

OS CIRCUITOS ESPACIAIS DA PRODUÇÃO E A INSERÇÃO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO NA ATUAL DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO

Marcos XAVIER¹

Resumo

As modernizações que têm atingido São José do Rio Preto no noroeste paulista desde os anos 70 possibilitam o funcionamento de circuitos espaciais da produção cujos fluxos articulam áreas e pontos de diversas geometrias no território nacional e para além de suas fronteiras. Como resultado, a rede urbana torna-se mais complexa e uma nova situação é estabelecida. A economia regional dá lugar a uma organização territorial produtiva mais complexa em meio a qual a cidade tem sua função redefinida diante da formação socioespacial brasileira.

Palavras-chave: Circuitos espaciais da produção. São José do Rio Preto. Rede urbana. Região.

Abstract

The spatial circuits of production and the insertion of São José do Rio Preto in the new space division of labor

The modernizations that have reached the city of São José do Rio Preto, in the northwestern of the state of São Paulo since years 70, make possible the functioning of space circuits of production, whose flows articulate areas and points in the domestic territory and beyond its borders. As result, the urban net becomes more complex and a new situation is established. The logic of regional economy is replaced for the logic of the Brazilian socioespacial formation, in which the city has its functions redefined.

Key words: Spatial circuits of production. The city of São José do Rio Preto. Urban net. Region.

¹ Aluno de doutorado do programa de Pós-Graduação do Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP. E-mail: xavierma@ig.com.br

INTRODUÇÃO

A partir dos anos 1970 o meio técnico-científico-informacional se expande pelo noroeste paulista e atinge São José do Rio Preto por intermédio da modernização do campo e da cidade criando condições territoriais que permitem as operações de empresas industriais de capital local. Contando com a disponibilidade de serviços dirigidos à produção e a infraestrutura de transporte, energia e telecomunicações estas empresas criam fluxos que articulam áreas e pontos de diversas geometrias extrapolando os limites da região, do estado e das fronteiras nacionais. Estes fluxos, por sua vez, se apresentam como importantes pistas para compreender a nova dinâmica da rede urbana e o papel de São José do Rio Preto na divisão territorial do trabalho.

O ponto de partida adotado neste artigo para abordar esta dinâmica está na proposta de Santos (1999) para quem as empresas funcionariam segundo três circuitos espaciais da produção. O *macro-circuito* que corresponde aquele que se realiza através dos pontos mais modernos do território, próprio das empresas hegemônicas nacionais e estrangeiras. O *meso-circuito* que está restrito às fronteiras do país cujas empresas, menos capitalizadas, são mais dependentes das demandas do mercado interno e tendem a imitar os produtos do macro-circuito. O micro-circuito que é composto por empresas cuja capacidade de sobrevivência advém da flexibilidade de se adaptar às contingências do próprio meio ambiente construído. É pouco capitalizado valendo-se do trabalho intensivo e seus produtos destinam-se frequentemente ao consumo popular.

As empresas do macro-circuito são flexíveis em relação à escolha dos lugares em que operam e os chantagiam² por conta desta capacidade. Em contrapartida, as empresas do micro-circuito e parcelas das empresas do meso-circuito são mais fixas e dependentes das possibilidades de uso da parcela do território em que se instalam. E isto é válido tanto para as condições de produção, quanto para o mercado que, em grande parte, é regional ou nacional.

A partir destes pressupostos iniciamos este texto abordando a modernização do território na região de São José do Rio Preto como uma nova condição da produção local. Logo, tratamos das características industriais da cidade e dos circuitos produtivos, topologias e mercados de algumas empresas escolhidas. Considerando a dinâmica territorial destas empresas nosso próximo passo se dedica a realizar alguns apontamentos acerca da problemática regional para, finalmente, considerarmos os novos papéis das cidades intermediárias na rede urbana, a exemplo de São José do Rio Preto.

A MODERNIZAÇÃO DO TERRITÓRIO CRIANDO NOVOS CONTEXTOS PRODUTIVOS

A união entre a ciência e a técnica, nas últimas três décadas do século XX, fez proliferar pelo território a instalação de novos objetos e ações. Grandes sistemas técnicos modernos potencializaram a produção e a circulação de dinheiro, informação, mercadorias, idéias, ordens e pessoas. Neste período, o Brasil passa por sucessivas modernizações que

² "Esta chantagem é referente às formas de pressão das grandes empresas sobre Estados e municípios exigindo condições para sua instalação ou permanência envolvendo ações dirigidas à dotação e/ou modernização das infra - estruturas além da criação de normas características de uma solidariedade institucional. Como exemplo, temos a guerra fiscal entre os Estados brasileiros a fim de atrair novos investimentos" (CASTILLO, R.; TOLEDO, R.; ANDRADE, J., 1997).

levaram à crescente internacionalização de sua economia e de seu território. As mudanças mais significativas foram o crescimento do mercado externo com a exportação de produtos agrícolas e industrializados acompanhado pela modernização do campo e das atividades industriais que se ampliaram e se diversificaram, o que também se deve à ampliação do mercado interno graças ao aumento da população como um todo e da classe média, em particular.

A integração do território é acentuada e é criada a possibilidade de uma difusão das modernizações promovendo a irradiação de um novo meio geográfico, o meio técnico-científico-informacional. Os investimentos prioritários do II PND que envolviam a prospecção de petróleo e formação do pólo petroquímico, siderurgia, o programa rodoviário, as telecomunicações, o programa hidrelétrico e nuclear, o transporte urbano e o saneamento básico, entre outros resultaram, como observa Bernardes (2001, p.72), “numa configuração territorial que possibilitou uma acelerada dispersão das modernizações agrícolas, financeiras, industriais e de serviços”. Com estas novas bases materiais,

o uso do território passa a ser marcado pela fluidez, já que a circulação passa a ser feita com menos fricção e maior velocidade, graças, justamente a fixidez dos maciços e grandes objetos que se difundem pelo território e pelos quais essa fluidez se realiza (SANTOS; SILVEIRA, 2000, p.32).

A urbanização é um fenômeno marcante. A sociedade e o território urbanizam-se rapidamente com o crescimento das cidades milionárias e das cidades médias e locais, bem como dos centros e metrópoles regionais (SANTOS; SILVEIRA, 2000, p.33). As cidades com mais de 20 mil habitantes que somavam 60,33% dos residentes urbanos em 1960 passaram a reunir 78,38% da população urbana brasileira em 1996. Entre elas, aumenta o número daquelas com mais de 100 mil habitantes que passam de 101 cidades em 1980, para 175 cidades em 1996. Esta concentração se destaca no Estado de São Paulo onde havia em 2000 54 cidades com mais de 100 mil habitantes. Entre elas, 28 possuíam entre 100 e 200 mil residentes, 19 possuíam entre 200 e 500 mil residentes e 7 possuíam acima de 500 mil (FUNDAÇÃO SEADE, 2001).

Estas cidades conhecem um incremento de suas classes médias e incorporam novos profissionais associados aos serviços, à indústria e à agricultura modernos. A divisão intra-urbana e interurbana do trabalho entre elas torna-se mais complexa graças à maior diversificação da produção e das profissões que incorporam. Bernardes (2001, p.74) observa que entre os múltiplos fatores que levam a crescente participação das modernas cidades médias na especialização produtiva do país estão a dispersão da indústria, a modernização do campo, a proximidade das indústrias agrícolas e as novas formas de consumo material e imaterial.

Na medida em que se aprofunda a divisão territorial do trabalho as cidades acabam sendo convocadas a exercerem novos papéis na organização produtiva. Daí a pertinência da análise da lógica territorial das empresas a partir de cidades como São José do Rio Preto onde a modernização agrícola associada à modernização dos sistemas técnicos leva à constituição de um acelerado processo de urbanização a partir dos anos 1970. O estudo da dinâmica territorial das empresas desta cidade média, ou seja, da forma como o território é usado a partir dela, nos permite identificar importantes elementos da atual trama dos fluxos que se realizam no território e, por tanto, da dinâmica de relações entre os lugares viabilizada pela expansão do meio técnico-científico-informacional.

SÃO JOSÉ DO RIO PRETO: DO MEIO TÉCNICO AO MEIO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

Inserida no chamado Oeste Pioneiro, a região de São José do Rio Preto foi inserida no processo de ocupação do Interior Paulista a partir da segunda metade do século XIX. Sua situação foi marcada pela expansão da fronteira agrícola do Estado e do conjunto de novas relações e objetos que esta carregou consigo. O campo muda e com ele sua cidade. Em torno de 1880 a região já produzia o café, principal produto agrícola do Estado, mas sua participação mais significativa na produção ocorre apenas no início do século XX.

Em 1912, chega à cidade a estrada de ferro Araraquarense tornando-a ponta de trilho até 1933. A ferrovia associava-se uma malha rodoviária regional que mesmo sendo precária propiciava a ligação entre a cidade e sua hinterlândia, além de ligá-la, também à capital do Estado e aos estados de Mato Grosso, Paraná e Minas Gerais. “Em 1928, era possível ir de São José do Rio Preto a qualquer um destes destinos de automóvel” (CAVALHEIRO, 1929, p. 468).

A modernização do campo e a mecanização do território atingiram a região que conheceu uma expressiva dinâmica econômica com a expansão da cultura cafeeira ao longo das décadas de 1920 e 1930. O desenvolvimento agrícola de exportação e de produtos alimentícios como arroz, feijão e milho propiciou, então, a formação de uma importante dinâmica urbana, dada pelas atividades comerciais e pelos serviços de armazenamento e beneficiamento de produtos agrícolas que se instalaram na cidade destacando sua dinâmica urbana frente a seu campo e aos municípios vizinhos. (SPÓSITO, 1991; VASCONCELOS, 1992; CAVALHEIRO, 1992). Segundo Vasconcelos (1992, p.9), na década de 1920, a cidade era a única do noroeste paulista a possuir uma área de influência bem delineada. Considera-se que São José do Rio Preto desenvolveu-se como cidade somente a partir deste momento marcado por sua situação como ponta de trilho (GEIGER, 1963; NOGUEIRA, 1952).

A cidade e sua região passam a se inserir na nova divisão territorial do trabalho que então se esboçava. Entre a década de 1920 e a metade da década de 1930 a modernização agrícola contribuiu para a implantação de setores da indústria leve no Estado de São Paulo que inaugurou o processo de industrialização no país. Segundo Vasconcelos (1992), os cultivos de exportação criam as condições necessárias para levantar, no Estado, os recursos demandados pela importação dos equipamentos utilizados no desenvolvimento industrial e a diversificação dos cultivos passa a atender ao abastecimento do mercado interno.

Esta dinâmica, acompanhada pelo adensamento de recursos e pessoas a um raio de 30 a 35km de São José do Rio Preto onde estavam concentrados quase 50% da produção de café e da população leva ao adensamento da rede urbana tornando a cidade o centro regional. É importante notar, no entanto, que, para Monbeig (1984, p.385), nas primeiras décadas do século XX, seria cauteloso falar na formação de unidades econômicas na franja pioneira da produção cafeeira - área de expansão da ocupação do Oeste e Noroeste do Estado de São Paulo. Isto se devia ao fato da população comprar e vender em lugares distantes sem que o comércio interno fosse além do intercâmbio entre vilas e campanhas. Segundo Monbeig (idem, 1984), as capitais regionais como São José do Rio Preto cresceram em função da posição sobre a ferrovia numa “terra sem passado” em que até então não havia desabrochado regiões. Para este autor, o que ocorreu foi uma divisão em redes de comunicação sendo mais exato falar em regiões ferroviárias que em regiões geográficas ou econômicas.

Com a queda das produções de café e algodão a região de São José do Rio Preto conheceu uma diversificação de sua produção agrícola. Perante uma nova divisão territorial do trabalho que se desenha sobre o território, a Região passou a atender aos reclamos da crescente urbanização e industrialização do Estado de São Paulo que se intensificaram ao

longo das décadas de 1950 e 1960. Com a implantação da indústria pesada, entre os anos de 1956 e 1960, segue-se uma transformação da atividade industrial que incorporou novos seguimentos ligados à produção de bens de capital e intermediários, uma intensificação do processo de urbanização e a modernização do campo.

Conforme Vasconcelos (1992, p.113), entre os anos de 1958 e 1970 a região de São José do Rio Preto foi a única a aumentar sua participação agrícola no Estado devido à maior diversificação das culturas destacando-se o café, o milho, o arroz, a cana, o amendoim, a laranja e o tomate.

A expansão da rede urbana paulista passa a apoiar-se na diversificação e modernização da agropecuária e pelo avanço das atividades agroindustriais presentes no interior do Estado. Os fluxos gerados por essas atividades encontram resposta na expansão da rede rodoviária que permite uma nova fluidez potencial ao território e garante a instalação de um círculo que leva a maior densidade urbana. Tal círculo corresponde, por um lado, à intensificação da divisão territorial do trabalho tornada possível pelas interligações materializadas pelos sistemas técnicos do transporte e das telecomunicações e, por outro, à necessidade de maior fluidez que conduz a instalação de novos sistemas técnicos. Desta forma, são criadas as condições para mais um salto no processo de urbanização e da modernização das atividades agropecuárias.

Segundo Ferreira (1958, p.190), em 1956 as principais indústrias encontradas em São José do Rio Preto eram as de beneficiamento de café, algodão, arroz, óleos combustíveis, tecidos e fabricação de móveis, macarrão e outros produtos alimentícios. As estas atividades urbanas somavam-se 63 estabelecimentos comerciais atacadistas e 858 varejistas além de um conjunto de 14 bancos que garantiram o crédito necessário as atividades do campo e da cidade.

Neste período, ocorreu uma crescente urbanização conseqüente dessa nova dinâmica econômica acompanhada pelo processo de desmembramentos³ que consolidam, no final da década de 1960, a região administrativa de São José do Rio Preto (Figura 1). Do total de municípios que compõe a região, 26 foram criados até o final da década de 30. Outros 16 foram criados ao longo da década de 40 e, 43 novos municípios surgiram entre os anos de 1954 e 1964. A taxa de urbanização da região passa de 22% em 1940 para 54% em 1970. O município de São José do Rio Preto atingiu uma elevada taxa de urbanização. Em 1950, 82% dos habitantes do município eram urbanos atingindo uma taxa de 88% no ano de 1960 e de 90% em 1970.

São José do Rio Preto sofreu diversas intervenções urbanas no início da década de 1970. Investimentos realizados na gestão municipal entre os anos de 1973 e 1976 resultaram na modernização da cidade. Conforme Gomes (1975, p.155-159), foram destaques a construção do Estádio e do Centro Social e Esportivo Municipal, o conjunto educacional, assistencial e Esportivo do SESI, a praça cívica onde está a biblioteca municipal, do viaduto sobre os trilhos Fepasa (Ferrovia Paulista S.A.), a ampliação do distrito industrial, a pavimentação de estradas municipais, a implantação do anel viário e a lei de zoneamento urbano.

³ A formação da rede urbana que acabou por resultar na região administrativa de São José do Rio Preto tem origem nas primeiras décadas do século XX quando já ocorreu um primeiro processo de desmembramento

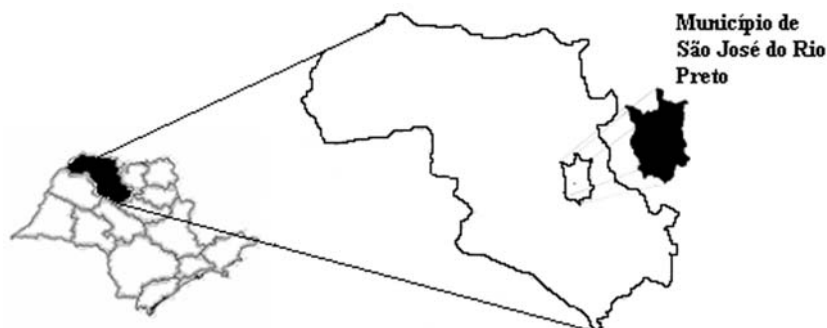


Figura 1 – Região Administrativa de São José do Rio Preto

Fonte: IGC – Instituto Geográfico e Cartográfico de São José do Rio Preto

Modernos sistemas de engenharia garantem ao município suas condições técnicas de fluidez. Uma densa rede rodoviária liga a cidade a várias cidades do interior paulista e estados vizinhos. Através das rodovias Washington Luiz e Anhanguera-Bandeirantes, São José do Rio Preto é ligada às cidades de São Carlos, Araraquara, Campinas e São Paulo. A rodovia SP-425 promove a ligação à Barretos e ao sudoeste de Minas Gerais enquanto que a BR-153 possibilita a ligação com o estado de Goiás e sua capital Goiânia e ao norte do estado do Paraná. O estado do Mato Grosso do Sul é atingido pela continuação da Rodovia Washington Luiz e o oeste paulista pela Rodovia Euclides da Cunha (SP-320). A malha da FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), que atravessa o município permite a ligação ferroviária entre Santa Fé do Sul, na fronteira do Mato Grosso do Sul, com o Porto de Santos, para tanto unindo-se à linha troncal que vem de Brasília.

O transporte aéreo é garantido pelo aeroporto regional que oferece vôos diários com conexão para Brasília, Buenos Aires, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo além de rotas oferecidas pelas companhias de taxi aéreo.

A rodoviária da cidade, além de oferecer várias linhas intermunicipais que garantem um fluxo diário e de alta frequência de passageiros, mantém linhas com destino a cidades de Campinas, Belo Horizonte, Brasília, Florianópolis, Goiânia, Londrina, Ribeirão Preto, Bauru, Rio de Janeiro e São Paulo.

Como parte do programa do governo federal de interiorização do processo aduaneiro, foi instalada em 2000 no Distrito Industrial 1 uma Estação Aduaneira Interior. A EADI - Rio Preto conta com empilhadeiras com capacidade para 37,7 e 2,5 toneladas para movimentação de carga solta ou containerizada, balanças rodoviárias e de precisão, sistema informatizado de controle de carga, escritório para clientes e despachantes administrativos e um posto bancário⁴.

⁴ "Inaugurada em julho de 2000, a Estação Aduaneira de Rio Preto – EADI Rio Preto é uma central de armazenagem e distribuição de mercadorias para importadores e exportadores de Rio Preto e região. Nela, podem ser feitos todos os desembaraços de produtos importados, que chegam ao Brasil e também das mercadorias exportadas por empresas nacionais. Também conhecida como "porto seco", a estação é referência no interior paulista na prestação de serviços aduaneiros. Com uma infra-estrutura adequada, ela oferece apoio logístico completo para a importação e exportação de produtos. Tudo isso com agilidade e redução de custos para o empresariado da região. Todos esses serviços aduaneiros são executados dentro das exigências da Secretaria da Receita Federal". (PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO, **Conjuntura Econômica de São José do Rio Preto** – SEMPLAM/2006)

As modernizações também foram marcadas pelo esforço para industrializar o município. Em 1969, foi constituída, através do decreto nº 914 a Comissão Municipal de Industrialização com o objetivo de levantar dados e sugerir providências para a elaboração e execução do Plano Municipal de Industrialização. No mesmo ano, a comissão sugeriu a instituição de incentivos para novas indústrias levando à implantação de dois distritos industriais, Waldemar de Oliveira Verdi (n. 1) e Dr. Carlos de Arnaldo e Silva (n.2) (Figura 2). Em 1970, a regulamentação dirigida à instalação industrial ganha maior expressão com o Projeto de Desenvolvimento Industrial – PRODEI criado pela lei municipal nº 1.496 de 25 de março.

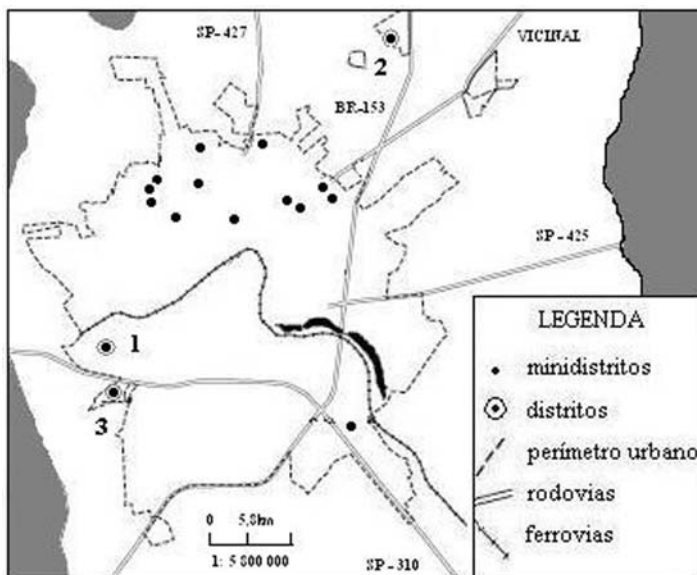


Figura 2 – Distritos e Minidistritos Industrial em São José do Rio Preto

Fonte: Secretaria de Planejamento e Gestão Estratégica Município de São José do Rio Preto

Um programa municipal de mini-distritos industriais teve início em 1975, com levantamentos realizados pelo Projeto Rondon integrando Prefeitura, faculdades e órgãos governamentais. Através destes estudos, os mini-distritos foram incluídos no projeto Cidades de Porte Médio inserido na Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Mas estes mini-distritos começaram a ser instalados apenas na década seguinte quando o planejamento centralizado do território perdera sua força. O resultado dessa política foi a instalação de 13 mini-distritos industriais entre 1986 e 1996.

Além dos distritos, a cidade conta com uma incubadora de empresas⁵ inaugurada em 1999 que funciona através de uma parceria formada pelo SEBRAE/SP, a Prefeitura Municipal

⁵ Suas funções são: - "Proporcionar às empresas módulos individuais e apoio administrativo/operacional, além de endereço conhecido e respeitado. - Fornecer suporte gerencial e tecnológico através de informações, consultorias, assessorias e cursos na área de gestão tecnológica e empresarial às empresas incubadas. - Facilitar a interação sistemática entre as empresas incubadas e instituições de ensino e pesquisa, possibilitando o acesso de recursos humanos, equipamentos e laboratórios, inclusive de forma partilhada. - Viabilizar o envolvimento de instituições financeiras (inclusive de capital de risco) e governamentais enfatizando a participação dos governos federal, estadual e municipal. - Colaborar com a comercialização dos produtos e serviços oriundos das empresas incubadas". (PREFEITURA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO, *Conjuntura Econômica de São José do Rio Preto* – SEMPLAM/2006)

de São José do Rio Preto, a ACIRP- Associação Comercial e Industrial de Rio Preto e diversas outras entidades locais preocupadas com o desenvolvimento regional. Com capacidade para abrigar 13 empresas a incubadora possuía 10 instaladas em 2006 conforme Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão Estratégica.

Há na cidade uma gama diversificada de serviços financeiros, de consultoria, de assistência técnica, de qualificação profissional, de informação e transportes oferecidos às empresas ali instaladas. Entre eles encontram-se o desenvolvimento de *softwares*, *home pages* e sistemas e redes informáticos, consultorias em administração, assuntos jurídicos e financeiros, *e-bussines*, *marketing*, gestão e organização empresariais.

A Universidade Estadual Paulista – IBILCE-UNESP e faculdades e universidades particulares oferecem 30 cursos diferentes entre os quais se destacam aqueles associados aos serviços e gestão atendendo a alunos da região e de Estados vizinhos. A oferta de cursos técnicos profissionalizantes fica por conta de instituições presentes no município como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI e o Serviço Nacional de Aprendizagem – SENAC entre outros.

A cidade possui dois jornais, o *Diário da Região* e a *Folha de Rio Preto* contando ainda com correspondentes dos jornais a *Folha de São Paulo* e o *Estado de São Paulo*. Dez emissoras de TV geradoras de imagem local estão em Rio Preto a TV Globo, TV Record, Rede Vida, TV Bandeirantes, SBT/TVI, Rede Integrativa de TV, TV Cultura, Rede Mulher, CNT e Canal da Cidade. A cidade possui também nove emissoras de rádio, 4 FM e 5 AM responsáveis pela programação local.

Graças a essas atividades, São José do Rio Preto acaba por constituir-se como uma cidade que mobiliza circuitos cuja irradiação é dada pelo seu comércio diversificado, seus serviços médicos, educacionais, pessoais e de apoio à produção. A maior parte de sua população está ocupada nas atividades terciárias. São José do Rio Preto conhece então uma urbanização afinada com a terceirização do interior que, segundo SANTOS (1994 p,65) ocorre “graças a expansão do setor público e da agricultura moderna, levando à maior necessidade de emprego ligado à esfera da circulação e sugerindo um mais alto teor de trabalho intelectual necessário, tanto na produção, como na regulação da atividade produtiva.”

Como pudemos observar, cria-se, em São José do Rio Preto, um contexto favorável à instalação de empresas indústrias de diversos ramos e de distintas capacidades técnicas, financeiras, organizacionais e de mercado. Na medida em que as modernizações da cidade introduzem novos sistemas técnicos materiais e imateriais que se sobrepõem aos anteriores as possibilidades de circulação de produtos, de dinheiro, de informação e pessoas são ampliadas tecendo uma nova teia de relações.

As condições de produção e distribuição ali presentes são oferecidas a um conjunto diversificado de empresas de diferentes ramos de atividade, graus de capitalização, níveis de modernização e alcance de mercado.

AS EMPRESAS E SUAS LÓGICAS TERRITORIAIS

Esta vaga de modernizações é contemporânea a diversas fábricas que iniciaram suas atividades em São José do Rio Preto nas três últimas décadas do século XX. Entre as 1063 empresas presentes no município no ano de 1999, apenas 71 iniciaram suas atividades antes de 1973. Entre estas, 2 foram instaladas na década de 1940, 6 na década de 50 e 63, na década de 1960. Entre 1973 e 1999, quando se dá a modernização agrícola e a implantação dos distritos industriais, foram instaladas 992 empresas (CADASTRO DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO, 1999). Conforme o Cadastro Municipal de Empresas da

Fundação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 64% destas empresas possuem entre 1 e 4 pessoas ocupadas, 14% entre 5 e, 9 e 9,4% entre 10 e 19 pessoas. As empresas com mais de 20 pessoas ocupadas somam 9,3%.

O relacionamento destas empresas com o território varia conforme o ramo, o porte e a capacidade técnico-financeira de cada uma resultando numa divisão particular do trabalho que acaba por interferir na vida de relações da cidade de São José do Rio Preto.

Com sede instalada na cidade, o *Frigorífico Frigoalta* apresenta um circuito produtivo de significativa extensão territorial. Segundo informações da própria empresa, a escolha de São José do Rio Preto para sede se deve à facilidade de locomoção para qualquer ponto do país pelo aeroporto e pela infra-estrutura de telecomunicações, ambos necessários à tarefa de gestão da empresa. Sua produção apresenta uma topologia marcada pela distribuição da produção de gado no território situando-se nos municípios de Pontes e Lacerda e de Canarana no Estado do Mato Grosso, Guararapes, em São Paulo, e Jataí e Cachoeira Alta, em Goiás. Desta forma, o próprio circuito produtivo interno da empresa se dá por fluxos que ligam lugares não contíguos ao município. Seu mercado é 85% nacional correspondendo a todo o território particularmente, aos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina. O mercado externo é destino de 15% da produção. Seus principais fornecedores de embalagens são de São Paulo. A distribuição de seus produtos é terceirizada sendo realizada por empresas com escritórios nas cidades de São José do Rio Preto, São Paulo e Rio de Janeiro que realizam o transporte pelo modal rodoviário.

Empresa de origem regional, a *Refrigerantes Arco-Íris* apresenta um circuito espacial da produção majoritariamente circunscrito ao território nacional, mas que também abarca relações com fornecedores e mercados consumidores internacionais. A empresa produz 12 tipos de refrigerantes - guaraná, tubaína, refrigerante tipo cola, sabores uva, laranja e limão, guaracatu (combinação de guaraná e catuaba) e refrigerantes *diet*. Além dos refrigerantes, a *Arco Íris* também produz as chamadas bebidas quentes como groselha, aguardente e licor. Seu mercado interno é formado pelo Noroeste do Estado de São Paulo, pelo Triângulo Mineiro e pelos Estados de Mato Grosso e Goiás. Inclui, também, as cidades de São Paulo, Campinas, Americana e Jundiaí. Seus fornecedores de aroma são de São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O aroma de cola vem dos Estados Unidos. As Embalagens PET, tampas, rótulos e lacres são de São Paulo e as latas de alumínio do Rio de Janeiro. Seu mercado externo corresponde à venda de concentrado de guaraná para Hong Kong e Estados Unidos e de refrigerantes em embalagens PET para o Japão. A empresa possui duas unidades produtivas, uma na cidade de São José do Rio Preto, responsável pela produção de refrigerantes sendo, também, sede de sua gestão e outra em Tanabi (município distante 38 km de São José do Rio Preto) onde são produzidas as demais bebidas. A empresa é responsável por sua própria logística e, a partir de seu centro de distribuição, localizado em Uberlândia, (MG), distribui seus produtos através de uma frota de 60 automóveis e 80 caminhões. Trata-se de uma empresa característica do circuito superior marginal na medida em que se beneficia de um ramo industrial monopolizado por grandes corporações fazendo proveito de sua propaganda atendendo a um mercado popular que encontra em seus refrigerantes menores preços e sabores diferenciados segundo o paladar regional.

Fundada em 1977, a *Braille Biomédica* iniciou suas atividades com a produção de válvulas biológicas especializando-se, ao longo do tempo, em produtos hospitalares como aparelhos eletromédicos e material descartável. Hoje, a empresa fabrica 250 produtos com tecnologia própria utilizados em intervenções cirúrgicas cardiovasculares. Sua topologia está restrita a uma única unidade produtiva situada na cidade de São José do Rio Preto, porém seu circuito espacial de produção e seus mercados são configurados por laços territorialmente não contíguos e distantes da Região. Seu mercado corresponde a todo o território nacional destacando-se as capitais onde há a realização de cirurgias cardíacas, tanto por hospitais públicos, quanto privados. Em 2000, 15% de sua produção foi destinada ao mercado externo composto por Argentina, Alemanha, Tailândia, Turquia, Jordânia, Kuwait,

Venezuela, Colômbia, Peru, República Dominicana, Uruguai, Equador, Paraguai, Bolívia e Chile. A distribuição de seus produtos é 80% realizada pelo modal rodoviário através de serviços das empresas como *Itapemirim*, *Prata*, *Salomé*, *VIR*, *Mota* e *BNT*.

Confecção fundada em 1968, a *Zemar* é uma empresa especializada em roupas infantis, um dos seguimentos produtivos que têm crescido na cidade. Além da fábrica localizada em São José do Rio Preto, a empresa contava em 2002 com 7 oficinas localizadas em municípios vizinhos que prestam serviços terceirizados. Seu mercado atinge todo o território nacional através de uma distribuição realizada através do modal rodoviário por empresas contratadas. Além dos mercados, seu circuito produtivo também é revelador de uma solidariedade não contígua ao município e seus arredores. Os principais fornecedores de malhas são do Estado de Santa Catarina. O algodão chega dos estados do Ceará, Pernambuco, Bahia e Minas Gerais.

Entre as empresas que chegaram a São José do Rio Preto no final da década de 1990 está a *Kaori Indústria Alimentícia* cuja produção é dedicada a fabricação de pães e bolos. O circuito produtivo desta empresa inclui fornecedores das cidades de Tatuí, Santos, São Paulo e Penápolis todas situadas no Estado de São Paulo, porém fora da região de São José do Rio Preto. Sua distribuição é realizada por conta própria com frota de caminhões da empresa que atendem a um mercado que atinge aproximadamente um raio de 300 km da cidade. Como as demais empresas analisadas sua origem é de capital da região.

O CURTO-CIRCUITO DA REDE URBANA E O CONCEITO DE REGIÃO

Estas empresas, como pudemos observar, articulam redes produtivas e mercados não limitados ou contíguos à região de São José do Rio Preto contribuindo para um curto-circuito⁶ da rede urbana regional. Diante desta circunstância, devemos ser cautelosos ao definir a região de São José do Rio Preto a partir da rede urbana ao modo de Bernard Kayser⁷. A configuração e a dinâmica dos circuitos espaciais da produção desafiam os conceitos e instrumentos analíticos da Geografia e convidam a novas interpretações do fenômeno regional e seus alicerces.

Como observa George (1972, p.108), “não existe nada mais impreciso do que os limites da zona de influência”. Na mesma direção, Santos (1979, p.228) alerta que as influências de alcance e intensidades diferentes num mesmo espaço tornam inútil a preocupação de delimitar o espaço totalmente dependente de uma cidade. Devemos notar também que, como observa Richardson (1981), há uma interferência na capacidade da cidade agir como centro de serviços de seu hinterland quando há centros importantes do mesmo tamanho próximos a ela, fato que ocorre com São José do Rio Preto.

Tomemos o conceito de região a partir da rede urbana, a região polarizada. Para George (1972, p.108), por exemplo, a região polarizada confunde-se com a região centrada numa cidade ou numa rede ou sistema urbano de onde se difundem o poder de comando e a ação mobilizadora para o interior de uma área ou de uma zona de influência. Segundo

⁶ Em seus estudos sobre os dois circuitos espaciais da economia urbana, Santos observou que “a fluidez do território propiciada pelos sistemas de transportes acabou por produzir um curto-circuito da rede urbana em que as cidades já não manteriam relações apenas com as cidades mais próximas” (SANTOS, 1979, p. 227). Elas poderiam se abastecer de produtos e serviços diretamente nas cidades mais importantes diminuindo, desta forma, o peso das cidades locais e médias ou redefinindo suas funções frente à divisão territorial do trabalho.

⁷ “a cidade comanda o espaço que a envolve, encerrando-o em uma rede de relações comerciais, administrativas, sociais, demográficas, políticas, da qual ela ocupa o centro” (KAYSER 1968, p.283)

Boudeville (1973, p.14), a região decorrente da rede urbana seria definida como um espaço heterogêneo composto por diversas partes complementares que mantêm entre si e, particularmente com o pólo dominante, um intercâmbio maior do que o estabelecido com a região vizinha. A unidade regional, neste caso, seria dada pelo critério de coesão sobre a ação coordenadora de um centro, como atenta Juillard (1962, p. 487).

Como os circuitos espaciais revelam escalas de ação mais extensas e não contíguas acompanhadas de uma maior complexidade da rede de relações estabelecidas entre os lugares, a delimitação da região a partir da idéia de polarização parece perder sua operacionalidade. A fluidez facilita a comunicação entre a metrópole e o interior e coloca em questão a caracterização de cidades como lugares centrais. Devemos questionar, por tanto, a validade de critérios tradicionais de escalonamento hierárquico entre centros que apresentam geralmente nível relativamente elevado de equipamentos urbanos e que possuem acesso tornado mais rápido e direto à capital.

Como o mundo está organizado segundo subespaços articulados segundo uma lógica global, Santos (1988, p.49) propõe que deixemos de falar de circuitos regionais de produção e nos dediquemos aos circuitos espaciais da produção. Como observa Veltz (1994, p.191), ao analisar o caso francês a noção de economia regional perde progressivamente a sua consistência na medida em que os mecanismos de crescimento acabaram por reduzir as capacidades de autonomia das regiões. Para ele, "o lugar ocupado por uma cidade nas redes de trocas e de produção que a ligam a outras do mesmo nível ou de nível superior, tornar-se-ia a partir de agora mais importante do que as relações em extensão, baseadas na vizinhança" (VELTZ, 1994: 200). Devemos também ter em vista "que as atividades orientadas para o exterior fazem com que as empresas dependam cada vez menos da região" (KAYSER, 1968, p.301).

A expansão do meio técnico-científico-informacional à Região noroeste do Estado de São Paulo conduziu a uma nova vida de relações dos seus centros urbanos promovida por suas novas atividades produtivas e apoiada nas novas possibilidades de circulação. Doravante, a modernização do território nesta porção do Estado implicou em sua inserção num contexto produtivo mais amplo.

A CIDADE E SUAS NOVAS FUNÇÕES

Estas mudanças ocorridas no território nos fizeram assistir a uma reformulação das cidades médias que passaram a se constituir como cidades intermediárias⁸. Com a expansão do meio técnico-científico-informacional e o conseqüente curto-circuito da rede urbana São José do Rio Preto com cerca 398 mil habitantes se inclui nesta reformulação. Sua distância em relação à metrópole, ainda lhe propicia certas funções de centralidade como a prestação de serviços e atividades de comércio, mas seu poder de comando e influência sobre o em torno são redefinidos pela forma como a divisão territorial do trabalho atinge o Interior Paulista. A cidade passa a se constituir como um espaço da globalização, um dos nós de um território-rede que, como observa Veltz (idem) "é muito complexo e rico de potencialidades, mas também cada vez mais defasado em relação ao território da política, da administração e da vida cotidiana" dificultando a relação cidade-região. Esta situação resulta do fato desta cidade participar das inúmeras especializações produtivas industriais, agrícolas e de serviços que são condição, como nota Bernardes (2001), da segmentação do território e do mercado em que já não há um sistema urbano hierarquizado nos moldes clássicos.

⁸ A cidade intermediária pode ser entendida por sua finalidade. É capaz de oferecer produtos e serviços quantitativa e qualitativamente mais diversificados que as cidades locais (SANTOS, 1979, p. 243).

A cidade comanda o processo técnico da produção do campo, mas não detém seu controle político, já que este está distante segundo os interesses das atividades agroexportadoras. Alguns centros de comando das atividades urbanas estão presentes em São José do Rio Preto, porém são restritos às empresas territoriais como a *Frigoalta*, *Braile Biomédica* e a *Refrigerantes Arco-Íris* cujos circuitos produtivos extrapolam a região, o Estado e mesmo o país.

A chegada da empresa *York Refrigeration*⁹ em São José do Rio Preto corrobora para uma centralidade vinculada ao comando técnico da produção e a prestação de serviços. A empresa instalou sua nova filial em São José do Rio Preto em 2000 com o objetivo de atender as grandes empresas da indústria alimentícia, como a de suco de laranja e frigoríficos. Sua proposta é dar atendimento técnico e comercial a clientes situados no Noroeste do Estado de São Paulo incluindo a região de Ribeirão Preto, Presidente Prudente e Bauru. A pretensão é de tornar a filial de São José do Rio Preto, também, um posto de atendimento que cubra os Estados de Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Os nexos que compunham a centralidade regional desta cidade já não são os mesmos na medida em que São José do Rio Preto passa a fazer parte de um contexto mais amplo de transações comerciais, financeiras, produtivas e informacionais no âmbito nacional e internacional. A participação da cidade na rede Mercocidades¹⁰ a partir de 2003 é um marco significativo na busca pela qualificação dos pequenos e médios empresários e pela conquista de novos mercados internacionais para a produção municipal.

Como observa Corrêa (1997, p.99) a industrialização, a melhoria da circulação, o desenvolvimento de uma estratificação social mais complexa e a modernização do campo levaram a uma complexificação funcional dos centros urbanos brasileiros. Após a década de 1970, segundo o mesmo autor (idem, p.102), a integração da rede urbana torna-se mais intensa e complexa sendo marcada pelas interações complementares no âmbito de uma divisão territorial do trabalho também complexa. Os mercados são reveladores desta situação. Do total de empresas instaladas na região administrativa de São José do Rio Preto, 44,8% atingem o mercado regional, 86,8% atingem o interior paulista, 63,8% os demais estados brasileiros e 0,9% o mercado internacional (FUNDAÇÃO SEADE - Pesquisa da Atividade Econômica Paulista – Paep, 1996). A participação de cada mercado no total de comércio da região também demonstra uma articulação externa importante. A região administrativa de São José do Rio Preto corresponde a 11,3% do mercado do que é produzido nela própria. O Interior Paulista participa com 24,7% do mercado, e o resto do território nacional a 63,2%. Apenas 0,6% dos mercados dos produtos regionais são externos.

Diante da ampliação e adensamento das redes materiais - transportes e comunicações - São José do Rio Preto cresce. A partir da década de 1970 e com maior vigor a partir dos anos 80, há uma verdadeira proliferação de empresas de pequeno porte que se beneficiam de uma densa rede de transportes e telecomunicações que, por sua vez, ampliam a possibilidade de alcance das mesmas.

⁹ "A *York Refrigeration* faz parte do grupo *York Internacional*, criado há 125 anos nos Estados Unidos. Está presente em 40 países e sua sede, hoje, está na Dinamarca. A empresa atua na refrigeração industrial, comercial e residencial e desenvolve tecnologia para conservação, resfriamento e congelamento, desde a concepção, desenvolvimento e implantação de projetos. No Brasil possui uma fábrica em São Paulo e atende às cidades de Fortaleza, Recife, Curitiba, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Joinville." (CASANOVA, I. *York Refrigeration* em Rio Preto. *Gazeta Mercantil*, São Paulo, n. 447, p. 27, set. 2000.)

¹⁰ "Mercocidades é uma rede de cooperação horizontal integrada atualmente por 140 cidades do Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai) e de países associados (Bolívia, Chile e Peru), que proporciona a inserção das cidades no processo de integração regional do Mercosul. Os principais objetivos da Rede Mercocidades são fortalecer a participação dos Municípios no Mercosul e impulsionar, ao mesmo tempo, o intercâmbio e a cooperação entre os governos locais." (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO/ Secretaria de Planejamento Econômico e Gestão Estratégica - SEPLAN – **Conjuntura Econômica** – 2006)

As cidades intermediárias, antes consideradas incapazes de se desenvolver graças ao peso das grandes cidades, conhecem um processo inverso com a expansão do meio técnico-científico-informacional [...] tocadas pelo progresso de modernizações agrícola ou industrial típico do período técnico-científico conhecem um crescimento econômico considerável, ao passo que é nas grandes cidades que se acumulam a pobreza e atividades econômicas pobres, uma reversão em relação ao período anterior (SANTOS, 1994, p.75).

Este processo conduz a uma nova situação para as empresas do meso-circuito. A forma como estas empresas passam a usar o território em seus circuitos garantindo sua permanência e crescimento é significativa no papel que as cidades intermediárias passam a exercer na organização produtiva do território. Situadas nas cidades intermediárias, tais empresas teriam nos preços um fator determinante para a sobrevivência, já que essas cidades podem ser alcançadas pela produção do circuito superior representando uma forte concorrência. Empresas como a *Refrigerantes Arco-íris* encontram no diferencial de preço, uma das principais formas de garantirem sua permanência frente à concorrência dos grandes fabricantes, cujas redes de produção e distribuição atingem a cidade. Se, por um lado, a empresa se beneficia da propaganda dos grandes produtores de refrigerantes e compete com eles, por outro, ela atinge mercados que correspondem aos interstícios que não interessam ou que não podem ser atendidos pelas empresas hegemônicas. Seus produtos atingem camadas de mais baixa renda e a um gosto regionalmente criado.

A sobrevivência das empresas do meso-circuito, antes ameaçada pela presença rápida dos grandes grupos no seio da cidade intermediária encontra novas possibilidades através de uma cooperação geográfica estendida e de mercados distantes. Com a maior especialização dos lugares propiciada pela expansão do meio técnico-científico-informacional, a disputa pelos mercados ganha nova geometria e não se dá necessariamente num espaço contíguo. As demandas não atendidas pelo meso-circuito teriam respostas nas empresas que trabalham segundo parâmetros modernos, mas atendem ao consumo induzido pelas classes de baixa renda ou a demanda das empresas mais modernas que encontram no meso-circuito fornecedores de bens e serviços intermediários em sua operação. Tais demandas, no entanto, já não estão restritas à cidade e sua região podendo distribuir-se por todo o território.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As lógicas territoriais das empresas analisadas revelam mudanças nas geometrias e escalas, tanto dos circuitos espaciais da produção, quanto do alcance dos mercados trazendo consigo novas questões a respeito da feição da rede urbana brasileira e do processo de regionalização diante de uma divisão territorial do trabalho marcada pela expansão da agricultura científica e pela dispersão seletiva das atividades industriais.

A vida de relações estabelecidas pelas empresas do meso-circuito dificulta uma definição precisa do papel da cidade de São José do Rio Preto no seio da formação socioespacial brasileira. Sua importância no comando técnico da produção agrícola e sua polarização exercida pela oferta de serviços produtivos e pessoais se somam a sua inserção num território-rede compondo uma situação mais complexa. Situação que impõe o desafio de identificar e compreender os novos alicerces regionais não embasados na rede urbana ou na economia regional.

A expansão do meio técnico-científico-informacional e a dinâmica em rede estabelecida pelas empresas contribuem para tornar São José do Rio Preto uma cidade intermediária

exercendo certas funções de centralidade como a prestação de serviços e atividades de comércio, mas com poder de comando e influência sobre a região limitados à organização técnica da produção. A centralidade de São José do Rio Preto calcada no conceito clássico de região urbana dilui-se diante das complexas e diversificadas transações comerciais, financeiras, produtivas e informacionais das quais participa no âmbito nacional e internacional.

Finalmente, é relevante notar que o tratamento dos circuitos espaciais da economia ganha relevo num período em que as técnicas abrem possibilidades inusitadas para que as empresas, as instituições e o Estado disponham do território segundo usos diferenciados complementares ou conflitantes.

REFERÊNCIAS

- BERNARDES, A. M. **A contemporaneidade de São Paulo**: produção de informações e novo uso do território brasileiro. 2001. 284f. Tese (doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- BOUDEVILLE, J. R. **Os espaços econômicos**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1973.
- CASTILLO, R.; TOLEDO, R.; ANDRADE, J. Três dimensões da Solidariedade em Geografia. **Revista Experimental**, São Paulo. ano II. n. 3. setembro. 1997. p. 69 – 99;
- CAVALHEIRO, A. A. (org.) - **Álbum da Comarca de Rio Preto**. Prefeitura Municipal de São José do Rio Preto, 1929.
- CORRÊA, R. L. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997;
- FERREIRA, Jurandyr P. – **Enciclopédia dos municípios brasileiros**, Rio de Janeiro: IBGE, 1958.
- GEIGER, P. - **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos (Ministério da Educação e Cultura). 1963.
- GEORGE, P. **Os métodos da geografia**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1972.
- GOMES, L. - **Gente que ajudou a fazer uma grande cidade - Rio Preto**. São José do Rio Preto: Gráfica São José. 1975.
- ISNARD, H. **O espaço geográfico**. Coimbra: Livraria Almedina, 1982.
- JUILLARD, É. La région: essai de définition, **Annales de Géographie**, n.387. 1962, p. 483 – 499.
- KAYSER, B. A região como objeto de estudo da geografia. In: GEORGE, P. GUGLIELMO, R. LACOSTE, Y. KAYSER, B. (Org.). **A geografia ativa**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1968. p. 281-324.
- MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros em São Paulo**, (2.ed.) São Paulo: Ed. Hucitec, 1984.
- NOGUEIRA, C.R - **São José do Rio Preto (1852 – 1945)**. São Paulo: Sem editora. 1952.
- RICHARDSON, H. W. **Economia regional**: teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.
- SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 1979.
- _____. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Ed. Hucitec, 199.

_____. **Projeto de Pesquisa:** Empresas territoriais e dinâmicas da formação socioespacial brasileira. São Paulo: Departamento de Geografia – FFLCH/USP, 1999.

_____. SILVEIRA, M.L. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro/São Paulo: Record, 2001.

SPOSITO, Maria Encarnação B. - **O Chão arranha o céu:** lógica da (re)produção monopolista da cidade. 1991 392f. Tese (doutorado em Geografia Humana) -Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. 1991.

SILVEIRA, M. L. Ciudades intermedias: trabajo global, trabajo local. In: VELAZQUEZ, G. A. y GARCIA, M.C. (Ed.) **Calidade de vida urbana, aportes para su estudio en latinoamérica**. Tandil: Centros de Investigaciones Geográficas (CIG). Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 1999. p. 47-54.

VASCONCELOS, L. A. T. **Desenvolvimento Econômico e urbanização nas regiões administrativas de São José do Rio Preto e Araçatuba**. 1992. 235f. Dissertação (mestrado em Economia). - Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. 1992.

VEL TZ, P. Hierarquias e rede. In: BENKO, G. et al. **As regiões ganhadoras:** distritos e redes, os novos paradigmas da Geografia Econômica. Celta: Oeiras, 1994. p. 189 – 202.

Recebido em janeiro de 2007

Revisado em maio de 2007

Aceito em agosto de 2007

