econômicos preponderantes elementos locais, como agropecuária e agroindústrias. O café e o algodão, que atuaram, no passado, como indutores das primeiras atividades, foram sendo acompanhados da pecuária, cana, soja e laranja. Assim, a força econômica de cada cidade localizada fora da área de maior concentração industrial, qual seja, aquela mais próxima da metrópole paulistana, promoveu a criação de muitas empresas de capitais locais, confrontadas pelo acesso mais difícil e pela distância de São Paulo.

Tais processos não foram diferentes na atual RA de Bauru, na qual alguns municípios se destacaram no aproveitamento das potencialidades que o território oferecia para a atividade produtiva e na implantação de infraestruturas técnicas de grande valia. Dentre os fatores naturais de maior destaque, estão os *solos de terra roxa*; os *terrenos planálticos*, que facilitam o traçado de vias terrestres e não prejudicam o avanço da mecanização da lavoura; 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 (usinas de Barra Bonita e de Bariri), o transporte hidroviário para cargas de baixo valor por unidade de peso e atividades de turismo.

A investigação desenvolvida sobre todos os municípios enfocados neste artigo conduziu-nos a uma primeira constatação: todos eles possuem, em suas trajetórias de formação histórica, pelo menos quatro elementos comuns que foram essenciais para o progressivo desenvolvimento socioeconômico. São eles: a) a lavoura de subsistência, b) o rio Tietê e sua rede hidrográfica, c) os imigrantes estrangeiros, em especial italianos, e d) a cafeicultura, sem dúvida o mais importante.

Efetivamente o primeiro grande cultivo a se impor na paisagem, a cafeicultura viria a provocar o povoamento mais denso da área e a propiciar a acumulação capitalista, ao afetar as demais atividades econômicas, como o comércio, o sistema financeiro das cidades, a indústria nascente e o transporte. A chegada das ferrovias no início do século XX, constituindo um nó ferroviário em Bauru (os trilhos da EF Sorocabana chegaram em 1905, os da EF Noroeste do Brasil, em 1906, e os da Cia Paulista de Estradas de Ferro em 1910), veio dinamizar todos os setores, modernizar a ligação dos núcleos urbanos da área com a capital e o porto de Santos e facilitar a chegada dos imigrantes estrangeiros e sua dispersão pelas cidades e fazendas da região.

Desde a indústria nascente, algumas mudanças significativas vieram afetar a atividade industrial na RA de Bauru, por ação de fatores locais e regionais e de influências nacionais e internacionais. Tentando compor um quadro, o mais integrado possível, da industrialização da área, efetuamos uma periodização da evolução socioeconômica e industrial de seus principais municípios. Assim, quatro períodos puderam ser individualizados, com base nas seguintes características:

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

Nesse primeiro período, é marcante o aparecimento de estabelecimentos com produtos voltados para o consumo direto e a subsistência dos habitantes. A população em crescimento representava demanda para tais bens, e assim surgiram, principalmente em Bauru, mas também nos demais municípios, unidades produtoras de sabão, colchões, barris, móveis, chapéus, serrarias, beneficiadoras de café, licores, massas, botinas e calçados etc., além de oficinas de manutenção de máquinas agrícolas. O que, de resto, é muito compatível com o padrão inicial de industrialização de muitos outros centros interioranos paulistas. Produções voltadas para infraestrutura e transportes também puderam ser registradas: em Barra Bonita, além de dois abatedouros de gado, olarias foram implantadas, para aproveitamento dos depósitos de argila do rio Tietê, chegando a se formar, nos anos 1950, um polo ceramista, depois decadente; em Bauru, em 1921, a Noroeste do Brasil implantou suas oficinas de reparo e de construção de vagões, as quais viriam a representar um marco na capacitação de mão de obra industrial, criando um corpo técnico especializado de alcance regional.

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

Mudanças de caráter global e nacional, ligadas à crise do café, impuseram muitas reestruturações à área estudada. Atrélas à reconversão da agricultura, antes cafeeira, várias indústrias se voltaram para o processamento de algodão, mamona e amendoim, e correlata produção de óleos, enquanto surgiam as primeiras usinas sucroalcooleiras de grande porte.

Em Bauru, foram instaladas três grandes unidades de extração de óleo de algodão, uma da I.R.F. Matarazzo (capitais paulistanos), outra da multinacional americana Anderson Clayton, e ainda o complexo fabril de beneficiamento de algodão e amendoim do Moinho Santista S/A, as quais foram responsáveis por forte ativação econômica e urbana e representaram a ação de atores exógenos sobre o lugar, vinculando a indústria com a agricultura regional. No mesmo sub-ramo industrial, Bariri recebeu a indústria Resegue que, por décadas, chegou a empregar mais de mil funcionários, até sua falência nos anos 1980; em Agudos, duas empresas menores surgiram e fecharam, na década de 1940.

O plantio de cana-de-açúcar, após 1930, e a política de alcance nacional do recém-criado Instituto do Açúcar e do Alcool -IAA permitiram a instalação, na área, de usinas e destilarias modernas, que condenaram ao fechamento antigos engenhos de aguardente e açúcar. Em Barra Bonita, surgiram duas usinas, ambas representativas de capitais de Piracicaba, tradicional centro sucroalcooleiro paulista: em 1943, foi criada a Usina de Açúcar Barreirinho, fechada pela família Svendsen, em 1974; e, no mesmo ano, instalou-se a Usina da Barra, da família Ometto, hoje grupo Cosan, que se tornou a maior processadora de cana do país. Em Jaú, em 1945, foi implantada a Usina Diamante, hoje controlada pela Cosan. Em Lençóis Paulista, a cana deu origem à primeira destilaria, na década de 1940, e a duas usinas de açúcar, Barra Grande e São José, até hoje pertencentes ao grupo Zilor (antigo Zillo-Lorenzetti).

- Surgimento de novas empresas (décadas de 1950 e 1960): a consolidação do setor sucroalcooleiro e o esboço de uma diversificação produtiva.

Nos anos 1950 e seguintes, o setor sucroalcooleiro mostrou-se em expansão, no Brasil e no Estado de São Paulo, então o maior produtor nacional, em função da redução da produção cubana, sob nova política comunista, e da crise do petróleo, já nos anos 1970. Na RA de Bauru, na década de 1950, o grupo Zillo-Lorenzetti iniciou a produção de álcool em suas usinas de Lençóis Paulista; mais tarde, em 1981, comprou a usina Santa Lina, em Quatá. Depois de 2000, o grupo teve seu nome mudado para Zilor e instalou a Biorigin, empresa especializada na pesquisa de alimentos para humanos e de rações para animais, a partir do açúcar. Em Bariri, foi inaugurada, em 1968, a usina de aguardente Della Colleta, que foi, progressivamente, passando a produzir açúcar, etanol e a gerar energia a partir do bagaço de cana.

Os anos 1950 foram ainda férteis para o surgimento de fábricas desvinculadas do setor agropecuário, tais como tecelagens, calçados, alimentícias, de papel, de baterias e madeiras, muitas das quais permanecem ativas até hoje. Essa expansão se vincula ao surto industrial então vivenciado pelo Brasil, o qual refletia o crescimento econômico global após o fim da II Guerra Mundial, as políticas de desenvolvimento dos governos Vargas e Kubitschek e a forte expansão populacional do país e do Estado de São Paulo.

Nesse contexto, e com a implantação da indústria automobilística no Brasil, surgiu e se expandiu em Bauru o setor de baterias automotivas, iniciado com o surgimento das Baterias Molina, em 1958, nome depois mudado para Ajax; em Jaú, começava a formação de um polo calçadista, sob a influência de empresários de origem italiana, aglomeração produtiva que se mantém importante até a atualidade e viria a se especializar em calçados femininos; em Lençóis Paulista, o ramo alimentício se expandiu com o surgimento do pastificio Orsi e da fábrica de biscoitos Zabet, e com a instalação da metalúrgica Trecenti, em 1952, a qual iria vivenciar grande expansão posterior com a montagem de portas, janelas, carrocerias e carretas para transportar cana, já sob o novo nome de Lwarcel. Em Agudos, município com águas superficiais abundantes e de boa qualidade, instalou-se, em 1951, a Cia de Cervejas Vienne, depois adquirida pela Cia Cervejaria Brahma que, em 1999, após fusão com a Cerve-

jaria Antártica, transformou-se na empresa Ambev, de atuação mundial; também nos anos 1950, surgiu em Agudos o primeiro reflorestamento particular do Brasil, promovido pela Indústria Madeireira Freudenberg, de capitais alemães, a qual, depois de grande expansão na produção de chapas de madeira aglomeradas pelo processo de prensagem, foi incorporada, em 1988, pela empresa Duratex, sediada na capital. Eis outra face da desconcentração industrial da metrópole paulistana, a que se serve das possibilidades econômicas de um interior já relativamente industrializado com bases endógenas para adquirir empresas locais bem sucedidas, como enfatizou Selingardi-Sampaio (2009, p. 238-9).

- *Expansão da aglomeração econômica e urbana, com aprofundamento da diversificação produtiva (décadas de 1970 e 1980).*

Os anos 1970 foram caracterizados por múltiplos eventos econômico-industriais no Brasil, nem todos auspiciosos. Até 1974, vivia-se o segundo surto industrial, o "milagre econômico", sob a égide do Estado e do I Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico – I PND. Já o II PND, de 1975 a 1979, procurou amenizar a crise energética surgida com a forte elevação dos preços do petróleo no mercado mundial, com a criação do Proálcool, e ainda estimular a produção de insumos básicos, bens de capital e alimentos. Em âmbito do Estado de São Paulo, sucessivos governos, de 1971 a 1978, estabeleceram políticas de descentralização industrial da metrópole e de interiorização do desenvolvimento, as quais se ramificaram em projetos de melhorias de rodovias e criação de novas, em infraestrutura de cidades médias, no Programa do Macroeixo, na criação de Escritórios Regionais de Planejamento etc. Todas essas ações, e muitas mais ocorridas, repercutiram no espaço paulista e provocaram grande desenvolvimento no interior, em especial nas áreas até então mais avançadas, economicamente.

Na RA de Bauru, paralelamente ao grande incremento dado ao setor sucroalcooleiro, um fato novo foi o surgimento de distritos industriais, os quais viriam a ter grande importância nos anos 1980 e 1990. Pela distância física da capital e pela existência de apenas uma ligação rodoviária, de pista simples, com a capital (aspectos já discutidos anteriormente), não pôde a RA em questão usufruir plenamente de todas as ações que emanavam das escalas nacional e estadual, como o fizeram outras RAs mais próximas da capital. Mesmo assim, expansão industrial ocorreu: em Bauru, surgiu o setor de máquinas para produtos plásticos, com a Polimáquinas, nos anos 1970; na década seguinte, instalou-se a Plasutil, hoje uma das gigantes do setor nacional de plásticos. No distrito industrial de Lençóis Paulista, foram implantados o frigorífico Frigol e a Vinagre Belmont; ainda nesse município, a Lwarcel expandiu suas atividades para o setor de refino de lubrificantes, em 1975, investiu em fábrica de produção de celulose, em 1986 e, em 1996, inaugurou a Lwart Química, que produz asfalto estável e impermeável para indústrias de autopeças e para construção civil. Em Bariri, surgiu, em 1975, a Dublauto, que fabrica tecidos e forros, em especial para o polo calçadista de Jaú; também é digna de registro a Frisokar que, nos anos 1990, transferiu-se de Osasco, na RM de São Paulo, para produzir assentos e encostos injetados em poliuretano, braços e componentes para bases giratórias em cadeiras e poltronas de auditório etc. Em Pederneiras, instalou-se a Equipamentos Clark, em 1975, empresa americana fabricante de carregadeiras de rodas, escavadeiras hidráulicas, motoniveladoras etc., a qual gerou a existência de um pequeno complexo produtivo de indústrias vinculadas e foi vendida para a sueca Volvo, em 1988.

Os anos 1990 trouxeram profundas mudanças no cenário mundial e no 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, fato que levou à privatização das ferrovias da RA de Bauru e ao corte de seus investimentos, o mesmo acontecendo com outras estatais, o que provocou o fechamento de

alguns escritórios regionais e afetou, em especial, o setor comercial de Bauru. Também a abertura comercial do governo Collor, derrubando tarifas aduaneiras e facilitando a entrada de produtos concorrentes asiáticos, infringiu duro golpe ao complexo calçadista de Jaú (indústrias de couro, de materiais sintéticos, cartonagem, de calçados e empresas de design), que teve que se reestruturar drasticamente, mas permanece acuado, pressionado pela concorrência dos calçados chineses e ausência de uma política estável para o setor. Uma mudança muito positiva na infraestrutura da RA em foco, contudo, viria a lhe redesenhar um novo horizonte econômico-industrial, e tal foi a completa conclusão das obras de duplicação da rodovia Marechal Rondon.

As pesquisas, direta e a indireta, realizadas e a periodização feita para a industrialização dos municípios mais avançados da RA de Bauru permitiram a definição de algumas *características genéricas* desse processo ocorrido 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 rebatimento, ainda que modesto, dessa expansão na área, e *indústrias desvinculadas do setor agropecuário*, que antes eram raras, começam a proliferar (calçados, baterias, hidrelétricas, papelaria e máquinas). Assim vai se consolidando outro compartimento industrial que, igualmente ao primeiro, tem variedade de produção e expressões econômicas diversas, de acordo com a maior ou menor pujança econômica de cada município.
- 3) A atividade industrial pulsa, predominantemente, segundo *movimentos e influências locais e regionais*, embora os nacionais e mundiais, mais raros, se façam notar com intensidade quando acontecem, gerando períodos de expansão ou de crise regional, e não apenas na indústria.
- 4) *Os capitais locais/regionais são dominantes*, mas os investimentos externos (nacionais e 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 dos 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 feições fordistas, grandes consumidoras do aludido recurso. Nos anos 1990, as regiões mais próximas a São Paulo também ficaram (e estão) congestionadas e com maior densidade econômica.
- 6) Dentre os fatores locais que atuaram para a industrialização da RA, os mais importantes foram a força da capitalização gerada pela agropecuária e a possibilidade de processamento de seus produtos; a rede urbana de cidades médias polarizada em Bauru, que representa mercado consumidor e oferta de mão de obra; a existência de uma razoável infraestrutura de energia e de transportes, entre estes se sobressaindo a rodovia Marechal Rondon, após sua completa duplicação.

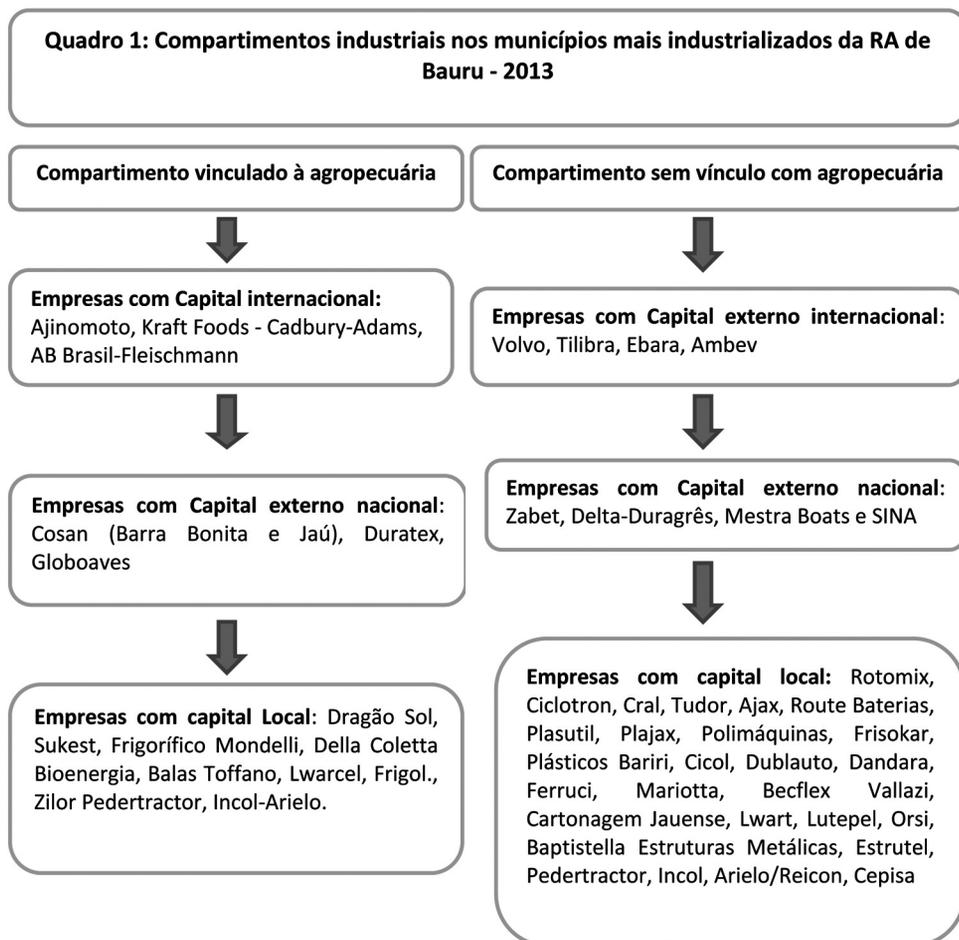
- 7) No que tange à regulação e à governança exercidas pelos poderes federal e estadual na área analisada (por meio de agências e órgãos criadores, normativos e reguladores de ferrovias, rodovias, transporte hidroviário, redes de energia e de telecomunicações, de atividades agropecuárias, como o IAA e o Proálcool, além de instituições de fomento), pode-se afirmar que o território sob análise foi efetiva e positivamente afetado pelas referidas forças (externas à região).
- 8) Cotejando a análise local com a literatura sobre desenvolvimento regional e governança, tudo parece indicar que a RA de Bauru não dispõe, ao nível local / regional, de medidas concretas de impulso, amparo e articulação de políticas industriais. 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. 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 os não governamentais. (PIRES, E. L. S. et al., 2011)

Exemplo marcante é a indústria de calçados femininos de Jaú, que não possui união necessária para o enfrentamento das competições nacional e global. Muitos empresários desconhecem as políticas de governança do território local. Nenhuma ação significativa por parte das lideranças políticas, privadas, sindicais e populares foi percebida 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.

CONSOLIDANDO A DIVERSIFICAÇÃO INDUSTRIAL: A ATUAL ESTRUTURA PRODUTIVO-FINANCEIRA DOS MUNICÍPIOS MAIS INDUSTRIALIZADOS DA RA DE BAURU

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 dela desvinculado, à semelhança do que havia sido constatado no estudo sobre Bauru (TOLEDO, 2009). O Quadro 1 expõe os dois compartimentos e, neles, as empresas classificadas como de capital externo internacional, de capital externo nacional e empresas de capital local.

Uma primeira análise do quadro 1 revela que, das 7 empresas multinacionais, 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 agora belgo-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 do processo de transformação. As outras três empresas estrangeiras possuem históricos mais antigos de relação produtiva com a região e duas delas, a Volvo e a Tilibra, foram adquiridas por grupos internacionais quando já estavam bem estabelecidas no mercado regional.



Fontes dos dados: Pesquisa direta. Elaboração: Autor, 2013.

As empresas 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 de origem externa à região possuem investimentos principalmente atrelados aos recursos naturais presentes no território, fizeram aquisição de unidades com origem local e investimentos voltados para o potencial de consumo e de 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, recebem e oferecem influências urbanas, políticas e socioeconômicas intensas, deste modo, as maiores companhias efetivamente participam das decisões políticas dos municípios meno-

res. 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 local, e suas ações ficam restritas a características mais técnicas e corporativas.

Na problemática do estudo, o questionamento quanto às articulações da indústria regional com o sistema econômico global era relevante, e os resultados demonstraram que a RA de Bauru tem recebido 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 pelo potencial agrário da região, pelo mercado consumidor, em evolução em todo o país, e na qualidade de 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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A principal noção que ficou, ao se encerrar todo o processo de investigação e reflexão necessário a esse texto, 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 municípios limítrofes ou próximos foram se industrializando, aglomerados junto aos de Bauru e Jaú, mais antigos. De acordo com as ideias de Selingardi-Sampaio (2009), uma nova Aglomeração Territorial da Indústria (ATI) estaria se configurando no estado paulista, e constituindo como que uma extensão avançada do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista, entidade geográfica formada pela aglomeração, no território, da esmagadora maioria dos municípios mais industrializados de São Paulo. Consolidando esse novo evento espacial, tipos diversos de indústrias se fixaram recentemente 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 e principal núcleo polarizador, de alguma forma possibilitou a extensão industrial para os municípios vizinhos da RA, já que o espaço bauruense encontra dificuldades para comportar novas indústrias, por diversas causas: forte valorização imobiliária, leis ambientais, especialização em servir a região como polo comercial, de serviços e de geração de empregos.

Para nós ficou 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. 390-391).

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 pós 2008, 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 do 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 uma base teórica, existem realidades diversificadas e complexas em cada localidade. A visão da Geografia Econômica, a partir de pesquisa de campo, de resgate da evolução socioeconômica pregressa dos lugares e da análise exaustiva das unidades produtivas existentes, com suas razões e lógica de localização, pode contribuir, mesmo em cidades de pequeno e médio portes, para detectar suas singularidades geográficas e, talvez, chegar a propor eventuais correções de rumo e/ou implementação de políticas de desenvolvimento.

REFERÊNCIAS

- AZZONI, C. **Indústria e reversão da polarização no Brasil**. São Paulo: IPE/USP, 1985.
- BOSCHMA, R.; MARTIN, R. Editorial: Constructing an evolutionary economic geography. **Journal of Economic, Geography**, v. 7, p. 537-548, 2007.
- BRANCO, M. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. *In*: SPOSITO, M.E.B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: 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: Cultrix, 2013.

CORDEIRO, H.K. **O centro da metrópole paulistana**. São Paulo: IGEOG/USP, 1986.

CORREA, R.L. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M.E.B. (Org.).

Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Popular, 2007.

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: UFMG, 2005.

ESTALL, R., BUCHANAN, R. **Atividade industrial e Geografia Econômica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

FIRKOWSKI, O.L.C.F. **A industrialização recente do município de Limeira em face do contexto industrial paulista**. 1989. 185 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1989.

FIRKOWSKI, O. L.C.F.; SPOSITO, E.S. **Indústria, ordenamento do território e transportes**; a contribuição de André Fischer. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

HARVEY, D. **A 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>.

KHANA, P. **O segundo mundo**. Rio de Janeiro: Intrínseca Ltda, 2008.

LENCIONI, S. **Reestruturação 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.

MARTIN, R. Teoria econômica e Geografia Humana. In: GREGORY, D; MARTIN, R.; SMITH, G. (Org.). **Geografia Humana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 1994. Capítulo 1, p. 31- 64.

MATUSHIMA, M.K. **Especialização produtiva e aglomeração industrial**: uma análise da indústria de confecções de Ibitinga – SP. 2005. 183 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2005.

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo**. Campinas: Unicamp, 1994.

OLIVEIRA, A.M.R. **Análise da estrutura produtiva do polo calçadista de Jaú – SP**: suas implicações socioeconômicas e espaciais. 1999. 196 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1999.

O’NEILL, J. **O mapa do crescimento**: oportunidades econômicas nos BRICs e além deles. São Paulo: Globo: 2012.

PIRES, E.; MÜLLER, G.; VERDI, A. Instituições, territórios e desenvolvimento local: delineamento preliminar dos aspectos teóricos e morfológicos. **Geografia**, Rio Claro-SP, v. 31, n. 3, p. 437-454, set./dez. 2006.

PIRES, E. L. S. et al. **Governança territorial: conceito, fatos e modalidades**. Rio Claro: Pós-Graduação em Geografia / IGCE / UNESP, 2011.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, ed.1999 – ed. 2002.

_____. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2002.

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.2012.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. **Geografia Industrial de Piracicaba: um exemplo de interação indústria-agricultura**. São Paulo: IGEOG- USP, 1976 (Série Teses e Monografias, n. 21).

SELINGARDI - SAMPAIO, S. **Indústria e território em São Paulo: A estruturação do Multicomplexo Territorial Industrial Paulista**. Campinas: Alínea, 2009.

SILVEIRA, M. **Circulação, transporte e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

SMITH, N. **Desenvolvimento Desigual**. Rio de Janeiro: Zahar, 1988.

SPOSITO, E.S.; SANTOS, L.B. **O capitalismo industrial: e as multinacionais brasileiras**. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

SPOSITO, M.E.B. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: 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.

VASQUEZ-BARQUERO, A. **Desenvolvimento endógeno em tempos de globalização**. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

Recebido em agosto de 2015

Aceito em janeiro de 2016