

ISSN 1413-9243

TEXTOS
N E P O

48

CAMPINAS, SETEMBRO DE 2004.

**REGIÕES E CIDADES
NO EIXO DA HIDROVIA
TIETÊ-PARANÁ**

**ROSANA BAENINGER
COORDENADORA**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS



Reitor

Prof. Dr. Carlos Henrique Brito Cruz

Vice-Reitor

Prof. Dr. José Tadeu Jorge

Pró-Reitor de Pós-Graduação

Prof. Dr. Daniel Joseph Hogan

Pró-Reitor de Pesquisa

Prof. Dr. Fernando Ferreira Costa

Pró-Reitor de Graduação

Prof. Dr. José Luis Boldrini

Pró-Reitor de Desenvolvimento Universitário

Prof. Dr. Paulo Eduardo Moreira Rodrigues da Silva

Pró-Reitor de Extensão e Assuntos Comunitários

Prof. Dr. Rubens Maciel Filho

Coordenador de Centros e Núcleos Interdisciplinares de Pesquisa

Prof. Dr. Eduardo Guimarães

NÚCLEO DE ESTUDOS DE POPULAÇÃO



Coordenador

Prof. Dr. José Marcos Pinto da Cunha

Vice-Coodenador

Prof. Dr. Roberto Luiz do Carmo

FICHA CATALOGRÁFICA

Rosana Baeninger

Regiões e cidades no eixo da Hidrovia Tiête-Paraná/ Rosana Baeninger. -
Campinas: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP, 2004. 101p.

(Regiões e cidades no eixo da Hidrovia Tiête-Paraná, TEXTOS NEPO 48).

1.Regiões e cidades. 2.Hidrovia Tiête-Paraná. I.Título. II.Série.

Índice para catálogo sistemático

1.Hidrovia Tiête-Paraná - 301.31

Editor dos TEXTOS NEPO

Prof. Dr. Roberto Luiz do Carmo

Apoio Técnico

Centro de Documentação: Adriana Cristina Fernandes e Rodrigo Lizardi de Souza

Produção Editorial: Myrcia Rose Skaetta

e-mail: publica@nepo.unicamp.br

RESUMO

A emergência do processo de reestruturação produtiva em nível internacional tem contribuído para a configuração de distintos espaços urbanos; esses espaços apresentam transformações econômicas, políticas e sociais para integração com a dinâmica global. Os processos urbanos têm se modificado: a intensidade das transformações tecnológicas; a importância das cidades pequenas e médias no contexto regional; as novas direções e sentidos dos fluxos migratórios.

Esse cenário traz novos contornos às cidades e regiões, onde o entendimento do local implica o conhecimento do regional, do metropolitano e do nacional. As mudanças nas funções urbanas das cidades, em termos econômicos e de alocação da população no espaço, constituem elementos fundamentais para as distintas dinâmicas regionais. Em São Paulo, e especialmente no Eixo da Hidrovia Tietê-Paraná, a desconcentração econômica e populacional, iniciada nos anos 70, tem intensificado este cenário, consolidando e redefinindo áreas, com a presença de regiões e pólos no interior do Estado.

ABSTRACT

The emergence of the process of productive restructuring at the international level has contributed, at local, regional and national levels, to the configuration of distinct urban spaces. These spaces represent significant transformations in economic, political and social terms as they integrate this global dynamic. Urban processes have changed; the speed of technological transformations has intensified; small and medium-sized cities came to constitute an important part of regional dynamics; the direction and composition of migratory flows have also changed.

These new scenarios bring new contours to the cities, where understanding local phenomena implies understanding regional, metropolitan and even worldwide phenomena. Changes in the urban functions of cities, in terms of economic activities and those of spatial redistribution of the population, constitute fundamental elements in the strengthening of regional economies. In the State of São Paulo, and specifically in the Hidrovia Tietê-Paraná, economic and population deconcentration began in the 1970`s and intensified in this new scenario, consolidating the presence of strong regions and the development of regional poles.

SÉRIE **TEXTOS NEPO**

T **EXTOS NEPO** - publicação seriada do Núcleo de Estudos de População da UNICAMP - foi criado em 1985 com a finalidade de divulgar pesquisas realizadas no âmbito deste Núcleo de Estudos. Apresentando uma vocação de cadernos de pesquisa, nesses seus vinte e dois anos de vida foram publicados quarenta e sete números, relatando trabalhos situados nas áreas temáticas correspondentes às linhas de pesquisa do NEPO.

Os exemplares que compõem a série vêm sendo distribuídos para instituições especializadas na área de Demografia, ou mesmo dedicadas à áreas afins, no País e no exterior, além de ser objeto de constante consulta no próprio Centro de Documentação do NEPO. Essa distribuição é ampla, abrangendo organismos governamentais ou não governamentais - acadêmicos, técnicos e/ou prestadores de serviços.

José Marcos Pinto da Cunha
Núcleo de Estudos de População
Coordenador

Roberto Luiz do Carmo
Núcleo de Estudos de População
Coordenador Associado

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| INTRODUÇÃO | |
| REGIÕES E CIDADES NO EIXO DA | |
| HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ | 9 |
| PARTE I | |
| REESTRUTURAÇÃO URBANA: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES | |
| SOBRE O DEBATE ATUAL | 11 |
| 1.1. A Importância da Dimensão Espacial para o | |
| Entendimento dos fenômenos Migratórios Recentes | 11 |
| 1.2. A Reestruturação Urbana | 12 |
| 1.2.1. O Espaço na Ótica da Reestruturação Urbana | 13 |
| 1.2.2. Novas Espacialidades ou Processos Recorrentes | 20 |
| PARTE 2 | |
| PROGRAMAS INSTITUCIONAIS PARA A HIDROVIA | |
| TIETÊ-PARANÁ COMO EIXO DE DESENVOLVIMENTO | 23 |
| 1. Alguns Aspectos Contemplados no Projeto Galha | 31 |
| 1.1. Meio físico | 31 |
| 1.2. Saneamento Básico | 32 |
| 1.3. Transporte | 32 |
| 2. Políticas Públicas | 33 |
| 3. Sistema Viário e Circulação na Hidrovia Tietê-Paraná | 35 |
| LEGISLAÇÃO AMBIENTAL E URBANÍSTICA: | |
| DIAGNÓSTICO DO PROJETO GALHA | 43 |
| FORMAÇÃO TERRITORIAL DOS MUNICÍPIOS DA | |
| HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ | 47 |
| PÓLOS REGIONAIS, CIDADES E DINÂMICA ECONÔMICA | |
| RECENTE NAS SUB-REGIÕES DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ | 61 |
| 1. Características das Economias Regionais | 62 |
| 2. Pólos Regionais e Espacialidades Paulistas: | |
| a inserção dos municípios da hidrovia Tietê-Paraná | 68 |
| PARTE 3 | |
| MUNICÍPIOS PEQUENOS NO EIXO DA HIDROVIA | |
| TIETÊ-PARANÁ: transformações rurais e processo | |
| de estruturação dos espaços regionais | 73 |
| 3.1. Transformação no(s) Rural(is): | |
| enfoques teóricos adotados | 73 |
| 3.2. Transformações no(s) Rural(is): | |
| heterogêdades e diversidade local | 76 |
| 3.3. Transformações no(s) Rural(is): identidade local | 79 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 81 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 83 |
| ANEXOS | 97 |

REGIÕES E CIDADES NO EIXO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Rosana Baeninger (coordenadora)*

*Maria Teresa Manfredi***

*Graciella Della Torre***

*Luis Gustavo Albanez***

*Renata Gonçalves***

*Gisella Leonelli****

*Cláudia Bolliger****

INTRODUÇÃO

Este texto apresenta as análises e os resultados referentes aos projetos “Redistribuição da População e Meio Ambiente: São Paulo e Centro-Oeste. Estudo de Caso: Processos Migratórios, Urbanização e Meio Ambiente no Novo Eixo Paulista: a Área de Influência da Hidrovia Tietê-Paraná”, finalizado em fevereiro de 2004, e ao projeto “Crescimento das Cidades, Urbanização e Reestruturação Urbana no Eixo da Hidrovia Tietê-Paraná”, em desenvolvimento no Núcleo de Estudos de População, ambos com apoio financeiro do CNPq (processo número 520045/00-9).

O desenvolvimento das atividades dos projetos vem ocorrendo desde 2000, contando com diferentes membros da equipe no decorrer deste percurso. Pôde-se contar com a participação de Renata Gonçalves, como bolsista assistente-técnico, ainda dentro do PRONEX; com Graciella Della Torre (AT-CNPq), Maria Teresa Manfredi (PIBIC-SAE) e Luis Gustavo Albanez (IC-CNPq) nas etapas mais recentes, a partir das quais foi possível elaborar este texto. A participação de Gisella Leonelli e Cláudia Bolliger nas fases iniciais do projeto permitiu conhecer melhor os programas político-institucionais da Hidrovia Tietê-Paraná.

Este texto sintetiza os resultados advindos dos projetos mencionados, mesmo estando parte das atividades de pesquisa ainda em andamento. Na primeira parte busca-se inserir a discussão teórica acerca do atual processo de reestruturação produtiva e seus impactos sobre os espaços urbanos. O item seguinte refere-se ao estudo sobre a Hidrovia, analisando os programas institucionais que propõem a consolidação dos Municípios da Hidrovia como um novo Eixo de Desenvolvimento Econômico de São Paulo pelo próprio Governo Estadual. A seguir apresenta-se os processos de ocupação territorial dos municípios área, as características das distintas economias regionais, a inserção dos municípios da Hidrovia nos Pólos Regionais e, finalmente, a importância do rural para as pequenas localidades.

* Professora do Departamento de Sociologia – (IFCH-UNICAMP) e Pesquisadora do Núcleo de Estudos de População – (NEPO-UNICAMP). Coordenadora do Projeto “Processos Migratórios, Meio Ambiente e Urbanização no Eixo da Hidrovia Tietê-Paraná” (2001-2004) e do Projeto “Crescimento das Cidades, Urbanização e Reestruturação Urbana no Eixo da Hidrovia Tietê-Paraná”, em desenvolvimento no NEPO.

** Bolsistas de Iniciação Científica CNPq (NEPO/UNICAMP)

*** Mestre em Arquitetura e Urbanismo (Pontifícia Universidade Católica de Campinas) e Mestranda em Sociologia (UNICAMP), respectivamente.

REESTRUTURAÇÃO URBANA: ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE O DEBATE ATUAL

ROSANA BAENINGER

1.1. A IMPORTÂNCIA DA DIMENSÃO ESPACIAL PARA O ENTENDIMENTO DOS FENÔMENOS MIGRATÓRIOS RECENTES

A complexidade e a diversidade que vem assumindo o processo de redistribuição da população tem apontado a necessidade de se recuperar e incorporar aos estudos de população, sobretudo para o entendimento do fenômeno migratório, o debate atual acerca das novas configurações e tendências da dinâmica do espaço. O surgimento de novas espacialidades vem imprimindo e redefinindo características importantes em tais processos, destacando-se dentre elas as especificidades dos movimentos migratórios.

O panorama da mobilidade espacial da população vem apresentando um leque variado de modalidades com implicações mais determinadas na configuração dos espaços e na estruturação das cidades e suas redes, onde a conformação de espaços urbano-regionais oferece um novo aporte para o entendimento do processo de redistribuição espacial da população.

É nesse sentido que se coloca em questão a capacidade das análises ancoradas apenas nos fatores econômicos comportarem todas as explicações do fenômeno migratório. Os clássicos fatores de expulsão e de atração populacional¹ dentro de um mesmo contexto urbano-regional, bem como a definição de origem e destino de determinado fluxo não têm o mesmo significado que esses termos representavam quando se tratava de analisar os grandes movimentos rurais-urbanos, que marcaram o crescimento e a concentração da população em áreas metropolitanas. Outras dimensões passaram a compor as explicações do fenômeno, as quais podem ser melhor compreendidas e apreendidas considerando as novas formas de configuração do espaço.

A dimensão política tem constituído elemento importante na formação de espaços urbanos selecionados, particularmente as políticas de desconcentração das atividades econômicas (Cano, 1988), contribuindo para o direcionamento de fluxos migratórios nessa direção. Por outro lado, as políticas de desenvolvimento urbano (políticas de habitação, saúde e transporte), elaboradas sem levar em consideração os processos de redistribuição da população, acabam por se converterem em incentivos para a população migrante (Martine, 1987).

¹ Esses termos foram denominados por Everett Lee (1966) na tentativa de estabelecer regularidades nos movimentos migratórios. No contexto nacional, Singer (1973), numa visão crítica e datada historicamente, retoma esses conceitos para explicar as migrações internas no Brasil no período 60-70.

O fortalecimento de economias regionais impulsiona deslocamentos de população intra-urbanos, os quais parecem não estar ligados propriamente a interpretações do tipo atração-expulsão, mas sim a várias determinações da vida social – dentre elas a econômica, porém não a única – que estão embutidas na decisão de migrar. O processo de escolha individual passa também a ter papel relevante, uma vez que as múltiplas formas de interação dos espaços regionais vêm apontando novas modalidades de deslocamentos populacionais, onde, por exemplo, a mudança de emprego não implica necessariamente mudança de residência, e vice-versa. Assim, a relação migração-emprego, por vezes simplista, tem apresentado complexidade crescente.

Nesse sentido, a dimensão espacial passou a representar outro significado aos deslocamentos populacionais, apresentando estreita relação com os espaços em que esse fenômeno se processa, excedendo até mesmo a definição tradicional de migração (Villa e Rodríguez, 1994).

É nesse contexto, portanto, que se torna importante inserir o debate a respeito das novas configurações urbanas para o entendimento dos processos de redistribuição espacial da população e de urbanização.

Dentro da discussão atual - presente particularmente na bibliografia advinda da geografia econômica e da economia regional – ressalta-se a questão da **reestruturação urbana**. Sem esgotar a bibliografia pertinente ao tema e com um olhar voltado para o entendimento da redistribuição espacial da população e da migração, procura-se situar o debate sobre o atual processo de reestruturação produtiva e seus impactos territoriais em nível internacional, considerando as principais abordagens teóricas e privilegiando na leitura dos textos os aspectos mais relacionados às transformações do espaço urbano.

1.2. A REESTRUTURAÇÃO URBANA

Reestruturação. Este parece ser o elemento-chave que norteará os rumos das cidades no final deste século, abrindo as portas do próximo milênio para as “regiões ganhadoras”². Essa reestruturação urbana traduz as recentes transformações do capitalismo em âmbito internacional, com mudanças no cenário urbano mundial, em especial nas grandes concentrações metropolitanas.

A emergência do processo de reestruturação produtiva em âmbito internacional tem contribuído, em nível nacional, regional e local, para a configuração de espaços urbanos selecionados. Tais espaços têm apresentado transformações significativas em termos econômicos, políticos e sociais em um esforço de inserção nessa dinâmica global. Modificaram-se as formas e os processos urbanos até então vigentes nas cidades; intensificou-se a velocidade das transformações tecnológicas; as cidades pequenas e de porte médio passaram a constituir uma importante fatia do dinamismo regional; mudaram a direção e o sentido dos fluxos migratórios nacionais e internacionais.

² Benko e Lipietz (1994).

Esse cenário recente traz novos contornos às cidades, onde a compreensão dos fenômenos locais pressupõe o entendimento dos fenômenos regionais, metropolitanos e até aqueles em âmbito mundial. O surgimento de rearranjos nas funções urbanas das cidades, em termos de atividades econômicas e de redistribuição espacial da população, constitui um elemento fundamental no fortalecimento de economias regionais e na busca de feições próprias e atuais.

Apesar das distintas perspectivas de análise a respeito do processo de reestruturação econômica e das transformações urbanas, a bibliografia aqui considerada, principalmente no item a seguir, destaca que a reestruturação urbana articula-se à reorganização econômica mundial, refletindo os impactos territoriais do processo de reestruturação produtiva. Essa reestruturação produtiva, por sua vez, não se limita à dimensão econômica; ao mesmo tempo transformam-se as dimensões sociais, políticas, culturais e espaciais. Assim, as novas formas do espaço denunciam a crise econômica atual e representam 'redes de lugares', 'espaço de fluxos' ou 'rede de distritos'³ no contexto urbano internacional. Essas transformações econômicas e urbanas iniciaram-se nos países centrais e começam a emergir nas cidades do Terceiro Mundo.

Quais são, então, essas novas espacialidades decorrentes do processo de reestruturação produtiva? Aonde estão localizadas essas configurações urbanas? Essas formas espaciais surgem com o movimento de globalização da economia ou são decorrentes de processos vigentes anteriormente que se consolidam diante do panorama atual da reestruturação econômica?

1.2.1. O ESPAÇO NA ÓTICA DA REESTRUTURAÇÃO URBANA

A contextualização e o entendimento do processo de reestruturação urbana atual remete, por sua vez, às transformações recentes da economia em âmbito internacional, cujas interpretações têm se pautado, basicamente, na vertente da escola da regulação⁴, perspectiva que fundamenta a crise econômica como a crise do regime fordista de acumulação, e na abordagem da nova divisão internacional do trabalho⁵.

De acordo com a escola da regulação, a natureza das transformações econômico-sociais estruturais que marcam o mundo contemporâneo estão relacionadas às alterações na forma de regulação da produção. A forma fordista de organização da produção, que caracterizou um regime de acumulação dinâmico, encontrou seus limites tanto no papel das

³ Essas expressões são encontradas em Santos (1997), Castells (1989) e Benko (1996), respectivamente.

⁴ Nessa perspectiva, a crise econômica se define como a crise do regime fordista de acumulação, onde a passagem para um novo regime "reafirma a presença do político no centro mesmo dos processos econômicos: a organização do trabalho e o modo de regulação se estabelecem ou se desfazem nas lutas, nos compromissos e nas relações de força" (Preteceille e Valladares, 1990: 9). Os autores desta abordagem são, dentre outros: Boyer (1994), Leborgne e Lipietz (1994), Piore e Sabel (1984), Benko (1996), Harvey (1992). Em Benko (1996) encontra-se a evolução desta perspectiva teórica.

⁵ Gottdiener (1990) chega a apresentar mais uma vertente explicativa, além dessas duas, baseada na alta tecnologia; parece, no entanto, que a abordagem da nova divisão do trabalho e esta apresentam interfaces, sobressaindo a primeira.

empresas como no do Estado⁶; Piore e Sabel (1984) atribuem esta crise à falência da produção em massa. “Desde os anos 80 observam-se os primeiros sinais do advento de novo período de desenvolvimento do capitalismo, fundado numa flexibilidade crescente tanto no nível econômico como no social” (Benko, 1996:28). Desse modo, o elemento central da reestruturação econômica está calcado sob as novas formas de *flexibilização* da produção e sob a transformação vigorosa nos serviços de coordenação financeira, permitindo flexibilizar a forma fordista de acumulação e a dinâmica espacial desse sistema (Harvey, 1992).

Na perspectiva regulacionista, esse novo regime econômico tem sido denominado *regime de acumulação flexível* (Scott, 1994; Harvey, 1989; Piore e Sabel, 1984, dentre outros) para Piore e Sabel (1984), a única saída pra o desenvolvimento pós-fordista é a produção flexível e todos os seus desdobramentos – organização do trabalho, contrato de trabalho, mercado de trabalho.

Outros autores, no entanto, têm sido mais cautelosos nas interpretações do processo de reestruturação econômica advertindo, como Amin e Robins (1994), que a flexibilidade constitui apenas um elemento do processo de reestruturação em curso e não o vetor de uma nova era social: “desenham-se sem dúvidas novas tendências, mas também elas são complexas e contraditórias, e não cabem certamente na designação de ‘especialização flexível’. O novo não se caracteriza por uma ruptura total e essencial com o velho: a antiga ordem das coisas não pode pura e simplesmente desaparecer (p.95)”. (...) Mais do que a passagem de um período de centralização, concentração e integração, a uma nova era histórica de descentralização, disseminação e desintegração, o que se observa hoje são evoluções que constituem, de múltiplos pontos de vista, uma extensão das estruturas fordistas (p.97)”. Boddy (1990:55) enfatiza que a “perspectiva regulacionista não consegue demonstrar a periodização histórica na qual se baseia – a dominância histórica da produção em série fordista, sua crise e sua substituição pela acumulação flexível pós-fordista”. E Gottdiener (1990:76) argumenta que “é possível dizer que a reestruturação industrial tem se movido na direção de algum novo regime de acumulação, e que essas mudanças no tecido social e político também tem acompanhado essa transformação, mas (...) uma das principais falhas da teoria regulacionista (...) continua sendo uma propensão para supor um desenrolar equilibrado do crescimento”.

Autores como Leborgne e Lipietz (1994), dentro da própria escola da regulação, buscam levar em consideração o conjunto de transformações em curso, indicando que pode haver flexibilidade em determinados lugares e setores, mas também outras formas de produção (inclusive com o prosseguimento do modelo fordista por mais algum tempo, até a evolução natural para a flexibilização) em outros espaços econômicos, implicando na convivência de distintos modelos de organização do trabalho e dos contratos de trabalho (rígidos ou flexíveis), ou seja, diversos tipos de flexibilização: “a natureza das contrapartidas eventualmente negociadas terá profundas implicações sobre o regime de acumulação. Mas (...) muitos aspectos vão depender da estabilidade da própria relação do contrato

⁶ Análise sucinta a respeito da origem e periodização da crise do fordismo pode ser consultada em Leborgne e Lipietz (1994), Benko (1996) e Boyer (1994).

salarial”(p.230). Assim, Benko (1996) afirma que existem ambigüidades no conceito de flexibilidade e que “parece evidente que a ‘flexibilidade’ não traduz senão parcialmente as mudanças que se produzem atualmente na produção e no espaço” (p. 41). Para Storper e Harrison (1994), “a terminologia conceitual tornou-se muito confusa: termos como flexibilidade, especialização, distrito industrial, rede de produção etc. são empregados em contextos tão precisos e particulares que não podem servir para tirar conclusões gerais”(p.172).

Essa discussão tem resultado numa extensa bibliografia, principalmente por parte dos economistas. O importante a reter desse debate é que as análises provenientes da teoria da regulação, por mais complexas e diversificadas, indicam um novo horizonte à dinâmica econômica em nível internacional, com repercussões no próprio regime de acumulação capitalista e, conseqüentemente, na forma de articulação e rearticulação dos espaços urbanos. Tais espaços apresentam, nesse enfoque, somente duas possibilidades - ‘ganhar’ ou ‘perder’ diante do cenário da competitividade internacional. Essa perspectiva não contempla, a nosso ver, a complexidade do próprio processo de urbanização em nível nacional e mundial, o qual gera forças impulsoras de mudanças permitindo a formação de novos arranjos territoriais.

Numa posição mais crítica, alguns autores já ressaltam que os espaços da globalização são fortemente delimitados: nem tudo se globaliza, nem tudo se flexibiliza, coexistindo em um mesmo espaço (internacional, nacional e local) zonas opacas, zonas luminosas e zonas intermediárias (Santos, 1997). Assim, noutra abordagem teórica, esse processo de reestruturação econômica está calcado no aprofundamento da divisão internacional do trabalho, baseado na perspectiva *world-system*⁷, “através da qual se pode buscar os fenômenos que são ‘universais’ e aqueles que são ‘particulares’ dentro do processo de mudança social global” (Wallerstein, 1976:352). Essa nova divisão internacional do trabalho oferece o eixo da reestruturação econômica, com articulações em nível internacional, nacional e local, o que requer o surgimento de novas espacialidades. Nesta perspectiva se mantém o enfoque das hierarquias urbanas, o que permite melhor compreender os nexos existentes entre as cidades, as cidades e suas regiões, o sistema de cidades em nível nacional e suas possíveis conexões com a uma hierarquia urbana internacional.

Essa perspectiva parece comportar ainda a importância das transformações tecnológicas para o entendimento das reestruturações econômica e urbana (Castells, 1989; Santos, 1997). “A evolução da economia internacional, o crescimento espetacular das novas tecnologias de informação e de comunicação e a constituição de poderosas organizações transnacionais ligadas por redes subordinadas e descentralizadas, são fatores decisivos no processo que dá sentido estrutural a cada território, pela função que este desempenha num contexto mais amplo de operações independentes. Continuam certamente a existir formas espaciais, visto que as sociedades e as economias se desenvolvem em territórios concretos e de modo desigual pelo mundo afora. Mas, na ótica das organizações e dos interesses sociais dominantes, a lógica e a dinâmica do desenvolvimento territorial são cada vez mais espaciais (Castells 1987:7 *apud* Amin e Robins, 1994:97).

⁷ Veja-se, dentre outros, Dollfus (1993).

Santos (1997) destaca que “a instantaneidade da informação globalizada aproxima os lugares, torna possível uma tomada de conhecimento imediata de acontecimentos simultâneos e cria entre lugares e acontecimento uma relação unitária na escala do mundo (p.49) ...os fluxos de informação são responsáveis pelas novas hierarquias e polarizações e substituem os fluxos de matérias como organizadores dos sistemas urbanos e da dinâmica espacial “(p.54).

No atual processo de reestruturação econômica, a dispersão espacial da produção tornou-se elemento central (Sassen, 1990); a nova fase da acumulação capitalista pressupõe uma intensa mobilidade do capital (Sassen 1988), onde, dentre outros aspectos, a tecnologia da informação (telecomunicações, microeletrônica etc.) confere enorme dinâmica à produção e aos lugares (Castells, 1989).

De qualquer modo, apesar das diferentes visões da crise e das “alternativas ao fordismo” (Boyer, 1994), a dimensão territorial constitui elemento fundamental do desenvolvimento atual⁸. Como enfatiza Gottdiener (1990:59) “apesar das diferenças, as perspectivas sobre a reestruturação compartilham uma característica comum: a afirmação de que as recentes mudanças no capitalismo, provocadas pela crise, especialmente a partir de 1970, são responsáveis pela reorganização das estruturas espaciais urbanas e das relações entre as cidades no sistema urbano. Apesar das divergências teóricas, a vinculação do capital, nas atuais condições de crise, às mudanças socioespaciais que reestruturam o ambiente urbano continua sendo o traço comum das obras recentes”.

O processo global de reestruturação das atividades econômicas implica em transformações significativas para países "centrais" e "periféricos", representando enormes alterações nas estruturas sociais, urbanas, políticas e culturais no âmbito nacional e internacional (Sassen, 1988). De fato, o vigor do atual processo de reestruturação econômica baseia-se em mudanças tecnológicas que se traduzem em alterações significativas em termos territoriais. “Hoje o espaço se sobrepõe (simultaneidade valorizando lugares) e não mais se justapõe” (Souza, 1995:2), delineando uma nova territorialidade. Os impactos territoriais emergentes, a nosso ver, emprestam novas características ao processo de urbanização, aos movimentos migratórios, à reorganização da população, bem como definem novas atribuições a determinadas localidades urbanas e a territorialidades emergentes.

Pode-se concluir, da bibliografia aqui sistematizada, que os rebatimentos desse movimento de reestruturação nos contextos urbanos têm contribuído para a globalização dos lugares, com a configuração de espaços marcados como **o lugar da produção**⁹. Nesse sentido, essas abordagens permitem que se faça uma síntese dos novos conceitos, denominações e espacialidades: *distritos industriais, tecnopólos, pólos de crescimento, pólos dinâmicos, metrópoles, megapólos, cidades globais* (e seus desdobramentos: redes de distritos, distritos de redes, espaços de fluxos etc.), dependendo da perspectiva de análise.

⁸ Veja-se, dentre outros autores: Castells, 1989; Gottdiener, 1993; Benko, 1996; Santos, 1997; Scott (1994); Storper e Harrison (1994).

⁹ Em Sassen (1988 e 1990) encontra-se uma discussão a esse respeito.

Para os teóricos da escola da regulação, a geografia da acumulação flexível se baseia na reaglomeração, que se traduz nos **distritos industriais**¹⁰. Esses, por sua vez, são definidos “pela coordenação, pelo mercado e por uma reciprocidade baseada na proximidade geográfica, de uma divisão social do trabalho (desintegração vertical) entre as firmas que se especializam em um segmento do processo produtivo” (Benko, 1996:95) e podem ser caracterizados como: aglomerações tecnológicas (Vale do Silício), aglomerações artesanais ou de pequenas e médias empresas (Terceira Itália) e as aglomerações financeiras e de serviços (as grandes metrópoles)¹¹.

Várias são as críticas a essas interpretações¹², destacando-se, dentre elas, a apresentada por Boddy (1990) que argumenta “que esses casos são de fato atípicos e que não representam uma base apropriada para uma teorização mais geral” (p. 52) e por Leborgne e Lipietz (1990), que englobariam em um só modelo, o californiano¹³, os exemplos de distrito industrial do Vale do Silício, da Terceira Itália e, até, de São José dos Campos.

Nos novos espaços da produção, as denominadas aglomerações tecnológicas encontram melhores condições para seu desenvolvimento em regiões de tradição artesanal ou áreas anteriormente não industrializadas, nas pequenas e médias cidades e nas áreas periféricas às metrópoles (Scott, 1988 *apud* Lima, 1993): lugares em que se sobressaem os **tecnopólos**, ou os distritos industriais de alta tecnologia (Storper, 1990).

Os tecnopólos são “espaços criados por uma política industrial voluntarista ou como o primeiro local de passagem para a acumulação flexível (...) é a um só tempo pólo tecnológico e cidade dotada de funções de polarização regional (...) forma de urbanização, o tecnopólo parece então constituir um processo complexo de territorialização-relocalização no seio das estratégias das firmas dominantes” (Benko, 1996: 96, 154).

Considerando esta definição, no entanto, o tecnopólo somente pode surgir, a nosso ver, em cidades que apresentam potencial econômico e infra-estrutura urbana adequada para acompanhar essa etapa de desenvolvimento e não em qualquer cidade (pequena, média, periférica e não industrializada). Na realidade, essa configuração econômico-espacial encontra eco nos locais onde há concentração de recursos humanos de alto nível e infra-estrutura moderna, com a presença de instituições de ensino e pesquisa e de ciência e tecnologia. Nesse caso, especificamente, pode-se supor uma relação bastante direta entre essa nova espacialidade e os processos migratórios, sobretudo no que se refere à migração de mão-de-obra qualificada, acentuando a seletividade da migração para essas áreas. “O

¹⁰ Análises a respeito da teoria da regulação e o espaço encontram-se em Becattini (1996); Benko e Lipietz (1994) e Benko (1996).

¹¹ Veja-se Scott e Storper (1990).

¹² Veja-se também Amin e Robins (1994); Boddy (1990); Martinelli e Schoenberger (1994), dentre outros. Na bibliografia nacional essa crítica pode ser encontrada em Pacheco (1998) e Diniz (1998).

¹³ Este modelo fornece argumentos para associar flexibilidade da relação salarial e competitividade; “as dificuldades com a variante rígida podem ser superadas considerando a possibilidade de uma diferenciação dos salários em função do engajamento individual do trabalhador. Combinada com a ‘ameaça’ de perda de trabalho na variante flexível essa vantagem conduziria a uma espécie de remercantilização da relação salarial, que parece perfeitamente alinhada com a moda ideológica da regulação mercantil” (Leborgne e Lipietz, 1990:28).

Brasil tenta desenvolver um distrito industrial de alta tecnologia em Campinas, a cerca de cem quilômetros da cidade de São Paulo” (Storper, 1990: 141); acrescenta-se, nesse contexto, São José dos Campos e São Carlos (Cano, 1993; Negri e Pacheco, 1993)¹⁴.

Outro tipo de configuração espacial seria denominada de **pólos de crescimento**, se baseada na dinâmica da divisão do trabalho e dos efeitos externos da aglomeração, ou **pólos dinâmicos**, na perspectiva da acumulação flexível. Trata-se de áreas de dinamismo econômico bastante pontuais que se sobressaem em comparação ao conjunto da região, atendendo ao comportamento da demanda externa (Pacheco, 1998). Nesse caso também a formação desses pólos ocorre de maneira seletiva e concentrada em determinadas localidades. Essas novas configurações urbanas estão, portanto, atreladas ao dinamismo econômico presente nas áreas, onde forças endógenas locais marcam a diferença entre as regiões (Benko e Lipietz, 1994).

Conquanto a bibliografia aqui referida aponte essas situações específicas de formação de novas espacialidades, nas duas perspectivas teóricas é o nível metropolitano o local privilegiado no processo de reestruturação urbana. Na perspectiva da escola da regulação, de acordo com Benko (1996), às concentrações metropolitanas correspondem definições e papéis distintos de acordo com a inserção da região e de seu país na nova ordem econômica internacional. Para o autor as **metrópoles** são lugares (regiões) que ganham (por exemplo, o Norte da Itália) dentro dos países que ganham no processo de reestruturação econômica, encabeçando a *‘rede de distritos’*. Já o **megapólo** surge como a forma espacial das regiões que ganham (Los Angeles) dentro dos países que perdem, configurando os *‘distritos de redes’*. A rede de distritos refere-se à relação das cidades no contexto internacional, sendo que o distrito de redes corresponde ao papel dessa região no contexto nacional.

Nessa abordagem, a leitura dos textos suscita a seguinte interpretação: a concepção de redes substitui a noção de hierarquia urbana, já que o cenário é definido apenas pelas regiões ganhadoras, as quais irão compor as redes. No entanto, é o enfoque da hierarquia urbana que melhor pode apreender, a nosso ver, a diversidade crescente de situações dentro do processo de reestruturação urbana.

Para Sassen (1990), a hierarquia urbana internacional é encabeçada pelas principais metrópoles que, com o aumento da competitividade entre as localidades nesse processo de reestruturação das atividades econômicas, configuram as **cidades globais**. Centros privilegiados da economia capitalista transnacional, essas cidades “representam lugares específicos, espaços da estrutura social, da dinâmica interna e da nova ordem global” (p.4). Segundo Tabb (1990), as cidades mundiais mais antigas (Londres e Nova York) foram salvas do declínio pelo afloramento de novas funções vinculadas às finanças e aos serviços empresariais de caráter internacional.

A definição de cidade global, de acordo com Sassen (1988), baseia-se não apenas nos resultados da economia internacional sob aquele espaço mas também aos processos e estruturas globalizantes e suas conseqüências presentes na vida das cidades e de seus habitantes. Para o entendimento das fortes mudanças sociais e econômicas nas principais

¹⁴ Para um balanço crítico da questão dos tecnopólos no Brasil, veja-se Tapia (1993) e Pacheco (1998).

cidades torna-se necessário examinar os aspectos fundamentais da nova economia mundial. Essas mudanças estão vinculadas, segundo Sassen (1988), ao dismantelamento de poderosos centros industriais nos Estados Unidos (Detroit e Chicago, por exemplo), no Reino Unido (Liverpool) e, recentemente, no Japão (Osaka); ao acelerado processo de industrialização em vários países do terceiro mundo; e à rápida internacionalização da indústria financeira em uma rede mundial de transações.

Cada uma dessas mudanças alterou significativamente a relação das cidades na economia internacional. Nesse sentido, Sassen (1990) atribui aos seguintes fatores a configuração das cidades globais: a dispersão geográfica da indústria; o crescimento da indústria financeira; a transformação na relação econômica entre cidades globais, estado-nação e a economia mundial; a formação de uma nova classe social em cidades globais.

Nesse contexto, as cidades globais fazem parte atualmente de duas distintas hierarquias urbanas, uma em base nacional e outra envolvendo a rede global de cidades. Ou seja, tem emergido uma hierarquia global, encabeçada pelas cidades líderes como Nova York, Tóquio e Londres que, além disso, cumprem papéis de coordenação e funcionamento de mercados internacionais. As cidades globais, ademais de estarem competindo umas com as outras pelos mesmos negócios, constituem um mercado transterritorializado.

Ressalte-se que as análises de Sassen, embora privilegiem a concentração metropolitana, mencionam a existência de uma hierarquia urbana nacional. Ao que parece, a hierarquia das cidades globais tende a abstrair o nível nacional, conquanto a própria hierarquia urbana nacional pode oferecer o suporte necessário para o surgimento da cidade global. Teune (1990) aponta que umas poucas cidades constituem cidades mundiais, as quais são mais influenciadas pelo que está acontecendo fora de seus limites nacionais do que dentro deles: “essas cidades inserem-se na rede internacional e tornam-se parte de uma divisão internacional do trabalho” (p.53). Ianni (1993) também menciona a existência de cidades globais destituídas de base nacional, embora se definam pela presença em outras partes do mundo. De acordo com Harvey (1992:266), “as qualidades do lugar passam a ser enfatizadas em meio às crescentes abstrações do espaço. A produção ativa de lugares dotados de qualidades especiais se torna um importante trunfo na competição espacial entre localidades, cidades, regiões e nações”.

A estrutura ocupacional desse crescimento industrial é caracterizada pela concentração locacional dos principais setores da indústria juntamente com a polarização ocupacional, o que contribui para o crescimento de um estrato de alta renda e um estrato, bastante grande, de trabalhadores de baixa renda. Os efeitos sociais dessa nova forma econômica, voltada para o mercado mundial, destaca a autora, refletem-se no aumento da pobreza nessas cidades; no crescimento de *homeless*; no subemprego; no crescimento de trabalhos feito em casa e em indústrias domésticas. Todos esses efeitos compõem o crescimento do complexo industrial orientado para a economia global, onde as necessidades internas da cidade e das condições de vida de seus cidadãos deixaram de existir.

Na verdade, os efeitos sociais da reestruturação produtiva, a nosso ver, não são sentidos apenas nas cidades globais. Nas áreas metropolitanas e aglomerações regionais

onde já emerge esse processo econômico a exclusão social tem afetado parcela significativa da população.

Sassen afirma que há claramente uma classe de trabalhadores que se beneficia deste novo complexo industrial - os novos profissionais gerentes, corretores, com altos e bons salários. Esse novo trabalhador de alta-renda é o portador de capacidade e escolha de consumo; a conjugação entre o excesso de lucro e a nova cultura do trabalho osmopolitano criou uma força espacial para novos estilos de vida e novos tipos de atividades econômicas.

Nesse sentido, pode-se dizer que a cidade global também tenderá a atrair e absorver o migrante qualificado. Ao mesmo tempo em que se processa a continuidade de fluxos populacionais de baixa renda e a entrada de imigrantes estrangeiros clandestinos.

A síntese das leituras realizadas nesse item aponta que no conjunto das espacialidades emergentes no processo de reestruturação produtiva, destaca-se o papel reservado às metrópoles neste final de século; nas diferentes abordagens essas áreas estão contempladas como as 'regiões ganhadoras': como espaços de fluxos, redes de distritos, distritos de redes ou cidade global. Nesse sentido, a nosso ver, essas abordagens privilegiam a metrópole como concentração territorial hegemônica que se volta agora para o mundo globalizado. Tais enfoques, no entanto, não apreendem o fenômeno metropolitano no contexto nacional e desconsideram as redes urbanas internas, as distintas dinâmicas socioeconômicas regionais, a repetição de fenômenos metropolitanos em outros espaços e o próprio processo de urbanização.

1.2.2. NOVAS ESPACIALIDADES OU PROCESSOS RECORRENTES?

Diferentemente dos autores mencionados anteriormente, Gottdiener (1990), baseando-se no caso dos Estados Unidos, relativiza os impactos do atual processo de reestruturação produtiva nas estruturas espaciais, apontando que processos socioeconômicos experimentados em décadas anteriores contribuíram para uma nova forma de espaço, mesmo antes da reestruturação pós-fordista.

O eixo explicativo para a configuração das novas espacialidades é a *desconcentração*. O autor enfatiza que a reestruturação urbana está baseada na problemática da desconcentração, entendida como o aumento absoluto de população e o adensamento de atividades sociais em áreas fora das tradicionais regiões urbanas e dos maiores centros populacionais. "Nessa visão, o processo de desconcentração implica tanto um movimento socioeconômico que sai das cidades centrais mais antigas para áreas afastadas - ou descentralização - quanto o surgimento de aglomeração tipo cidade e a formação de densidade social em áreas afastadas - ou concentração (...) em resumo, escolho o termo desconcentração para descrever os padrões atuais de crescimento polinucleado porque ele apreende a dispersão regional maciça de pessoas, comércio, indústria e administração pública, juntamente com a reestruturação contemporânea de tais regiões em domínios multicentrados - esparramados por vários quilômetros e localizados em todo lugar do país, especialmente naquelas áreas consideradas antigamente imunes ao desenvolvimento urbano" (Gottdiener, 1993:19).

É importante resgatar, nas análises do autor, a preocupação com os processos urbanos vigentes no âmbito nacional, chegando a denominar de urbanização polinucleada o fenômeno da formação de novas espacialidades baseadas nos processos de redistribuição das atividades econômicas e de população. De fato, a dinâmica interna das cidades e regiões constitui elemento fundamental para a configuração de novas espacialidades, onde as formas espaciais estão associadas tanto ao crescimento inter-regional – como dimensão territorial do processo de urbanização, quanto intra-urbano regional – como a expressão local dos processos sociais. Ebanks (1994:133) ressalta que “os altos níveis de urbanização são resultado de processos complexos. Estes níveis, por sua vez, têm se convertido, em muitos aspectos, em forças impulsoras de mudança”.

As análises de Gottdiener suscitam que se mencione a discussão acerca dos processos de reestruturação urbana *vis-a-vis* os processos de urbanização, de redistribuição espacial da população e das atividades econômicas. As fortes mudanças nos padrões de redistribuição da população e das atividades econômicas vêm resultando em processos complexos de desconcentração espacial, também denominado como reversão da polarização¹⁵ (Richardson, 1980), impulsionando a localização de atividades industriais e de pessoas para além das áreas metropolitanas. A polarização reversa, no entanto, embora enfatize a desconcentração de atividades econômicas e de população, na realidade parece estar mais direcionada aos fatores econômicos e presa à idéia da relação migração-emprego. Com relação ao processo de reestruturação produtiva e o espaço, Gottdinier não descarta o importante papel das mudanças provocadas pela crise na produção social do espaço, porém ressalta que as novas formas espaciais, existentes nos Estados Unidos, estão relacionadas a fatores que vêm operando há mais tempo; são eles: racismo, tecnologia e conhecimento como forças produtivas, intervenção estatal, reorganização e diferenciação empresarial, busca de fonte de mão-de-obra e os efeitos do circuito secundário do capital.

O autor afirma que “as inovações tecnológicas baseadas na microinformática, na flexibilidade, em pesquisa e desenvolvimento, e assim por diante – que são a reação pós-fordista à crise atual do capital – afetarão algumas facetas da desconcentração de forma limitada, mas nítida” (Gottdiener, 1990: 70). As maiores transformações, no entanto, serão produzidas no tecido social, com o acirramento de classe e de raça nas áreas centrais (elitização dos bairros, aumento de trabalhadores pobres e imigrantes clandestinos), estendendo-se para áreas periféricas e interioranas. Esse ponto, aliás, está presente nas análises de Sassen (1990) quanto às cidades globais. “Em síntese, nos Estados Unidos, as mudanças pós-fordistas não significarão novas formas espaciais, porque essa reestruturação já vinha ocorrendo desde os anos 50. As profundas mudanças no modo de produção associadas com os desdobramentos contemporâneos terão seu maior impacto sobre o tecido social” (Gottdiener, 1990:75).

Assim, no movimento de desconcentração, apontado por Gottdinier, é importante resgatar que o próprio fenômeno pode ter contribuído para a formação e surgimento de espaços urbanos selecionados, os quais se fortalecem e se recriam diante do atual processo de reestruturação econômica. Nesse sentido, as novas espacialidades resultariam, em parte, de processos socioeconômicos-espaciais derivados de uma etapa prévia à reestruturação produtiva, preparando e abrindo espaço para os *espaços* da globalização.

¹⁵ A respeito desse debate na bibliografia nacional, veja-se Diniz (1993), Azzoni (1986) e Pacheco (1998).

PROGRAMAS INSTITUCIONAIS PARA A HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ COMO EIXO DE DESENVOLVIMENTO

*ROSANA BAENINGER
GISELA LEONELLI*

A Hidrovia Tietê-Paraná é um sistema de navegação formado a partir de um conjunto de eclusas em cascata, unindo lagos de usinas hidroelétricas situadas nos rios Tietê e Paraná, abrangendo trechos dos rios Paranaíba, Grande e Piracicaba, além de afluentes do Paraná e Tietê. Consiste em uma macro-região com cerca de um milhão e meio de Km², através de 2.400 km de vias navegáveis, com oito barragens dotadas de dez eclusas e mais cinco barragens sem eclusas. Sua área de influência é de aproximadamente 76 milhões de hectares, abrangendo cinco estados: São Paulo, Paraná, Mato Grosso do Sul, Goiás e Minas Gerais.

Assim, a potencialidade da navegação do Rio Tietê como alternativa de transporte tem estado presente na pauta das políticas públicas estaduais, federais e municipais nas últimas três décadas, buscando impulsionar o transporte hidroviário no interior do Estado de São Paulo com abrangência interestadual e internacional.

Essas políticas de incentivos para o transporte hidroviário, por sua vez, configuraram-se muito mais como políticas de desenvolvimento regional, estando a Hidrovia Tietê-Paraná cotada para ser um Novo Eixo de Desenvolvimento do Estado de São Paulo e, ainda, Eixo de Integração do Mercosul. “A Hidrovia Tietê-Paraná é o caminho líquido e certo para o progresso, integrando o coração do Brasil ao Mercosul” (CESP, 1999). A região que compõe o Mercosul é servida pelo sistema de navegação fluvial dos rios Paraná e Paraguai compreendendo ao sul, as províncias de Buenos Aires, Neuquên, Bahia Blanca, Rosário, Mendoza e Córdoba, além de todo o Uruguai.

Já na segunda metade dos anos 80, a Companhia Energética de São Paulo (CESP) realizou vários estudos e propostas para a Área de Influência da Hidrovia Tietê-Paraná no Estado de São Paulo, totalizando cerca de 206 municípios¹ (Mapa 1). A Diretoria de Hidrovias e Desenvolvimento Regional da CESP elaborou o Plano de Fomento para a Hidrovia Tietê-Paraná, que propunha a fixação de 23 pólos industriais, 17 pólos de turismo e 12 centros de distribuição de cargas, com a previsão de 900 mil novos empregos para os próximos 15 anos e cerca de US\$ 7,8 bilhões em investimentos privados. Objetivava a formação de pólos industriais hidroviários ao longo da Hidrovia Tietê-Paraná, buscando criar um processo ordenado de crescimento econômico. Previa a criação de diversos núcleos de desenvolvimento ao longo da Hidrovia (CESP/COOPROEST, 1992).

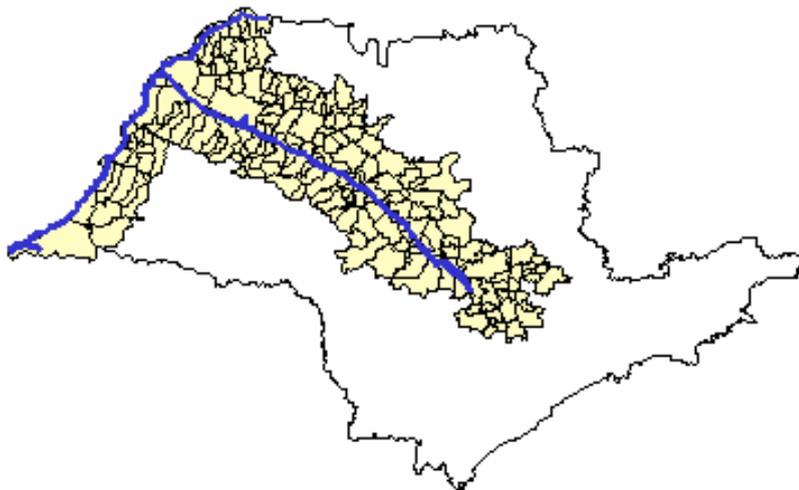
Essa política de intenção de investimentos na área teve respostas municipais diferenciadas ao longo da calha do rio, com resultados positivos isolados, tais como: o pólo intermodal de Pederneiras (no início da implantação) e em Araçatuba, dentre outros.

¹ No Anexo I encontra-se a lista dos municípios que compõem essa Área de Influência.

Noutros casos, como em Artemis (Piracicaba) o estudo de impacto ambiental não aprovou a proposta da CESP.

MAPA 1

Área de Influência da Hidrovia Tietê-Paraná
Municípios do Estado de São Paulo



Fonte: Companhia Energética do Estado de São Paulo

Ao mesmo tempo em que o Plano de Fomento foi discutido, elaborado e implantado, prefeitos de várias cidades do oeste paulista², objetivando viabilizar as propostas da CESP, elaboraram um documento para a Secretaria de Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento do Estado de São Paulo com propostas para orientar a execução de um plano de desenvolvimento para a região. Em conjunto com a CEPAM da Fundação Prefeito Faria Lima, o estudo, denominado Projeto Calha, foi concluído em 1994.

O *Projeto Calha*³ propõe o planejamento e desenvolvimento da região limreira à Hidrovia, visando orientar os empreendimentos a serem instalados de forma compatível com as vocações e potencialidades de cada município e a preservação do meio ambiente. Pressupõe que a utilização da Hidrovia trará modificações ao cenário regional, que deverão ser acompanhadas por medidas de planejamento que permitam o melhor aproveitamento dos potenciais introduzidos pela acessibilidade hidroviária (CITP/SCTDE, 1994). Concebendo a Hidrovia como eixo de desenvolvimento, o projeto incorpora as seguintes dimensões: a interiorização da indústria; o desenvolvimento e modernização da

² São elas: Jaú, Pederneiras, Itaju, Ibitinga, Pirajui, Arealva, Itapuú, Laranjal Paulista, Sales, Botucatu, Anhembi, Itapura, Novo Horizonte, Barra Bonita, Sabino, José Bonifácio, Araçatuba e Boracéia.

³ Veja-se Consórcio Intermunicipal Tietê-Paraná/Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo (CITP/SCTDE), 1994.

agropecuária; o desenvolvimento do turismo e da preservação do patrimônio ambiental; a implementação do Mercosul; e, uma nova divisão regional do Estado de São Paulo.

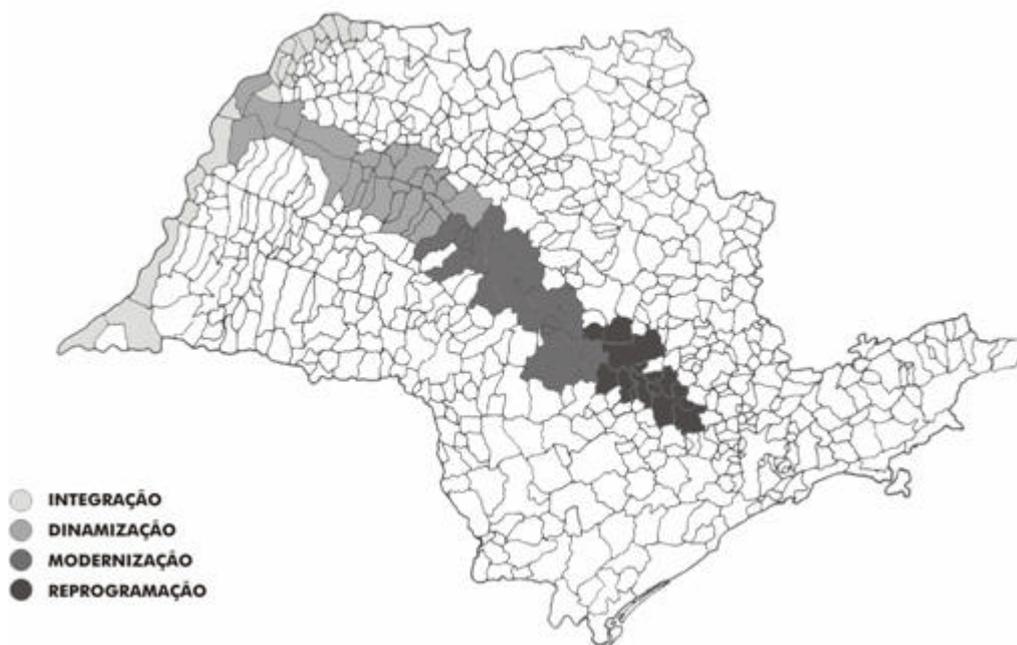
O Projeto foi desenvolvido a partir de uma caracterização física, econômica, social e ambiental, contanto com 86 municípios, de Itu/Salto e de Piracicaba no rio Tietê até Ilha Solteira. Estende-se ao longo da margem paulista do rio Paraná, desde Indiaporã, no rio Grande, até Teodoro Sampaio e Rosana, no rio Paranapanema. Os municípios envolvidos no Calha ocupam uma área de 40.172 km², representando 16,2% da área total do estado e mais de 2 milhões de habitantes.

No eixo da Hidrovia predominam atividades referentes ao setor primário da economia, com a presença da pecuária, de culturas como a cana-de-açúcar, os cítricos e o café, bem como monoculturas, culturas temporárias e reflorestamentos. As atividades urbanas ligadas aos setores secundários e terciários intensificam-se regionalmente no sentido do oeste para leste, principalmente nos centros regionais de Araçatuba, Lins, Bauru, Jaú, Botucatu e Piracicaba. Destacam-se os centros industriais de Presidente Epitácio, Panorama, Andradina, Birigui, Penápolis, São Manuel, Piracicaba, Jaú e Salto.

A área do Projeto foi dividida em quatro sub-regiões, denominadas em função de seus objetivos-meta (Mapa 2).

MAPA 2

Projeto Calha - Hidrovia Tietê - Paraná



(Fonte: NEPOLUNICAMP - Redistribuição da População e Meio Ambiente - São Paulo e Centro Oeste
Estudo de caso: Processos Migratórios, Urbanização e Meio Ambiente no Novo Eixo Paulista: A Área de Influência da Hidrovia Tietê - Paraná)

Elenca-se, a seguir, as sub-regiões, os municípios que as compõem, suas principais características e as diretrizes propostas para cada área:

Sub-Região 1 – Integração

Municípios: Castilho, Guarani D'Oeste, Indiaporã, Itapura, Mesópolis, Nova Canaã Paulista, Panorama, Paranapuã, Paulicéia, Populina, Presidente Epitácio, Rosana, Rubinéia, Santa Albertina, Santa Clara D'Oeste, Santa Fé do Sul, Santa Rita D'Oeste, Suzanápolis, Teodoro Sampaio, Três Fronteiras.

Características: face banhada pelo rio Paraná, foi a última porção do Estado a ser ocupada e chegou a participar indiretamente do final do ciclo econômico do café. É pouco articulada quanto ao sistema de transporte e circulação. Apresenta rede urbana pouco densa, baixa população, núcleos urbanos pouco equipados, baixa qualificação de mão-de-obra e, na área rural, predomínio de pastagens, com manchas isoladas de culturas temporárias e permanentes, e o uso da beira-rio para lazer. Em termos ambientais, apresenta boas condições sanitárias e boa qualidade das águas; ainda possui manchas expressivas de vegetação original, matas-galeria e banhados intocados. Na porção sul, seu solo é pobre e precisa ser manejado com muito cuidado, para evitar processos erosivos.

Diretrizes gerais: incentivar pólos industriais e *agribusiness*; estimular a agricultura para abastecimento local; incentivar a implantação de cooperativas agrícolas; estimular a implantação de ligações viárias intermunicipais; estimular a implantação de transporte fluvial de passageiros intermunicipal; prestar, junto aos terminais de carga, serviços de suporte à atividade portuária; implantar equipamentos de turismo e lazer (esportes náuticos, ecoturismo, pesca); incentivar a navegação fluvial com finalidade turística; incentivar a cultura regional (colônias de pescadores) e eventos paralelos à atividade turística; incentivar a conservação de manchas de vegetação remanescentes e unidades de conservação; apoiar pesquisas e estudos ambientais para preservação da fauna e flora locais.

Sub-Região 2 – Dinamização

Municípios: Adolfo, Andradina, Araçatuba, Avandava, Barbosa, Birigui, Brejo Alegre, Buritama, Coroados, Glicério, Guaiçara, Ilha Solteira, José Bonifácio, Lins, Mendonça, Novo Horizonte, Penápolis, Pereira Barreto, Planalto, Promissão, Sabino, Sales, Santo Antonio de Aracanguá, Sud Menucci, Ubarana, Zacarias.

Características: essa sub-região coincide com os limites do Baixo-Tietê. Apesar da sua interface com o rio Paraná, está mais integrada à dinâmica do Tietê. Foi incorporada tardiamente à ocupação do restante do estado, e só então comprometendo-se com o ciclo econômico do café. A rede de circulação e transporte é bem estruturada. Os núcleos urbanos estão razoavelmente equipados e preparados para assumir novas funções, tanto no que se refere à industrialização quanto às estruturas comerciais mais sofisticadas, principalmente em seus núcleos mais dinâmicos. Na área rural apresenta predomínio de

pastagens com manchas expressivas de cultura temporária (com um avanço expressivo da cana-de-açúcar) e permanente. Apresenta recursos minerais, aqueles destinados à construção civil, que se localizam nas margens dos rios. Os solos são pobres e sujeitos à erosão, sendo que as melhores terras foram inundadas na construção das represas. As condições sanitárias e a qualidade das águas são boas. Possui pouca vegetação expressiva, formada principalmente por cerrados e matas-galeria.

Diretrizes Gerais: incentivar programas de modernização e dinamização do setor primário, por meio de associações entre proprietários e indústrias de transformação, privilegiando os seguintes itens: milho, soja, arroz, algodão, mandioca, cana-de-açúcar, cítricos, sericicultura, hortifrutigranjeiros; estimular a implantação de cooperativas agrícolas; dinamizar o setor de serviços com especial ênfase às instituições financeiras e reforçar a diversificação e especialização do comércio; estimular grandes estruturas de comércio atacadista e varejista; implementar estruturas de lazer e turismo com ênfase para grandes estruturas como marinas; criar e normatizar a localização de distritos industriais; estimular a implantação de indústrias de bens de consumo e dinamizar as já existentes; expandir as estruturas básicas de atendimento, apoio e reforço aos centros urbanos; incentivar a formação de mão-de-obra especializada, especialmente através de ensino e pesquisa; descentralizar a rede de ensino médio profissionalizante; descentralizar a rede de atenção primária à saúde; ampliar a rede de coleta domiciliar de esgoto nos municípios com atendimento inferior a 75% da população urbana; instalar estações de tratamento de esgoto doméstico nos municípios de maior população; adequar a disposição final do lixo domiciliar; incentivar o manejo adequado do solo, principalmente nas áreas de elevado risco à erosão; incentivar a recuperação da mata ciliar do Tietê e manchas expressivas de vegetação remanescente.

Sub-Região 3 – Modernização

Municípios: Anhembi, Arealva, Balbinos, Bariri, Barra Bonita, Bauru, Boracéia, Borborema, Botucatu, Cafelândia, Dois Córregos, Jacanga, Ibitinga, Igaracú do Tietê, Itajú, Itapuí, Jaú, Macatuba, Mineiros do Tietê, Pederneiras, Pirajuí, Pongai, Pratânia, Reginópolis, São Manuel, Uru.

Características: estruturada, com centros urbanos consolidados e ligados à história da ocupação do estado (tropeiro, café e, mais recentemente, a cana-de-açúcar), nos últimos tempos vem sediando centros universitários (com especial destaque para a formação da mão-de-obra hidrovial), turismo e agroindústrias. Conta com circulação e rede de transportes intra-regional intensamente articulada e interconectada. No meio rural, na porção oeste e central, predomina a pastagem. Na porção leste existe um predomínio da cultura temporária (principalmente da cana-de-açúcar na região de Novo Horizonte, e também entre Jaú, Itapuí e São Manuel) e manchas esparsas de cultura permanente. É freqüente o uso da beira-rio para atividades de lazer. Três municípios dessa sub-região têm um efeito polarizador que a dinamiza (Bauru, Jaú e Botucatu). Em termos ambientais, apresenta solos muito férteis em sua porção leste, e fracos no restante. A qualidade das

águas é boa, sendo necessário o tratamento de esgoto nas cidades maiores. Os recursos minerais resumem-se aos materiais de construção, encontrados nas margens dos rios. A vegetação natural e matas-galeria são quase inexistentes. Apresenta, como fator ambiental pitoresco, a presença de serras e morros-testemunho.

Diretrizes Gerais: incrementar centros de formação tecnológica e institutos de ensino e pesquisa; descentralizar a rede de ensino médio profissionalizante; criar cursos temporários de aperfeiçoamento e reciclagem de mão-de-obra especializada regional; descentralizar a rede de atenção primária à saúde; ampliar a rede de coleta domiciliar de esgoto nos municípios com atendimento inferior a 75% da população urbana; instalar estações de tratamento de esgoto doméstico; ampliar a coleta e separação de lixo doméstico, hospitalar e industrial; adequar a disposição final do lixo; incentivar a educação ambiental através de programas aplicados à região; determinar a localização de estaleiros e serviços de reparo das embarcações; estimular e normatizar a localização de estruturas de lazer mais sofisticadas (hotéis-fazenda, clubes náuticos, marinas, praias artificiais); normatizar a localização de distritos industriais; estimular a prática de técnicas de conservação do solo, em especial quanto à erosão; incentivar a recuperação da mata ciliar do Tietê, manchas expressivas de vegetação remanescente e unidades de conservação; incentivar o manejo adequado do solo, principalmente nas áreas de recarga de aquíferos.

Sub-Região 4 – Reprogramação

Municípios: Águas de São Pedro, Capivari, Conchas, Elias Fausto, Itu, Laranjal Paulista, Piracicaba, Porto Feliz, Rafard, Saltinho, Salto, Santa Maria da Serra, São Pedro, Tietê.

Características: essa subregião coincide com os limites do Médio Tietê. Apresenta ocupação consolidada e antiga, recebendo os primeiros reflexos da interiorização industrial ocorrida na década de 1970. Apesar de fortemente industrializada, não houve desenvolvimento similar do setor terciário. Sua rede de circulação está intensamente articulada com os principais eixos de circulação do estado, privilegiando Piracicaba como nó de transporte. Na área rural apresenta cinco características: na porção oeste, o predomínio de pastagens e reflorestamento. Na porção central, o predomínio de pastagens, usos termais e de lazer. Na leste, a cana-de-açúcar. Nos fundos dos vales dos rios Tietê e Sorocaba, a cultura temporária. No extremo leste, mais próximo à Região Metropolitana, predominam pequenas chácaras. Apresenta ainda graves problemas de poluição dos recursos hídricos, advindos da proximidade com a metrópole, e da expansão industrial, sendo indicado o tratamento de esgoto em todas as cidades. Apresenta vegetação de matas-galeria e áreas preservadas. O solo é fértil em sua porção leste, e fraco na restante. Dos recursos minerais de construção, tem-se a presença de granito para ornamentação, em Itu, e das águas minerais em São Pedro e Águas de São Pedro. Apresenta grande diversidade de situações ambientais e paisagísticas.

Diretrizes Gerais: estimular a instalação de atividades econômicas de caráter urbano nos municípios de pequeno porte; estimular a descentralização da rede de atenção primária à saúde; favorecer o desenvolvimento de uma política sub-regional de saúde de caráter

preventivo; descentralizar a rede de ensino profissionalizante (segundo e terceiro graus), com cursos voltados para as necessidades específicas dos municípios; enfatizar a formação de mão-de-obra específica para o setor terciário, principalmente para a atividade turística; definir soluções para a disposição final de resíduos sólidos industriais; aumentar a rede de coleta de esgoto nos municípios que não contam com 75% da população atendida nesse setor; estabelecer programa de tratamento dos esgotos domésticos; incentivar o turismo empresarial, principalmente o voltado para o patrimônio arquitetônico, histórico e de lazer; incentivar a preservação do patrimônio cultural e ambiental; desenvolver indústrias com tecnologia mais branda e menos agressiva ao meio ambiente; reequipar, em termos de serviços, os núcleos urbanos; estimular a formação de parques urbanos; estimular a prática de técnicas de conservação do solo, em especial quanto à erosão; estimular ações que visem à minimização dos problemas ambientais; incentivar o manejo adequado do solo, principalmente nas áreas de recarga de aquíferos.

Este Projeto também vem apresentando respostas municipais bastante isoladas, embora continue sendo a base para desenvolvimento de ações e implementação de investimentos na área por parte do Governo estadual.

Na gestão estadual anterior, a Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo - que criou uma pasta de assessoria especial para assuntos do sistema Tietê-Paraná, pós privatização da CESP- empreendeu esforços para execução do *Projeto de Indução e Gestão do Eixo de Desenvolvimento do Sistema Tietê-Paraná*, cuja área de abrangência da Hidrovia conta com cerca de 100 municípios.

Esse projeto conta, atualmente, com o estudo “Sistema Integrado de Gestão do Eixo Desenvolvimento da Hidrovia Tietê-Paraná” (SIGest-HTP)⁴ que atualiza os dados do Projeto Calha e incorpora outras variáveis relacionadas ao uso múltiplo das águas (hidrogeração de energia elétrica, navegação, irrigação, abastecimento, saneamento, turismo, lazer e preservação da vida selvagem).

Entrevistas realizadas no Governo Estadual, em 2003⁵ mencionam que a criação da Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná (ADTP), criada em 1991, é composta por 80 empresas privadas e três associações comerciais, com o objetivo de preencher o lugar anteriormente ocupado pela CESP. A divisão regional da Hidrovia, contudo, continua tendo como referência o Projeto Calha.

⁴ Veja-se www.sigest.fcth.br

⁵ Foram realizadas entrevistas no Departamento Hidroviário, na Secretaria de desenvolvimento Econômico, Turismo e Ciência e Tecnologia, na Gerência de Networking Empresarial da Agência de Desenvolvimento Tietê-Paraná, no mês de maio de 2003.

ao seu processo de formação e inclusão no processo de urbanização e de redistribuição da população no estado, bem como ao contexto econômico-regional que tais municípios se inserem no âmbito da dinâmica estadual em seu conjunto.

1. ALGUNS ASPECTOS CONTEMPLADOS NO PROJETO CALHA

De acordo com o estudo do Projeto Calha, divulgado em 1994, os aspectos mais relevantes referem-se à questão ambiental; saneamento básico; transporte; políticas de saúde; educação e habitação.

A seguir apresenta-se, resumidamente, o diagnóstico desses aspectos presentes no Projeto Calha⁶.

1.1. MEIO FÍSICO

O processo de ocupação do Estado de São Paulo teve como característica principal o aproveitamento predatório dos recursos naturais, em especial da vegetação e do solo com sucessivas fases de ocupação.

A região de Reprogramação é conhecida como Depressão Periférica Paulista, que possui, em sua maioria, solos de baixa fertilidade. Os recursos minerais, no entanto são em grande quantidade, como areia, brita, argila e calcário. Outro recurso é a água mineral, disponível em especial em São Pedro, Águas de São Pedro e Botucatu.

Após a Depressão Periférica, no sentido oeste, tem-se outra unidade paisagística; uma faixa de transição denominada Cuestas Basálticas, representada pelas serras de São Pedro e Botucatu e pelos relevos que se estendem pelas nascentes dos rios Jacaré-Pepira e Jaú. Nessa região há afloramentos rochosos e solos litólicos, o que inviabiliza o uso agrícola; e as altas declividades inviabilizam, por sua vez, a ocupação do terreno para outros usos.

O Planalto Ocidental abrange todo o restante da região do projeto a partir de São Manuel e Jaú no sentido oeste. Os solos possuem fertilidade média ou baixa, e por terem estrutura basicamente arenosa, sofrem vários processos de erosão. Ainda, possuem recursos minerais, como areia e argila, e uma média potencialidade de exploração de aquíferos.

⁶ Resumo elaborado a partir da publicação sobre o Projeto Calha do Consórcio Intermunicipal Tietê-Paraná/Secretaria da Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo (CITP/SCTDE), 1994.

1.2. SANEAMENTO BÁSICO

Para as análises de saneamento, o Projeto Calha adotou o conceito de saneamento do meio, definido pela organização mundial de saúde como “ controle de todos os fatores do meio físico do homem que exercem ou podem exercer efeito deletério sobre seu bem estar físico, mental e social.”

“De uma maneira geral, toda área de projeto apresenta boas condições sanitárias em termos de infra-estrutura de abastecimento de água e coleta de esgoto. O controle da poluição industrial, segundo a Cetesb, é muito bom. Contudo, praticamente não são tratados os esgotos domésticos, revelando que a região necessita urgentemente de um programa de tratamento, começando pelas áreas mais críticas, ou seja, a partir de Piracicaba e sua região até as áreas mais a oeste, priorizando as cidades maiores. Com relação à qualidade da água dos rios Tietê e Paraná, com exceção do trecho correspondente à área mais urbanizada e industrializada, entre Itu, Piracicaba e Santa Maria da Serra, tem sido considerada boa, em termos de oxigênio dissolvido (OD) e demanda bioquímica de oxigênio (DBO), em grande parte do tempo.” (CITP/SCIDE,1994:12)

1.3. TRANSPORTE

O transporte hidroviário⁷ praticamente permaneceu em desuso até finais da década de 60. A partir de então passou a ser reequacionado, uma vez que pode contribuir para reduzir o desequilíbrio energético e para minimizar a poluição, como também para diminuir os custos com transportes, pois permite seu oferecimento a preços mais baixos que as demais modalidades.

A área de projeto, constituída a partir do interesse integrador desempenhado pela presença da calha dos rios Tietê e Paraná, caracteriza-se pela presença da hidrovia, em toda a sua extensão. Essa hidrovia atravessa o Estado de São Paulo, estando implantada das proximidades do Piracicaba até o baixo Tietê, articulando-se com o rio Paraná através do canal de Pereira Barreto e do rio São José dos Dourados. No rio Paraná, a hidrovia atinge a sul de Goiás, em São Simão; o sul de Minas, pelo rio Grande, até Água Vermelha; o Mato Grosso do Sul em sua divisa com São Paulo.

Investimentos previstos, a curto, médio e longo prazos possibilitarão integrar a Hidrovia Tietê-Paraná ao sul, inicialmente, nos próximos dois anos, abrangendo toda a divisa do Mato Grosso do Sul e Paraná, até Itaipu. Posteriormente, será integrada à bacia do Prata, rio Uruguai e rio Paraguai, interconectando o Tietê-Paraná em escala continental, inclusive com possibilidades de conexão intermodal.

⁷ Esse modo de transporte atrai basicamente cargas de baixo valor unitário, porém de grande volume.

Ainda, na região encontram-se eixos de transporte e circulação rodoviária e ferroviária que permitem uma interligação com as demais regiões do estado, e com eixos de terminais de transporte nacional e internacional.

2. POLÍTICAS PÚBLICAS

As ações levantadas concentram-se principalmente nas áreas de saneamento, educação, transporte, habitação, saúde, energia e serviços urbanos. As diretrizes apontam as várias intenções na atuação do Estado. A maior parte das diretrizes não se concretizaram ainda em ações, mas estão em fase de elaboração, registrada principalmente, pelo grande número de programas que vem sendo elaborados.⁸

Proposições presentes no âmbito do Projeto Calha:

a) A questão de uma nova divisão do estado

Expressa na Constituição Estadual, em seu Capítulo II, Arts. 152, 153, 154 e 155. Neles é colocada uma nova divisão com fins administrativos e de planejamento das ações. Um novo reagrupamento dos municípios fica permitido pelo Art. 153: "O território estadual poderá ser dividido, total ou parcialmente, em unidades regionais constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, mediante lei complementar, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, atendidas as respectivas peculiaridades".

Nos outros artigos fica garantido que o estado criará, mediante lei complementar, para cada unidade regional, conselhos de caráter normativo e deliberativo, cabendo a ele a compatibilização de planos e sistemas de caráter regional.

As Leis de Diretrizes Orçamentárias - LDOs não apresentam diretrizes com este caráter, contudo o Programa de Micro-bacias Hidrográficas vem sendo pensado em comitês de gestão formados pelos municípios das micro-bacias.

b) A questão da interiorização da indústria

Consta nas Leis de Diretrizes Orçamentárias LDOs, de várias formas, como as diretrizes de incentivo à criação de Incubadoras Empresariais Tecnológicas, Conjuntos Empresariais e Distritos Industriais, Pólos Industriais de Modernização, Centros de Desenvolvimento de Indústrias Nascentes, Programa de Controle Ambiental etc. Está presente ainda nas linhas de financiamento do Banespa, de incentivo ao Desenvolvimento industrial, de Desenvolvimento Regional etc.

Também é expressa em algumas ações, como a terraplanagem do Distrito Industrial em Ilha Solteira e a implantação de Pólo Tecnológico e Incubadora de Empresas em Piracicaba.

⁸ Programas como o de microbacias hidrográficas, o de manejo das águas, o de apoio à produção agrícola, o de regionalização da produção e consumo de alimentos etc.

c) A questão da otimização do transporte intermodal

Consta nas ações em desenvolvimento, tais como o Terminal Hidroviário em Ilha Solteira, Terminal Intermodal de Carga em Conchas, Terminal Intermodal de Carga em Pederneiras, além de melhorias nas malhas ferro e rodoviárias, e com significativa importância nas Leis de Diretrizes Orçamentárias - LDOs: terminais intermodais, articulação intermodal, sistema hidroviário e de terminais, fomento Hidrovia Tietê-Paraná, Plano Diretor de Desenvolvimento de Transportes, dentre outros.

d) A questão de desenvolvimento e modernização da agropecuária

Concretizada em ações de extensão da rede de energia elétrica rural e contemplada em vários pontos das LDOs, como no Programa de Micro-bacias Hidrográficas, na reorganização da produção agrícola e recuperação dos recursos naturais, no Programa de Regionalização da Produção e Consumo de Alimentos - Procali, no Programa de Assentamento Fundiário e Organização Agrária do estado.

e) A questão do desenvolvimento do turismo e da preservação do patrimônio ambiental

Está exemplificada em inúmeras ações de saneamento e drenagem, de melhoria de aeroportos e terminais de passageiros. Aparece também nas Leis de Diretrizes Orçamentárias LDOs, em diretrizes de melhoria da infra-estrutura de apoio ao turismo e obras em complexos turísticos, no Plano de Desenvolvimento Florestal, no Programa de Manejo das Unidades de Conservação, no Programa de Regulamentação e Implementação das Áreas de Proteção Ambiental – APAs.

f) A implementação do Mercado Comum dos Países do Cone-Sul – Mercosul (Brasil, Paraguai, Argentina e Uruguai)

Poderá trazer uma série de modificações para o Estado de São Paulo e, especialmente, para a área de projeto, seja pela permissão do livre comércio, seja pela instituição de taxas cambiais indiferenciadas. A hidrovia tem a capacidade de dinamizar o transporte entre os países do Mercosul, principalmente o de grãos. A queda das barreiras alfandegárias, aliada ao transporte mais barato, poderá ocasionar grandes mudanças no perfil agrícola do Estado, principalmente na área de influência da hidrovia.

Por outro lado, o Mercosul significa o crescimento do mercado para os produtos brasileiros, e neste sentido o Estado de São Paulo e a área de projeto são privilegiados, seja pelo dinamismo de seu parque industrial, seja pela facilidade de transporte. Assim, merecem particular destaque os investimentos que vem sendo realizados para a implantação da hidrovia, objetivando torná-la efetivamente uma opção para o transporte de carga.

Essa concentração de investimentos por parte do estado e, de outro lado, todos os acordos internacionais que vem sendo realizados pelo Governo Brasileiro (Protocolo de Intenções Brasil-Argentina, Tratado de Assunção), podem ter impacto sobre os municípios da área.

A percepção dessa atuação, aliada a um conhecimento das necessidades da área de projeto, deverá balizar a procura de uma inter-relação de ações entre a região e o estado, no sentido de compartilhar uma única estratégia de atuação.

3. SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO NA HIDROVIA TIETÊ - PARANÁ⁹

A sub-região 1, Integração, correspondendo aos municípios limítrofes aos estados do Mato Grosso do Sul e Minas Gerais apresenta, quanto à estrutura do sistema viário e de circulação, grande fragilidade de acessos e intercomunicação interna. Isto decorre da escassez de ligações internas, tanto ferroviárias como rodoviárias, principalmente na porção situada ao sul da SP300 (Marechal Rondon), onde não há ligação paralela ao rio Paraná, interna à sub-região. As conexões dos municípios que compõem essa sub-região se fazem, em muitos casos, através de vias externas à área em questão, dificultando um desenvolvimento mais integrado. Apenas no trecho entre Castilho e Santa Albertina é possível a circulação rodoviária intra-regional.

Os ramais ferroviários que atingem essa sub-região o fazem transversalmente, em Rubinéia/Três Fronteiras, Castilho, Panorama e Presidente Epitácio, possibilitando apenas pontos terminais ou transporte de passagem, sem maior interesse para a circulação intra-regional. A sub-região, entretanto, caracteriza-se como **área de acesso intermodal**¹⁰ de transporte, com origem/destino a outras áreas do estado, e ao Mato Grosso do Sul e Goiás.

Quanto ao transporte aeroviário, devido à grande distância entre essa sub-região e os maiores centros regionais do estado e também devido às obras hidrovias existentes e em execução na área, há diversos aeroportos em condições favoráveis (Rosana, Teodoro Sampaio, Indaporã, Castilho), que poderão ser utilizados para articulação inter-regional.

A circulação local, de acesso aos municípios e de caráter vicinal, apresenta-se com bom desenvolvimento em trechos do extremo-sul a partir de Presidente Epitácio. Os acessos às sedes urbanas de Indaporã e Mesópolis se fazem por vias municipais pavimentadas.

O transporte rodoviário individual de passageiros é feito através da extensa rede de vias que corta a região. O principal ponto de estrangulamento desse sistema se situa na rodovia Marechal Rondon (SP-300), onde se concentram os maiores fluxos de caráter intra e inter-regional. A duplicação desta rodovia, já em implantação, virá a solucionar essa questão, proporcionando condições mais adequadas e seguras de transporte.

O transporte ferroviário de passageiros não apresenta a mesma importância do rodoviário para a região, dadas as restrições de frequência e horários, além da menor flexibilidade quanto a origens e destinos.

A utilização do transporte hidrovias para passageiros tem caráter incipiente, reduzindo-se as travessias por barcos e balsas em alguns pontos das divisas estaduais, onde se localizam atracadouros. Há, ainda, transportes entre localidades da região e viagens de

⁹ Este sub-item baseia-se em CITP/SCTDE-Projeto Calha (1994), CESP (1985,1992; Fundação Prefeito Faria Lima-CEPAM (1989, 1991).

¹⁰ Grifo nosso

caráter turístico. Entretanto, a utilização desse modo de transporte está na dependência de melhor desenvolvimento da infraestrutura de apoio.

Algumas indicações de concentração de viagens, para coleta e/ou distribuição de cargas, podem ser obtidas pela observação de locais de implantação de terminais intermodais de carga. Assim, destacam-se:

- terminal intermodal de Santa Fé do Sul/Rubinéia em fase de implementação, para cargas gerais e calcário;
- terminal intermodal de Panorama, em operação, com previsão de relocação e melhorias;
- terminal intermodal de Presidente Epitácio, em operação, com previsão de relocação e melhorias.

O transporte ferroviário de cargas é realizado pela RFFSA e pela Fepasa, que em 1992, apresentou movimentação de 1.143.210 toneladas, com origens nas estações contidas nesta área. Os pontos de origem da Fepasa, situados na sub-região, resumem-se aos municípios limítrofes ao Mato Grosso do Sul (Santa Fé do Sul, Panorama e Presidente Epitácio), onde os carregamentos são quase exclusivamente de soja, com pequena participação de trigo e milho em Presidente Epitácio.

Os principais destinos dessas cargas, encontram-se:

- Junto ao complexo portuário de Santos, destinando-se à exportação e à navegação de cabotagem nacional;
- Em áreas industriais na região de Campinas, municípios circunvizinhos e Ourinhos, provavelmente como insumos.

A caracterização e análise do transporte hidroviário de cargas, bem como suas perspectivas de evolução, encontram-se fundamentadas nos estudos que foram desenvolvidos pelo IPT e pela Cesp, nos anos que decorreram desde o início das operações, na Hidrovia do Alcool. Cabe observar que tais estudos apresentam caráter notadamente prospectivo, uma vez que esse modo de transporte, por se encontrar em vias de desenvolvimento, não apresenta hoje toda a potencialidade de sua utilização.

A capacidade de carga da hidrovia é dada pela capacidade de circulação de comboios pelas eclusas, sendo estimada em 16 milhões de toneladas pelo IPT, em 1986 e, atualmente, em 20 milhões de toneladas, pela Cesp.

A evolução do uso desse meio de transporte é expressamente indicada pelo crescimento de volume de cargas. Anteriormente à operação da Hidrovia do Alcool, em 1980, as cargas oscilavam em torno de 200.000 toneladas/ano. A partir de 1981, esse volume cresceu para um patamar de cerca de 500.000 toneladas/ano. Em 1986 superou um milhão de toneladas e, em 1991, atingiu 1,7 milhões de toneladas.

O desenvolvimento do sistema de circulação, nesta área, encontra-se atualmente apoiado em diversos programas de ação do Estado de São Paulo, essencialmente desenvolvidos pela Secretaria dos Transportes e seus órgãos e entidades vinculadas e supervisionadas: DER, Daesp, Dersa, Fepasa.

Na sub-região registra-se o desenvolvimento dos seguintes investimentos recentes, relativos a esses programas:

- Programa Terminais Rodoviários, incluindo implantação de terminais de passageiros em Castilho, Indaiaporã, Presidente Epitácio, Santa Albertina, Santa Fé do Sul e Teodoro Sampaio;
- Programa Estradas Vicinais, incluindo ações em Castilho, Rubinéia e Santa Fé do Sul;
- Programa Construção e Pavimentação de Rodovias, abrangendo a duplicação da SP-300 em Castilho;
- Programa Restauração de Rodovias, abrangendo melhorias em Castilho e Presidente Epitácio;
- Sistema Ferroviário de Carga e Passageiros, incluindo obras da ponte rodoferroviária em Santa Fé do Sul.

A sub-região 2 (Dinamização) encontra-se bem estruturada quanto ao sistema viário e de circulação. É servida por eixos rodoviários principais que articulam a área no sentido longitudinal e transversal, a partir dos quais se desenvolve extensa rede de acesso a toda sub-região.

Ao sul do rio Tietê, essa articulação é mais efetiva pela presença da SP-300, ligando Andradina diretamente a Araçatuba e Lins, mesmo circulando por trecho externo à área. Ao norte, entre Ilha Solteira, Pereira Barreto e José Bonifácio, a ligação se dá externamente à área de projeto, pela SP-310, com acessos aos municípios intermediários. De José Bonifácio a Novo Horizonte, a ligação longitudinal se dá através da SP-304, que tem continuidade na sub-região 3. As ligações transversais conectam as duas porções da sub-região por intermédio de quatro rodovias, privilegiando alguns centros regionais, que se situam como entroncamentos desse sistema: Araçatuba, Birigüi, Penápolis e Lins.

O ramal ferroviário da RFFSA desenvolve-se longitudinalmente, na parte da sub-região ao sul do Tietê, permitindo acesso inter-regional e interestadual ao Mato Grosso do Sul. Sua função intra-regional é mais restrita, podendo ser utilizada, entretanto, para coleta e distribuição nos terminais existentes.

A hidrovia encontra-se em operação ao longo de toda a sub-região, potencializando as possibilidades de circulação, havendo diversos atracadouros instalados, além do porto público de Araçatuba, já em operação.

Há três aeroportos bem equipados, em Araçatuba, Ilha Solteira e Lins, que possibilitam articulação inter-regional, com destaque ao primeiro destes, com importante função no transporte aéreo, inclusive interestadual.

Todas as sedes municipais da sub-região têm acesso direto por rodovias estaduais secundárias, com exceção de Zacarias, acessada por rodovia municipal.

O transporte rodoviário individual de passageiros é efetuado através da extensa rede de vias que corta a região. O principal ponto de estrangulamento desse sistema situa-se na Rodovia Marechal Rondon (SP-300), onde se concentram os maiores fluxos de caráter intra e inter-regional. A duplicação desta rodovia, já em implantação, virá a solucionar essa questão, proporcionando condições mais adequadas e seguras de transporte.

O transporte ferroviário de passageiros não apresenta a mesma importância do rodoviário para a região, dadas as restrições de frequência e horários, além da menor flexibilidade quanto a origens e destinos. Ainda assim, verificam-se possibilidades de fluxos

nos centros urbanos de Andradina, Araçatuba, Lins, Penápolis e Promissão, todos ao longo do ramal da RFFSA, único que serve a essa sub-região.

Quanto ao transporte aéreo regional de passageiros, as operações baseiam-se apenas no aeroporto de Araçatuba, com linhas para São Paulo, Bauru, São José do Rio Preto, Cuiabá (MT) e Rondonópolis (MT).

A utilização do transporte hidroviário para passageiros tem caráter incipiente, reduzindo-se a travessias por barcos e balsas em alguns pontos, onde se localizam atracadouros e ainda transportes entre localidades da região e viagens de caráter turístico. Entretanto, a utilização desse modo de transporte está na dependência de melhor desenvolvimento da infra-estrutura de apoio.

No que se refere a cargas, o transporte rodoviário utiliza-se intensamente da malha de vias regionais e de acesso.

Algumas indicações de concentração de viagens, para coleta e/ou distribuição de cargas, podem ser obtidas pela observação de locais de implantação de terminais intermodais de carga. Assim, destacam-se:

- terminal hidroviário de Ilha Solteira, em implantação;
- terminal intermodal de Araçatuba, em implementação, inclusive para calcário.

O transporte ferroviário de cargas é realizado unicamente pela RFFSA, a qual, no ramal de Bauru a Três Lagoas, transporta principalmente produtos com origem em Mato Grosso do Sul para Bauru, como: soja, carne congelada, madeira e trigo.

Na sub-região é registrado o desenvolvimento dos seguintes investimentos recentes, relativos a esses programas:

- Programa Terminais Rodoviários, com implantação de terminais de passageiros em andamento: Andradina, Buritama, Glicério, Planalto e Sud Menucci.
- Programa Estradas Vicinais, incidindo em Araçatuba, Barbosa, Lins e Mendonça.
- Programa Construção e Pavimentação de Rodovias, abrangendo a duplicação da SP-300 em Andradina, Avanhadava, Birigüi, Coroados, Lins, Penápolis e Promissão.
- Programa Restauração de Rodovias, incluindo melhorias em Andradina, Araçatuba, Birigüi, Glicério, Guaíçara, Ilha Solteira, Penápolis e Pereira Barreto.
- Programa Infra-estrutura Aeroportuária, com melhorias em Andradina e Araçatuba.
- Programa Aproveitamento Múltiplo de Águas, com implantação de terminal fluvial em Ilha Solteira.

A sub-região 3 (Modernização) desenvolve-se também longitudinalmente ao rio Tietê, de Cafelândia e Borborema até Dois Córregos e Anhembi. Seu sistema viário e de circulação é intensamente articulado, permitindo fácil integração intra-regional.

Quanto às rodovias, a integração intra-regional é feita pela SP-300, ao sul do Tietê, entre Cafelândia e Anhembi e pela SP-304, ao norte, entre Borborema e Dois Córregos. Essas rodovias articulam-se transversalmente por intermédio de quatro eixos de ligação. Esse conjunto de acessos permite interconexão com as demais sub-regiões da área de projeto e com diversos pólos regionais do entorno, privilegiando alguns centros urbanos internos, pela sua condição de nós do sistema: Bauru, Jaú, São Manuel e Botucatu.

Quanto ao sistema ferroviário, destaca-se o núcleo de Bauru, que se situa como entroncamento de três ramais: o da RFFSA, com terminal nessa cidade, o da Fepasa em bitola larga (Panorama/Itirapina), com estação em Bauru, e o da Fepasa em bitola métrica (Bauru, Botucatu, Sorocaba) também com terminal aí situado. Destaca-se também o centro de Botucatu, entroncamento de dois ramais da Fepasa.

A hidrovia encontra-se também em operação, ao longo de toda a sub-região, com diversos atracadouros, com a presença do terminal intermodal de Pederneiras, interligado à ferrovia e à hidrovia, situado cerca de 30 km de Bauru.

Registra-se, ainda, o aeroporto de Bauru, com importante função de apoio ao transporte aéreo inter-regional, além da presença de aeroporto pavimentado em São Manuel.

Verifica-se, por esta rede de circulação intensamente interconectada, as condições favoráveis apresentadas por esta sub-região, com destaque ao Município de Bauru, como nó privilegiado de transportes na região.

Observa-se, ainda, que todas as sedes municipais da sub-região são acessadas diretamente por rodovias estaduais pavimentadas.

O transporte rodoviário individual de passageiros é efetuado através da extensa rede de vias que corta a região. O principal ponto de estrangulamento desse sistema situa-se na Rodovia Marechal Rondon (SP-300), onde se concentram os maiores fluxos de caráter intra e inter-regional. A duplicação dessa rodovia, já em implantação, virá a solucionar essa questão, proporcionando condições mais adequadas e seguras de transporte.

O transporte ferroviário de passageiros não apresenta a mesma importância do rodoviário para a região, dadas as restrições de frequência e horários, além da menor flexibilidade quanto a origens e destinos. Ainda assim, na sub-região verificam-se possibilidades de fluxos, nos centros urbanos de Bauru, Botucatu, Jaú e Pederneiras. Nessa sub-região encontra-se o centro ferroviário de maior destaque, situado em Bauru, onde se situa o entroncamento de diversas linhas, oferecendo 23 destinos de viagens a partir desta cidade.

Quanto ao transporte aéreo regional de passageiros, as operações baseiam-se apenas no aeroporto de Bauru, com linhas para Araçatuba, São Paulo, Cuiabá (MT) e Rondonópolis (MT).

A utilização do transporte hidroviário para passageiros tem caráter incipiente, reduzindo-se a travessias por barcos e balsas em alguns pontos onde se localizam atracadouros. Há, ainda, transportes entre localidades da região e viagens de caráter turístico, principalmente em Barra Bonita/Igaraçu do Tietê. Entretanto, a utilização desse modo de transporte está na dependência de melhor desenvolvimento da infra-estrutura de apoio.

No que se refere a cargas, o transporte rodoviário utiliza-se intensamente da malha de vias regionais e de acesso.

Na sub-região 3, encontra-se o terminal intermodal de Pederneiras, em operação, dependente de investimentos ferroviários para seu pleno desempenho.

O transporte ferroviário de cargas é realizado pela RFFSA e pela Fepasa. Em Bauru verifica-se diversificação de cargas, incluindo produtos possivelmente reembarcados da

RFFSA, com origem em Mato Grosso do Sul (trigo, soja, carne, madeiras), bem como, predominantemente, grãos, farelos, açúcar e álcool, além de produtos industriais em menor escala. Os demais pontos de origem da Fepasa situam-se em:

- Dois Córregos e Jaú, apenas com carregamentos de açúcar da região;
- Botucatu, com embarque de sucata de ferro e acessórios de veículos.

Os principais destinos das cargas encontram-se:

- junto ao complexo portuário de Santos, destinando-se à exportação e à navegação de cabotagem nacional;
- em áreas industriais na região de Campinas e municípios circunvizinhos, Grande São Paulo e Ourinhos, provavelmente como insumos.

Na sub-região, é registrado o desenvolvimento dos seguintes investimentos recentes, relativos a esses programas:

- Programa Terminais Rodoviários, incluindo implantação de terminais de passageiros em Borborema, Dois Córregos, Iacanga e Reginópolis.
- Programa Estradas Vicinais, com ações desenvolvidas em Arealva, Balbinos, Boracéia, Botucatu, Cafelândia, Dois Córregos, Iacanga, Ibitinga, Jaú, Pederneiras, Pirajuí, Pongá, São Manuel e Uru.
- Programa Construção e Pavimentação de Rodovias, incluindo a duplicação de SP-300 em Bauru, Botucatu, Cafelândia e Pirajuí.
- Programa Restauração de Rodovias, incidindo em Barra Bonita, Bauru, Botucatu, Dois Córregos e São Manuel.
- Sistema Ferroviário de Carga e Passageiros, abrangendo ações do Plano de Recuperação e Modernização da Fepasa-PRMF em Bauru, Botucatu e Jaú.
- Programa Aproveitamento Múltiplo de Águas, com implantação de terminais intermodais em Pederneiras, para cargas.

A sub-região 4 desenvolve-se nos trechos terminais da porção navegável do rio Tietê, desde Santa Maria da Serra até Piracicaba e desde Conchas até Itu. Seu sistema viário e de circulação é bastante desenvolvido, permitindo ampla integração intra e inter-regional.

Contém os trechos iniciais de duas importantes rodovias longitudinais, que servem a toda a área de projeto (SP-300 e SP-304), além de eixos transversais, privilegiando a função de Piracicaba como nó de transporte, intensamente articulado com os principais eixos de circulação do Estado.

Três ramais ferroviários da Fepasa cortam essa sub-região, sendo dois deles tangencialmente, em Laranjal Paulista e em Salto/Itu. O terceiro ramal tem terminal em Piracicaba.

O projeto da hidrovía apresenta pontos terminais do sistema de navegação em Santa Maria da Serra (rio Piracicaba) e Anhumas/taras (rio Tietê), entretanto, a serem ainda melhor desenvolvidos, além do terminal intermodal de Conchas, em implantação.

O transporte aéreo, pela proximidade à área metropolitana de São Paulo e ao Aeroporto Internacional de Viracopos, não desempenha maior função interna na sub-região, registrando-se apenas a presença de apoio melhor equipado em Piracicaba.

Verifica-se, assim, que a região oferece um potencial favorável de integração da circulação interna e inter-regional, com destaque ao pólo de Piracicaba.

Os acessos a todas as sedes municipais da sub-região são efetuados por intermédio de rodovias estaduais pavimentadas, havendo ainda apoio de eixos vicinais de acesso local.

O transporte rodoviário individual do passageiros é efetuado através da extensa rede de vias que corta a região, interligando-a com as demais sub-regiões e com diversos pólos do entorno.

O transporte aéreo regional comercial de passageiros não existe, contudo merece referência a proximidade do Aeroporto Internacional de Viracopos, situado em Campinas.

A utilização do transporte hidroviário para passageiros, tem caráter incipiente, reduzindo-se a travessias por barcos e balsas em alguns pontos, onde se localizam atracadouros, estando na dependência de melhor desenvolvimento da via navegável e da infra-estrutura de apoio.

No que se refere a cargas, o transporte rodoviário utiliza-se intensamente da malha de vias regionais e de acesso. Assim, nessa sub-região encontra-se o terminal intermodal de Conchas, para grãos, combustíveis, madeira, adubos e fertilizantes. Cabe observar que não há registro de cargas, com origem em Conchas, uma vez que os ramais ferroviários ainda se encontram em fase de implantação, para operar os terminais intermodais. Além disso, destaca-se o terminal hidroviário de Anhumas, para calcário.

O transporte ferroviário de cargas é realizado apenas pela Fepasa. Os pontos de origem situados nessa sub-região resumem-se aos municípios de Laranjal Paulista e Piracicaba, onde os carregamentos são apenas de minérios e açúcar, respectivamente. O destino predominante dessas cargas situa-se em Santos, junto ao complexo portuário.

Como estratégia de ação, é prevista e recomendada a parceria, na região, com setores industriais e de serviços de transporte, objetivando agilizar a operação de equipamentos, inclusive terminais de transporte, e incrementar os investimentos relacionados ao mercado de transporte hidroviário (estaleiros, beneficiamento de grãos, insumos agrícolas, entre outros).

Na sub-região é registrado o desenvolvimento dos seguintes investimentos recentes, relativos a esses programas:

Programa Terminais Rodoviários, com implantações em andamento em Águas de São Pedro, Capivari e Porto Feliz.

- Programa Estradas Vicinais, em implementação em Capivari e Santa Maria da Serra.
- Programa Restauração de Rodovias, incluindo ações em Águas de São Pedro, Conchas, Itu, Piracicaba, Porto Feliz, Santa Maria da Serra, São Pedro e Tietê.
- Programa Infra-estrutura Aeroportuária, abrangendo melhorias no aeroporto de Piracicaba.
- Sistema ferroviário de Carga e Passageiros, com ações do PRMF em Piracicaba.
- Programas de Múltiplo de Águas, com implantação de terminal intermodal em Conchas, para cargas; e em Piracicaba, para Calcário (em Anhumas).

LEGISLAÇÕES AMBIENTAL E URBANÍSTICA: DIAGNÓSTICO DO PROJETO CALHA

RENATA GONÇALVES

Quanto à legislação, o diagnóstico¹ concentrou na identificação de normas federais e estaduais de cunho ambiental e urbanístico, além das diretrizes expressas nas leis orgânicas municipais.

A Constituição Brasileira (1988), contempla a questão ambiental em diversos artigos, mas especialmente em seu Capítulo VI, Art. 225, garantindo que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

A Constituição do Estado de São Paulo (1989) aprofundou algumas questões. Dessas, é importante citar o Art. 196:

"A Mata Atlântica, a Serra do Mar, a Zona Costeira, o Complexo Estuarino Lagunar entre Iguape e Cananéia, os Vales dos rios Paraíba, Ribeira, Tietê e Paranapanema e as unidades de conservação do Estado são espaços especialmente protegidos e sua utilização far-se-á na forma da lei, dependendo de prévia autorização e dentro de condições que assegurem a preservação do meio ambiente". (grifo nosso)

Existe, portanto, na Constituição Estadual, diretriz que atinge diretamente a área de projeto, considerando-a espaço territorial especialmente protegido.

A legislação federal e estadual, de caráter ambiental, é relativamente extensa. Abordando questões diversas, define diretrizes, restrições e competências para as diversas esferas de poder. As leis da esfera municipal - Leis Orgânicas - essencialmente - fornecem outros elementos para se entender a configuração normativa da área de projeto.

A legislação estabelece uma série de parâmetros e definições que deverão orientar o planejamento da região, e deve-se estar atento principalmente às restrições impostas. A grande contribuição dos municípios na questão de legislação ambiental é a de normatizar, para o seu território, questões ainda não expressas, ou mesmo incluir novas questões, assegurando uma proteção mais efetiva ao meio ambiente.

Alguns municípios da área de projeto já apresentam esta preocupação em suas Leis Orgânicas, como exemplo, pode-se mencionar Botucatu, que amplia a área de proteção de vegetação da chapada, garantindo que o município declarará de utilidade pública "uma faixa de 250m de frente à Cuesta de Botucatu em direção ao reverso". Enquanto que a Lei Federal protege a vegetação do sopé da escarpa, a Lei Municipal protege aquela localizada no alto da chapada. Outro exemplo é Itu, que inclui, como área de proteção permanente do município, formações rochosas, ou seja, "manchas de rochas eruptivas graníticas que constituem os matacões e lajeados".

¹ Veja-se CIP/SCTDE (1994).

Alguns municípios colocam prazos para a recuperação das matas ciliares (Capivari, Avanhandava, Porto Feliz), o que em última instância demonstra que, mesmo protegidas por lei, as margens de cursos d'água têm sido devastadas.

“Normalmente, esta proteção acaba sendo pensada na forma de leis e diretrizes como o Plano Diretor, a Lei de Uso e Ocupação do Solo ou Leis Complementares. É importante que a legislação municipal explicita quais as formas de compromisso que o Poder Público e a comunidade estabelecem para a preservação ambiental. Mas é mais importante que estas leis contemplem não só o que fazer, mas como fazer. Instrumentos devem ser criados pelo Poder Público com este fim; sejam eles de ordem tributária ou de cooperação com a iniciativa privada” (CITP/SCTDE, 1994:16).

A questão dos recursos hídricos é tratada na maioria das Leis Orgânicas, mostrando que é uma preocupação da região.

QUADRO 1
DIRETRIZES MUNICIPAIS DE RECURSOS HÍDRICOS

| Município | Diretrizes |
|-----------------|--|
| Anhembi | proibido lançamento de detritos e animais mortos em córregos e minas d'água, sob pena de multa. |
| Araçatuba | proibida a utilização de agrotóxicos de Classes I, II e III em áreas que compõem a bacia hidrográfica do Ribeirão Baquaçú. |
| Arealva | apresentação de Relatório de Impacto Ambiental (Rima) para aprovação de empreendimentos industriais, loteamentos urbanos e atividades econômicas às margens de córregos e rios. |
| Avanhandava | deverá ser realizada a recomposição da mata ciliar, ficando proibido o uso de inseticidas e defensivos agrícolas, no local de captação d'água para abastecimento do rio Alambari e seus afluentes; proibido o uso de agrotóxicos nas áreas das nascentes até 100m a jusante em todos os rios dos municípios; proibido o lançamento de efluentes, mesmo tratados, no ponto de captação d'água para abastecimento. |
| Bauru | comissão será criada pela Câmara, para elaboração de legislação sobre as águas de interesse exclusivamente local; planejamento global do tratamento de esgotos e despoluição do Ribeirão Bauru e seus efluentes, com dotação orçamentária anual. |
| Birigui | área de proteção aos mananciais da bacia do Ribeirão Baixotes. |
| Botucatu | criação de bacias municipais protegidas, assegurando qualidade da água, principalmente a Bacia do Capivari. |
| Capivari | lei definirá critérios e incentivos para recomposição das matas ciliares, que deverá ser executada num prazo máximo de 10 anos. |
| Castilho | Proibição de uso de agrotóxicos de Classes I, II e III utilização dos recursos hídricos cobrada de acordo com a bacia hidrográfica. |
| Itapura | 10 % da receita bruta aplicada nos serviços e obras de saneamento. |
| Paulicéia | 30% de desconto em impostos aos contribuintes que realizarem plantio de árvores a beira-rio até 100m da margem. |
| Pirajuí | incentivar o reflorestamento das nascentes e olhos d'água. |
| Porto Feliz | matas ciliares deverão ser recuperadas pelos municípios num prazo de cinco anos. |
| Promissão | as áreas de captação d'água para abastecimento público são consideradas de proteção ambiental. |
| Santa Fé do Sul | destinação de recursos advindos do ITR para programas de uso dos solos agrícolas, controle de erosão e poluição ambiental em zona rural e micro-bacias hidrográficas. |
| São Manuel | proprietários com imóveis em nascentes d'água ficam obrigados a conservá-las limpas e arborizadas. |

Fonte: Leis Orgânicas Municipais; *apud* CITP/SCTDE (1994).

As diretrizes municipais estão contemplando as seguintes situações para proteção dos recursos hídricos:

- preservação dos mananciais de abastecimento urbano;
- recuperação das matas ciliares;
- preocupação com a contaminação dos recursos hídricos por agrotóxicos.

Essas diretrizes provavelmente apontam para problemas emergentes na região, como: aumento da utilização da água (crescimento da população urbana e aumento de áreas irrigadas) e, conseqüentemente, a necessidade de assegurar o volume hídrico necessário à nova situação; preocupação com o uso indiscriminado de herbicidas, pesticidas, com um grande potencial de contaminação dos recursos hídricos subterrâneos e superficiais.

O Quadro 2 apresenta outras diretrizes, de caráter ambiental, presentes nas Leis Orgânicas Municipais de localidades situadas na Hidrovia Tietê-Paraná.

Essas diretrizes se resumem em: 1) restrições à instalação de atividades industriais; 2) maiores restrições na implantação de loteamentos para fins urbanos; 3) criação de unidades de conservação.

Quanto ao primeiro item, a preocupação é proibir ou inibir a instalação de indústrias de alto potencial poluidor, ou potencialmente perigosas. No segundo, houve a preocupação, por parte de alguns municípios, de criar na Lei Orgânica restrições mais amplas que as contidas na legislação que dispõe sobre parcelamento do solo urbano na esfera federal e estadual (Lei Federal 6.766/79 e Decreto-Lei Estadual 13.069/78), aumentando a parcela do terreno a ser destinado à área verde. Esta diretriz favorece a preservação do meio ambiente e da qualidade de vida, porém pode acarretar dificuldades aos municípios para a instalação de áreas industriais ou novos loteamentos. “Isto só será minimizado se esses municípios oferecerem outros incentivos para a instalação industrial, ou se o preço da terra urbana, em comparação com os municípios do entorno, for menor” (CITP/SCTDE, 1994).

O diagnóstico do Projeto Calha conclui que o crescimento das cidades e a localização de novas atividades, principalmente ribeirinhas, deverão trazer novas preocupações para o conjunto de municípios, principalmente no que se refere à contaminação da água pelos esgotos industriais e domiciliares, o crescimento dos núcleos urbanos, o surgimento de atividades urbanas às margens da hidrovia.

O diagnóstico recomenda ainda que merecem estudos aprofundados problemas ambientais que estão se tornando sérios nos municípios, e que já merecem medidas de contenção, bem como identificar as expectativas locais de transformação de seu território e as medidas para que essa ocorra de forma dirigida e adequada.

As unidades de conservação e áreas correlatas também determinam restrições a determinados usos, em maior ou menor grau, de acordo com sua modalidade. O Quadro 3 lista os municípios da sub-região onde elas ocorrem.

**QUADRO 2
DIRETRIZES AMBIENTAIS MUNICIPAIS**

| | |
|--------------------|---|
| Indiaporã | obrigatório destinar 40% do terreno para arborização em zonas industriais; nos projetos de loteamentos, é obrigatória a destinação de 20% do terreno, para área verde arborizada. |
| Avanhan-dava | proibido lançamento de agrotóxicos e inseticidas por via aérea, em raio de 1 km da área residencial. |
| Arealva | proibidas indústrias com atividades radioativas. |
| Bariri | estímulo à criação e manutenção de unidades particulares de preservação do meio ambiente. |
| Barra Bonita | proibida fabricação e comércio de produtos contendo clorofluorcarboneto. |
| Bauru | necessária autorização legislativa para instalação de indústrias de produtos tóxicos ou químicos e outras altamente poluentes. Proibidas indústrias com atividades radioativas. |
| Botucatu | declarará de utilidade pública, visando sua segurança, recuperação e preservação, uma faixa de 250m de frente à "cuesta" de Botucatu. |
| Lacanga | Bairro do Colombo estabelecido como ponto turístico. |
| Reginópolis | necessária autorização legislativa para instalação de indústrias de produtos tóxicos ou químicos e outras altamente poluentes. Proibidas indústrias com atividades radioativas. |
| Águas de São Pedro | inclusão no Plano Diretor, do plano de recuperação, manutenção e reconstituição de áreas verdes, principalmente Parque da Estância, "Serra Pelada". |
| Itu | principais manchas de rochas graníticas que constituem os "matadões e lajeados", são áreas de proteção permanente do município. |
| Porto Feliz | redução dos impostos territorial e predial urbano às pessoas físicas e jurídicas que adotem medidas preservacionistas |
| Tietê | zona prioritária para instalação de indústrias e implantação de distrito industrial: terras lindeiras à Rodovia Cornélio Pires, até a ponte sobre o Rio Capivari, numa extensão de 300m de cada lado. |

Fonte: Leis Orgânicas Municipais, *apud* CITP/SCTDE (1994)

**QUADRO 3
UNIDADES DE CONSERVAÇÃO E UNIDADES CORRELATAS**

| Município | Tipo de Unidade de Conservação e Áreas Correlatas | Área (Ha) | Legislação |
|-------------------|---|--|---|
| Barra Bonita | Apa | | Decreto Est. 20.960/83 |
| Bauru | Estação Ecológica Patrimônio Ecológico Patrimônio Ecológico Patrimônio Ecológico Patrimônio Ecológico Estação Experimental | 287,98 Rio Batalha Bosque Comunitário do Núcleo "Ernesto Geisel" Parque Ecológico Municipal Parque Zoológico Municipal Parque Zoológico Municipal Bosque da Comunidade | Decreto Est. 26.890/87 e 43.193/61 Lei Orgânica Lei Orgânica Lei Orgânica Lei Orgânica Lei Orgânica Lei Orgânica Esc. Estadual 29 |
| Botucatu | Horto Florestal e Floresta Estadual Apa | 33,79 | Decreto Est. 46.230/66 Decreto Est. 20.960/83 |
| Dois córregos | Apa | | Decreto Est. 20.960/83 |
| Ibitinga | Apa | | Lei Estadual 5.536/87 |
| Jaú | Estação Experimental | | Decreto Est. 39.128/61 |
| Mineiros do Tietê | Apa | | Decreto Est. 20.960/83 |

Fonte: CITP/SCTDE Projeto Calha (1994)

FORMAÇÃO TERRITORIAL DOS MUNICÍPIOS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ¹

ROSANA BAENINGER
GISELLA LEONELLI
CLÁUDIA BOLLIGER

A inserção dos municípios paulistas nos processos de ocupação, urbanização e dinamização econômica no Estado ocorreu em etapas, espaços e tempos distintos, contribuindo para a diversificação e estruturação da rede urbana.

Segundo a periodização adotada por Gonçalves (1998), que retrata a evolução da rede de cidades em São Paulo, pode-se apreender a defasagem na criação dos municípios pertencentes à Hidrovia Tietê-Paraná em relação àqueles situados na porção leste e central do estado. De fato, dentre as cinco fases do processo de urbanização (de 1532 a 1991), indicados pela autora, apenas no período 1944-1970, com destaque para 1944-1959, é que os municípios da Hidrovia emergem na rede urbana paulista (Mapa 1).

O Quadro 1 sintetiza os períodos e suas respectivas características, o número de municípios criados no Estado de São Paulo, bem como aqueles referentes ao espaço da Hidrovia Tietê-Paraná.

Nas fases 1 e 2 (de 1532 a 1929) dos 245 municípios criados no Estado, apenas 65 localizavam-se na Hidrovia Tietê-Paraná. Ou seja, foram etapas importantes de estruturação e raízes da urbanização em São Paulo, ligadas principalmente ao complexo cafeeiro, onde apenas algumas cidades da Hidrovia participaram desse processo; destacam-se Araçatuba, Avanhandava, Barra Bonita, Lins, Catanduva etc.

Na fase do início da expansão industrial no Estado (1930-1943), no entanto, poucos foram os municípios criados na área, apenas seis, dentre eles Andradina, Pereira Barreto e Getulina.

A fase de ocupação do oeste paulista e sua finalização (fase 4 – 1930/1970) refletiu-se no número de municípios criados (102 localidades), completando o adensamento da rede urbana paulista.

Desse modo, o processo de urbanização, para a maior parte dos municípios da Hidrovia, se deu em etapas bem distantes e distintas do ocorrido para os centros urbanos industriais da porção leste do estado, fato que contribuiu para a heterogeneidade e discrepância no tamanho dos municípios da rede urbana paulista. De fato, apesar dos municípios da Hidrovia Tietê-Paraná comportarem 37% da população do interior paulista, quase 80% das localidades situadas nesse eixo apresentam uma população inferior a 20 mil habitantes; cidades que podem ser dinamizadas a partir do sucesso dos programas da Hidrovia.

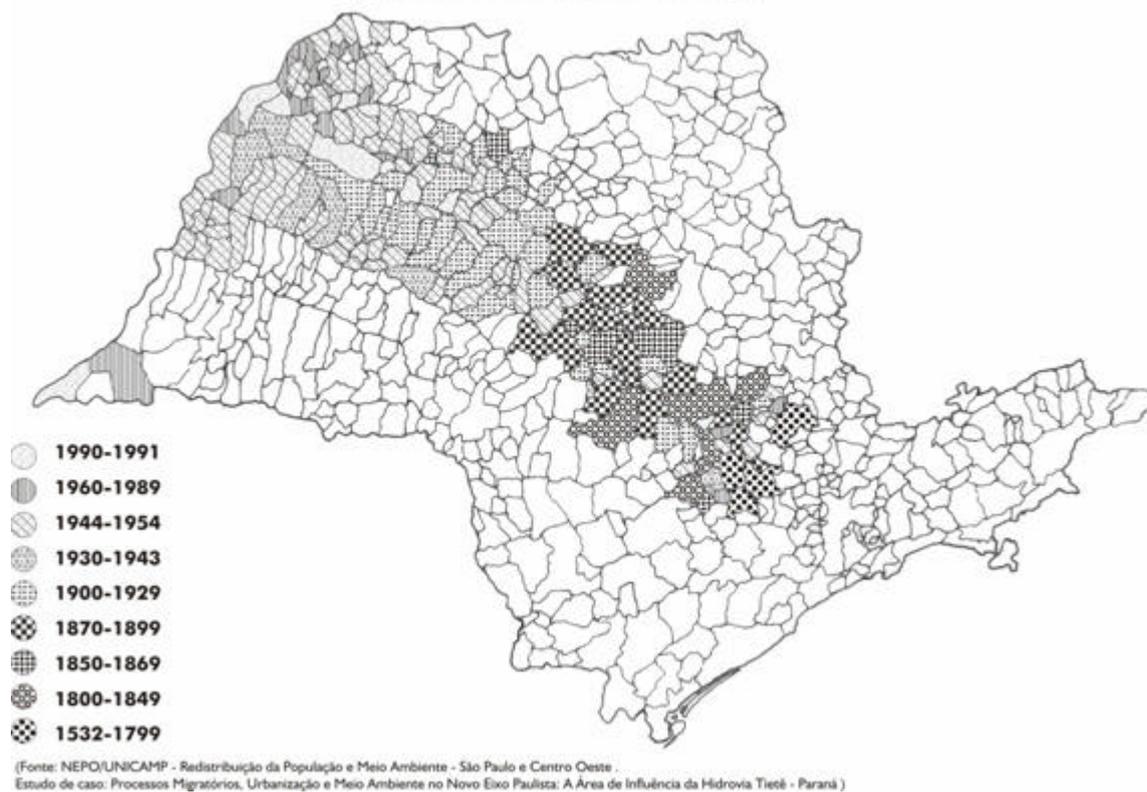
Observando-se o período de criação dos municípios da Hidrovia Tietê-Paraná, segundo as propostas de regionalização, nota-se que a sub-região *Integração* (Quadro 2) apresenta a maior parte de seus municípios criados entre 1954 e 1964

¹ Este item baseia-se nos resumos e fichamentos das seguintes bibliografias: Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo (1928); CIPT/SCTDE (1994); Fundação SEADE (1981); Millet (1940); Gonçalves (1998).

(14 dos 19 municípios da área). Este fato indica que tais municípios tiveram processos históricos bastante diferenciados e distanciados daqueles localizados no eixo de desenvolvimento de São Paulo montado com base na expansão agrícola e industrial do Estado, em suas distintas etapas. Essa sub-região, além de ter sido ocupada tardiamente, experimentou enorme evasão populacional até os anos 70.

MAPA 4

Periodização da Rede Urbana Paulista - Hidrovia Tietê - Paraná
(Projeto CALHA e Plano de Fomento CESP)



QUADRO 1**PERIODIZAÇÃO DA FORMAÇÃO DA REDE URBANA EM SÃO PAULO
MUNICÍPIOS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ
1532-1991**

| Fases | Períodos | Características do Período | Municípios criados no Estado | Municípios da Hidrovia Calha e CESP |
|--------------|-----------------|--|-------------------------------------|--|
| Fase 1 | 1532-1799 | Bandeiras, economia de subsistência, comércio à longa distância. | 29 | 4 |
| | 1800-1849 | Cana-de-açúcar. | 19 | 7 |
| Fase 2 | 1850-1869 | Iniciativas para estruturar o complexo cafeeiro. | 33 | 5 |
| | 1870-1899 | Estruturação e desenvolvimento do complexo cafeeiro: articulação e ampliação da rede urbana na porção leste. | 80 | 19 |
| | 1900-1929 | Sobrevida e mutação do complexo cafeeiro; diversificação agrícola, avanço da urbanização para o oeste. | 84 | 30 |
| Fase 3 | 1930-1943 | Crise e reajuste econômica; expansão do algodão; crescimento industrial. | 25 | 6 |
| Fase 4 | 1944-1959 | Ocupação do oeste; crescimento industrial, adensamento do leste, consolidação da metrópole. | 165 | 81 |
| | 1960-1970 | Finalização da ocupação do oeste; industrialização pesada, crescimento da metrópole. | 136 | 21 |
| | 1971-1989 | Adensamento da rede urbana; auge e reversão da concentração industrial e populacional na metrópole. | 1 | -- |
| Fase 5 | 1990-1991 | Desmembramento de municípios sob novos determinantes, após a nova Constituição Federal de 1988. | 53 | 14 |

Fonte: Gonçalves (1998).

QUADRO 2

MUNICÍPIOS DO PROJETO CALHA E PLANO DE FOMENTO-CESP (ÁREA DE INFLUÊNCIA PIOS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ SEGUNDO ANO DE CRIAÇÃO - SUB-REGIÃO 1-INTEGRAÇÃO PROJETO CALHA E PLANO DE FOMENTO-CESP (ÁREA DE INFLUÊNCIA)

| Projeto Calha | | | |
|-----------------------------|--------------------------|------------|----------------------|
| Região 1. Integração | Região de Governo | Ano | Município mãe |
| Municipalidade | | | |
| Castilho | Andradina | 1954 | Andradina |
| Guarani do Oeste | Fernandópolis | 1959 | Fernandópolis |
| Indiaporá | Fernandópolis | 1954 | Fernandópolis |
| Itapura | Andradina | 1964 | Pereira Barreto |
| Mesopolis | Jales | 1991 | Paranapuã |
| Nova Canaã Paulista | Jales | 1991 | Três Fronteiras |
| Panorama | Dracena | 1954 | Paulicéia |
| Paranapuã | Jales | 1964 | Santa Fé do Sul |
| Paulicéia | Dracena | 1948 | Lucélia |
| Populina | Fernandópolis | 1959 | Estrela do Oeste |
| Rosana | Presidente Prudente | 1990 | Teodoro Sampaio |
| Rubinéia | Jales | 1964 | Santa Fé do Sul |
| Santa Albertina | Jales | 1959 | Jales |
| Santa Clara D'Oeste | Jales | 1964 | Santa Fé do Sul |
| Santa Fé do Sul | Jales | 1954 | Jales |
| Santa Rita D'Oeste | Jales | 1964 | Santa Fé do Sul |
| Suzanópolis | Andradina | 1991 | Pereira Barreto |
| Teodoro Sampaio | Presidente Prudente | 1964 | Marabá Paulista |
| Três Fronteiras | Jales | 1959 | Santa Fé do Sul |

Fonte: Fundação SEADE. Informe Demográfico 1.

A rede de cidades que compõe esse território está vinculada à expansão tardia da cultura cafeeira, em dois momentos diferentes. No primeiro momento a expansão da ferrovia foi responsável pelo surgimento dos seguintes núcleos urbanos: Teodoro Sampaio, Presidente Epitácio, Panorama, Castilho, Itapura e Santa Fé do Sul².

Teodoro Sampaio e Presidente Epitácio surgiram como estações de um sub-ramal ferroviário proveniente de Presidente Prudente que, por sua vez, é um ramal de Botucatu da antiga Sorocabana.³

O Município de Panorama foi estação final do ramal de Bauru, e a única servida por trilhos de bitola larga, tecnologicamente mais avançada.

² Veja-se CITP/SCTDE (1994)

³ Essas estações foram instaladas somente na década de 1920.

Itapura surgiu como colônia militar, ainda no século passado. Em 1910, transformou-se em estação da antiga estrada de ferro Noroeste, local onde se fazia o traslado dos vagões, viabilizando a travessia do Paraná e a ligação com o Mato Grosso (Corumbá e Campo Grande). Parte do antigo sítio viria a ser inundado quando da construção da barragem de Jupia. Com a abertura de caminhos de terra, a partir de Araçatuba em direção a Jupia, utilizados pelos tropeiros e fazendeiros de café, foi criada uma ligação, posteriormente apropriada pela ferrovia, que implantaria uma variante, a partir de Araçatuba até Jupia. Essa variante viria a se tornar o traçado final da antiga Noroeste, enquanto que a construção da ponte sobre o Paraná (1928) efetivaria a ligação férrea com o Mato Grosso. Nesse contexto, o município de Castilho foi estação da Noroeste na ligação Bauru-Corumbá (MS).

Santa Fé do Sul constituiu-se na estação final da antiga Araraquarense, que acompanhou a expansão do café no sudoeste paulista.

Excluindo Teodoro Sampaio, essas cidades estão localizadas no terreno que se convencionou chamar de barrancas do rio Paraná.

As outras cidades dessa subregião surgiram também em decorrência da expansão do café, mas junto aos caminhos de terra que ligam os povoados às fazendas, ou ao rio Paraná. É o caso dos municípios localizados ao norte de Ilha Solteira, como Paranapuã, Santa Rita D'Oeste, Santa Clara D'Oeste, cidades de transformação mais recente, da década de 40.

Outras cidades estão vinculadas ao rio Paraná: são cidades ribeirinhas, que surgiram como pequenos portos. São os casos de Rubinéia e Paulicéia, por exemplo, inicialmente distritos de municípios de maior expressão regional.

Já a sub-região *Dinamização* apresenta importantes municípios fundados nos anos 10 e 20 do século passado - como Lins, Araçatuba, Birigui, Penápolis - que contribuíram para a formação de centros urbanos no oeste paulista nesse período e posteriormente (Quadro 3).

QUADRO 3

**MUNICÍPIOS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ SEGUNDO ANO DE CRIAÇÃO
SUB-REGIÃO 2-DINAMIZAÇÃO
PROJETO CALHA E PLANO DE FOMENTO -CESP (ÁREA DE INFLUÊNCIA)**

| Projeto Calha | | | |
|---|--------------------------|------------|-----------------------|
| Região 2. Dinamização Municipalidade | Região de Governo | Ano | Município mãe |
| Adolfo | São José do Rio Preto | 1959 | Nova Aliança |
| Andradina | Andradina | 1939 | Valparaíso |
| Araçatuba | Araçatuba | 1921 | Penápolis |
| Avanhandava | Araçatuba | 1927 | Penápolis |
| Barbosa | Araçatuba | 1959 | Avanhandava |
| Birigüi | Araçatuba | 1921 | Penápolis |
| Buritama | Araçatuba | 1928 | Monte Aprazível |
| Coroados | Araçatuba | 1928 | Birigüi |
| Glicério | Araçatuba | 1925 | Penápolis |
| Guaíçara | Lins | 1954 | Lins |
| Ilha Solteira | Andradina | 1991 | Pereira Barreto |
| José Bonifácio | São José do Rio Preto | 1926 | São José do Rio Preto |
| Lins | Lins | 1919 | Pirajuí |
| Mendonça | São José do Rio Preto | 1959 | Nova Aliança |
| Novo Horizonte | Catanduva | 1916 | Itápolis |
| Penápolis | Araçatuba | 1913 | Rio Pardo |
| Pereira Barreto | Andradina | 1939 | Monte Aprazível |
| Planalto | São José do Rio Preto | 1948 | Monte Aprazível |
| Promissão | Lins | 1923 | Penápolis |
| Sabino | Lins | 1954 | Lins |
| Sales | Catanduva | 1959 | Novo Horizonte |
| Santo Antônio de Aracanguá | Araçatuba | 1991 | Araçatuba |
| Sud Menucci | Andradina | 1959 | Pereira Barreto |
| Ubarana | São José de Rio Preto | 1991 | José Bonifácio |
| José Bonifácio | São José de Rio Preto | 1991 | Planalto |
| <u>Área de Influência</u> | | | |
| Bady Bassit | São José de Rio Preto | 1959 | São Jose de Rio Preto |
| Cedral | São José de Rio Preto | 1929 | São Jose de Rio Preto |
| Ibirá | São José de Rio Preto | 1921 | São Jose de Rio Preto |
| Jaci | São José de Rio Preto | 1959 | Mirassol |
| Mirassol | São José de Rio Preto | 1924 | São José de Rio Preto |
| Monte Aprazível | São José de Rio Preto | 1924 | São José de Rio Preto |
| Neves Paulista | São José de Rio Preto | 1944 | Mirassol |
| Nipõa | São José de Rio Preto | 1954 | Monte Aprazível |
| Nova Aliança | São José de Rio Preto | 1944 | São José de Rio Preto |
| Poloni | São José de Rio Preto | 1954 | Monte Aprazível |
| Potirendaba | São José de Rio Preto | 1925 | São José de Rio Preto |
| São José de Rio Preto | São José de Rio Preto | 1867 | Jaboticabal |
| União Paulista | São José de Rio Preto | 1964 | Monte Aprazível |

| Continuação do Quadro 3 | | | |
|---|--------------------------|------------|-----------------------|
| Projeto Calha | | | |
| Região 2. Dinamização Municipalidade | Região de Governo | Ano | Município mãe |
| Uchôa | São José de Rio Preto | 1925 | São José de Rio Preto |
| Catanduva | Catanduva | 1917 | São José de Rio Preto |
| Elisiário | Catanduva | 1991 | Catanduva |
| Irapuã | Catanduva | 1944 | Novo Horizonte |
| Itajobi | Catanduva | 1919 | Itapolis |
| Marapoama | Catanduva | 1991 | Itajobi |
| Urupês | Catanduva | 1928 | Itajobi |
| Getulina | Lins | 1935 | Lins |
| Guai mbê | Lins | 1954 | Getulina |
| Area de Influência | | | |
| Guarantã | Lins | 1944 | Pirajuí |
| Guaraçai | Andradina | 1948 | Andradina |
| Lavínia | Andradina | 1944 | Valparaíso |
| Mirandópolis | Andradina | 1944 | Valparaíso |
| Murutinga do Sul | Andradina | 1954 | Andradina |
| Nova Independência | Andradina | 1964 | Andradina |
| Alto Alegre | Araçatuba | 1954 | Penápolis |
| Auriflamma | Araçatuba | 1954 | General Salgado |
| Bento de Abreu | Araçatuba | 1948 | Valparaíso |
| Braúna | Araçatuba | 1954 | Glicério |
| Clementina | Araçatuba | 1954 | Coroados |
| Bilac | Araçatuba | 1944 | Birigüi |
| Gabriel Monteiro | Araçatuba | 1959 | Bilac |
| Gastão Vidigal | Araçatuba | 1954 | Nhandeara |
| General Salgado | Araçatuba | 1944 | Monte Aprazível |
| Guararapes | Araçatuba | 1937 | Araçatuba |
| Guzolândia | Araçatuba | 1964 | Auriflamma |
| Lourdes | Araçatuba | 1991 | Turiúba |
| Luiziânia | Araçatuba | 1959 | Braúna |
| Nova Lusitânia | Araçatuba | 1964 | Gastão Vidigal |
| Rubiácea | Araçatuba | 1948 | Guararapes |
| Santópolis do Aguapuí | Araçatuba | 1959 | Clementina |
| São José de Itacema | Araçatuba | 1991 | General Salgado |
| Turiúba | Araçatuba | 1959 | Buritama |
| Valparaíso | Araçatuba | 1937 | Araçatuba |
| Piçatu | Araçatuba | 1954 | Bilac |
| Aparecida d'Oeste | Jales | 1964 | Pereira Barreto |
| Aspásia | Jales | 1991 | Urânia |
| Dirce Reis | Jales | 1990 | São Francisco |
| Dolcinópolis | Jales | 1959 | Jales |
| Jales | Jales | 1948 | Fernandópolis |
| Marinópolis | Jales | 1964 | Pereira Barreto |
| Palmeira d'Oeste | Jales | 1959 | Jales |
| Pontalinda | Jales | 1991 | Jales |
| Santana de Ponta Pensa | Jales | 1964 | Santa Fé do Sul |
| São Francisco | Jales | 1964 | Jales |
| Urânia | Jales | 1959 | Jales |

| Continuação do Quadro 3 | | | |
|--------------------------------|--------------------------|------------|----------------------|
| Projeto Calha | | | |
| Região 2. Dinamização | | | |
| Município | Região de Governo | Ano | Município mãe |
| Estrela do Oeste | Fernandópolis | 1948 | Fernandópolis |
| Fernandópolis | Fernandópolis | 1944 | Tanabi |
| São Jose de duas Pontes | Fernandópolis | 1964 | Estrela d'Oeste |
| Turmalina | Fernandópolis | 1964 | Estrela d'Oeste |
| Floreal | Votuporanga | 1959 | Nhandeara |
| Macaubal | Votuporanga | 1948 | Monte Aprazível |
| Magda | Votuporanga | 1954 | Nhandeara |
| Monções | Votuporanga | 1964 | Macaubal |
| Nhandeara | Votuporanga | 1944 | Monte Aprazível |
| Sebastianópolis do Sul | Votuporanga | 1964 | Monte Aprazível |
| Dracena | Dracena | 1948 | Lucélia |
| Junqueirópolis | Dracena | 1948 | Lucélia |
| Monte Castelo | Dracena | 1954 | Tupi Paulista |
| Nova Guataporanga | Dracena | 1959 | Tupi Paulista |
| Ouro Verde | Dracena | 1954 | Dracena |
| Santa Mercedes | Dracena | 1954 | Paulicéia |
| São João de Pau d'Alho | Dracena | 1959 | Tupi Paulista |
| Tupi Paulista | Dracena | 1948 | Lucélia |

Fonte: Fundação SEADE. Informe Demográfico 1.

A área de influência da Sub-região Dinamização conta com expressivo número de municípios: 77 localidades, alcançando parte importante do noroeste paulista. Grande parte dos municípios dessa área data dos anos 40 a 60, embora possa se contar com a presença de São José do Rio Preto, que data sua fundação em 1867. Segundo Camargo (1952) esta área se constitui na frente pioneira por excelência (os municípios foram criados a partir de 1910), com rápido povoamento, concomitante com a chegada das estradas de ferro.

Na porção ao sul do rio Tietê, pode-se observar claramente o vínculo entre a fundação das cidades e a inauguração das estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: Lins, Promissão, Penápolis, Birigüi e Araçatuba, todos municípios fundados entre 1908 e 1911.

Alguns municípios aí localizados surgiram após a implantação das primeiras estações, que atraíram população atrás de terras férteis. São municípios que se formaram nos caminhos entre as estações e as fazendas, como Guaiçara, Sabino, Barbosa, Coroados e Andradina (fundados entre 1917 e 1921). Andradina surgiu como povoado no entorno de uma casa comercial, fundada em 1920, pelos Moura Andrade, na expectativa de que a Noroeste passassem viajantes por ali; fato que só ocorreu em 1937.

Ao norte do rio Tietê, de forma geral, as cidades foram criadas em função da procura de terras para expansão cafeeira, atraindo imigrantes de outras regiões do Estado. São cidades instaladas nos caminhos de terra que ligam os povoados às fazendas: Sales, Adolfo, Mendonça, Planalto, Buritama e Sud Menucci.

Destacam-se Novo Horizonte, como povoado de formação mais antiga, e José Bonifácio, que surgiu como um centro de abastecimento. Pereira Barreto, também um caso particular, mais próxima ao rio Paraná, surgiu com a colonização japonesa.

O processo de ocupação dessa sub-região foi bastante influenciado pelas características ambientais, que favoreciam a cultura cafeeira. Essa, primeiramente, ocupou os espigões, fugindo das várzeas insalubres e das baixadas onde as geadas são mais rigorosas.

Os núcleos urbanos inicialmente instalaram-se nos espigões mais altos, junto à cultura do café. Os primeiros caminhos, estradas e ferrovias acompanharam os espigões. As rodovias terminaram por cristalizar esse quadro, como no caso da SP-300, que acompanha a antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Os fundos de vale e margens de rios ficaram em posição secundária no processo de ocupação; em alguns casos, como o rio Tietê, representaram uma barreira na ligação entre os municípios localizados em margens opostas.

A ligação entre as duas margens é mínima, tendo como grande barreira os reservatórios de Nova Avanhandava e de Três Irmãos. Nas áreas dos espigões intermediários a rede de cidades é rarefeita, e os núcleos urbanos de pequeno porte.

A região ocupada no início deste século sofreu, nas décadas de 60 e 70, o início de um processo de modernização agrícola, com o implemento de atividades de comércio e serviços e a consolidação dos principais núcleos urbanos.

Nas décadas de 80 e 90 ocorreram mudanças da base agropecuária, com declínio da cultura cafeeira e expansão da cultura da cana-de-açúcar. Foram criados nesses anos os reservatórios de Três Irmãos e de Nova Avanhandava, e o canal de Pereira Barreto, com grande impacto do ponto de vista regional.

A sub-região Modernização é formada por importantes centros urbanos criados no final do século (Quadro 4), tais como: Anhembi, Bariri, Bauru, Ibitinga, além daqueles fundados anteriormente como Botucatu (1825), e Jaú (1866). Essa região, segundo a caracterização das zonas demográfico-econômicas de Camargo (1952), constituiu-se na área que teve a presença de três estradas de ferro (Paulista, Douradense e Araraquarense), contribuindo para a expansão cafeeira e que foi “o primeiro exemplo de penetração pioneira ou ‘franja pioneira’, como chamou Deffontaines” (Camargo, 1952:40).

A maioria dos núcleos urbanos dessa região surgiu no século passado, ligados ao ciclo chamado de tropeiro e à primeira expansão do café no Centro-Oeste paulista.

O núcleo mais antigo é Botucatu, que tem origem como aldeia jesuíta, ali instalada em 1767. Em 1846 já era freguesia e teve grande desenvolvimento com a cultura do café, responsável também, em 1929, pela paralisação do crescimento do município.

O "sertão" de Sorocaba e Botucatu era, na época, utilizado para invernações de gado, que, posteriormente, seria levado por tropeiros para as regiões mineradoras, no hoje Estado de Minas Gerais. Nesse trajeto, surgiram "pousos", que deram origem às cidades de Anhembi, Bauru, Jaú e São Manuel.

Outros núcleos surgiram durante a segunda expansão da cultura cafeeira no território paulista, antes da ferrovia. Foram criados como núcleos de patrimônio. Esse é o caso de Bariri, Barra Bonita, Dois Córregos, Ibitinga, Igarçu do Tietê, Itaju, Itapuí, Macatuba, Mineiros do Tietê, Pirajuí e Pongá.

Os outros têm origens diferenciadas. Arealva e Uru surgiram como povoados no início do século, assim como Iacanga (município de origem patrimonial), o primeiro e o último mais próximos ao rio Tietê.

Balbinos e Regíópolis são núcleos também de origem patrimonial, mas já no auge do ciclo cafeeiro. Boracéia é resultado da colonização italiana e surgiu com a construção, por esses colonos, de capela e outras edificações no local.

A maioria desses núcleos surgiu no século passado, mas foi apenas nesse século e diretamente vinculados à expansão da ferrovia que ganharam população e alguns adquiriram caráter de pólo regional.

Isso aconteceu principalmente com Bauru e Botucatu, que se consolidaram como entroncamentos ferroviários. Outros núcleos beneficiaram-se dessa expansão, como Dois Córregos, Jaú e Pirajuí, todos localizados na antiga Noroeste; além de São Manuel, localizado em um ramal da antiga Sorocabana.

A construção das rodovias apenas cristalizava esse quadro. A SP-300 acompanha a antiga Estrada de Ferro Noroeste, favorecendo ainda mais os municípios anteriormente já beneficiados, consolidando os núcleos de Bauru e Botucatu como os mais dinâmicos da região.

O rio Tietê representou uma barreira na ligação entre as suas margens, criando obstáculos para uma trama viária mais significativa, que cortasse o Estado no sentido Norte-Sul.

Esse papel desempenhado pelo rio, juntamente com a dificuldade de navegação, devido aos inúmeros saltos e cachoeiras, fez com que ele num primeiro momento de

expansão do paulista pelo território (ciclo bandeirista) - fosse utilizado como canal de navegação e, nesse século, ficasse completamente esquecido e abandonado.

Assim, a trama viária é paralela a ele, e são poucas as travessias existentes. As cidades principais ocupam os espigões (divisores de água). Entre elas e o rio, a rede de cidades é rarefeita e de pequeno porte. As cidades ribeirinhas em sua maioria lhe deram as costas.

Tem-se, portanto, um padrão histórico de ocupação desse território nos pontos mais da bacia do Tietê, relegando à planície uma ocupação posterior e rarefeita.

QUADRO 4

MUNICÍPIOS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ SEGUNDO ANO DE CRIAÇÃO SUB-REGIÃO 3-MODERNIZAÇÃO PROJETO CALHA E PLANO DE FOMENTO-CESP (ÁREA DE INFLUÊNCIA)

| PROJETO CALHA | | | |
|---------------------------|--------------------------|------------|-----------------------|
| 3. Modernização | Região de Governo | Ano | Município mãe |
| Municipalidade | | | |
| Anhemi | Botucatu | 1891 | Botucatu |
| Arealva | Bauru | 1948 | Iacanga |
| Balbinos | Bauru | 1954 | Pirajuí |
| Bariri | Jaú | 1890 | Jaú |
| Barra Bonita | Jaú | 1912 | Jaú |
| Bauru | Bauru | 1887 | Lençóis Paulista |
| Boracéia | Jaú | 1959 | Itapuí |
| Borborema | Araraquara | 1925 | Itápolis |
| Botucatu | Botucatu | 1825 | Itapetininga |
| Cafelândia | Lins | 1925 | Pirajuí |
| Dois Córregos | Jaú | 1874 | Brotas |
| Iacanga | Bauru | 1924 | Pederneiras |
| Ibitinga | Araraquara | 1890 | Araraquara |
| Igaraçu do Tietê | Jaú | 1954 | Barra Bonita |
| Itaju | Jaú | 1954 | Bariri |
| Itapuí | Jaú | 1913 | Jaú |
| Jaú | Jaú | 1866 | Brotas |
| Macatuba | Bauru | 1924 | São José do Rio Pardo |
| Mineiros do Tietê | Jaú | 1898 | Dois Córregos |
| Pederneiras | Bauru | 1891 | Lençóis Paulista |
| Pirajuí | Bauru | 1914 | Bauru |
| Pongai | Lins | 1948 | Pirajuí |
| Reginópolis | Bauru | 1948 | Pirajuí |
| São Manuel | Botucatu | 1885 | Botucatu |
| Uru | Lins | 1951 | Pirajuí |
| Área de Influência | | | |
| Areiópolis | Botucatu | 1959 | São Manuel |
| Pereiras | Botucatu | 1889 | Tatuí |
| Cesário Lange | Itapetininga | 1959 | Tatuí |
| Boituva | Itapetininga | 1937 | Porto Feliz |

| Continuação do Quadro 4 | | | |
|-------------------------|--------------------------|------------|----------------------|
| PROJETO CALHA | | | |
| 3. Modernização | Região de Governo | Ano | Município mãe |
| Municipalidade | | | |
| Capela do Alto | Itapetininga | 1857 | Araçoiaba da Serra |
| Cerquilha | Itapetininga | 1848 | Tietê |
| Tatuí | Itapetininga | 1844 | Cesário Lange |
| Araraquara | Araraquara | 1821 | Piracicaba |
| Boa Esperança do Sul | Araraquara | 1898 | Araraquara |
| Itápolis | Araraquara | 1891 | Araraquara |
| Matão | Araraquara | 1893 | Araraquara |
| Nova Europa | Araraquara | 1954 | Tabatinga |
| Tabatinga | Araraquara | 1925 | Ibitinga |
| Dourado | São Carlos | 1897 | Brotas |
| Ribeirão Bonito | São Carlos | 1890 | Brotas |
| Bocaina | Jaú | 1891 | Jaú |
| Boracéia | Jaú | 1959 | Itapuí |
| Itaju | Jaú | 1954 | Bariri |

Fonte: Fundação SEADE. Informe Demográfico 1.

A sub-região denominada *Reprogramação* é formada por municípios da porção leste do Estado de São Paulo (Quadro 5), que em seu processo histórico de ocupação territorial contou com as Estradas de Ferro Paulista, Sorocabana e Bragantina. Seus municípios foram criados desde o século XVII, como Sorocaba (1661) e Itu (1654); no século XVIII, como Porto Feliz (1797), Campinas (1797); dentre outros do século XIX, como Piracicaba (1821), Salto (1889), Limeira (1821). Foi a segunda zona do Estado a ser implantada a cultura do café e a mais altamente industrializada ao lado da capital (Camargo, 1952). Essa área apresenta a rede urbana mais adensada ao longo da Hidrovia Tietê-Paraná, com municípios de sua Área de Influência compondo a Região Metropolitana de Campinas.

O sítio urbano mais antigo da sub-região é Itu, iniciado com uma capela, em 1657. Seu aparecimento, portanto, está vinculado ao ciclo das bandeiras e à penetração do branco europeu no território paulista.

A partir da configuração do núcleo de Itú, outros povoados surgiram da expansão do branco europeu nos arredores, incentivada pela cultura da cana e pelo grande número de engenhos que, aos poucos, se instalaram na região, como Tietê, Porto Feliz e Capivari.

Tietê surgiu no século XVI, pela ação de sesmeiros e posseiros; e em 1840, foi elevado a vila. Em 1845, contava com 42 engenhos, mas a cultura da cana, em meados do século, foi substituída rapidamente pelo café, na sua penetração pelo centro-oeste paulista.

Laranjal Paulista surgiu ligado a Tietê, como local de pouso de tropeiros. Era o "sertão" de Tietê. Colonizado por portugueses e brasileiros descendentes de bandeirantes, sua expansão está vinculada à construção de ramal da antiga Sorocabana (1886) e também à cultura cafeeira, que trouxe o colono italiano para o núcleo urbano.

Porto Feliz, mais antigo, surgiu no século XVI, sendo elevado a vila em 1797. Seu crescimento também está vinculado, como Tietê, à cana-de-açúcar; em 1833 contava com 76 engenhos. A cultura da cana também foi, progressivamente, substituída pelo café (1886).

Capivari formou-se no século XVIII por lavradores de Itu e Porto Feliz, e seu crescimento ocorreu entre 1870/90, com a expansão do café.

Salto surgiu em 1695, nas proximidades do rio Tietê, como aldeia de índios. Em 1698, foi erguida uma capela e, ao seu redor, instalado um vilarejo, tendo sido transformado em freguesia em 1856 e elevada à categoria de município em 1889.

Piracicaba surgiu em 1767 como ponto estratégico para transporte de víveres e munições para tropas da Vila Militar de Iguatemi (fronteira com o Paraguai). Foi colonizado por índios, sertanejos e posseiros e, posteriormente, tropeiros, vindo a integrar-se, ainda, ao ciclo canavieiro do século passado.

Ainda no século passado, foram criados os núcleos de Conchas, Elias Fausto, Rafard, Santa Maria da Serra e São Pedro, todos ligados à cultura de cana-de-açúcar ou como local de pouso de tropeiros.

Águas de São Pedro é mais recente, tendo surgido em 1940, em decorrência da descoberta de fontes de água mineral.

São, portanto, quase todos núcleos antigos, a maioria do século passado, que cresceram envolvidos nos mesmos processos econômicos: o engenho-de-açúcar e o ciclo tropeiro; posteriormente, o ciclo do café e a ferrovia (no ramal da antiga Sorocabana-Bauru fica Laranjal Paulista; nos ramais de Campinas, Itu, Salto, Capivari, Rafard e Santa Maria da Serra). Contudo, nesses municípios, a ferrovia não teve papel dinamizador tão importante, principalmente pela proximidade de São Paulo e o porto de Santos.

QUADRO 5.

**MUNICÍPIOS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ SEGUNDO ANO DE CRIAÇÃO
SUB-REGIÃO 4-REPROGRAMAÇÃO**

| 4. Reprogramação Municipalidade | Região de Governo | Ano | Município mãe |
|--|------------------------------|------------|--------------------------|
| Águas de São Pedro | Piracicaba | 1948 | São Pedro |
| Capivari | Piracicaba | 1882 | Porto Feliz |
| Conchas | Botucatu | 1915 | Tietê |
| Elias Fausto | Piracicaba | 1944 | Monte Mor |
| Itu | Sorocaba | 1654 | Santana de Parnaíba |
| Laranjal Paulista | Botucatu | 1917 | Tietê |
| Piracicaba | Piracicaba | 1821 | Porto Feliz |
| Porto Feliz | Sorocaba | 1797 | Itu |
| Rafard | Piracicaba | 1959 | Capivari |
| Saltinho | Piraciba | 1991 | Piracicaba |
| Salto | Sorocaba | 1889 | Itu |
| Santa Maria da Serra | Piracicaba | 1959 | São Pedro |
| São Pedro | Piracicaba | 1881 | Piracicaba |
| Tietê | Sorocaba | 1842 | Porto Feliz |
| <u>Area de Influência</u> | | | |
| Americana | Campinas | 1924 | Campinas |
| Campinas | Campinas | 1797 | Jundiaí |

| Continuação do Quadro 5 | | | |
|--|------------------------------|------------|--------------------------|
| 4. Reprogramação Municipalidade | Região de Governo | Ano | Município mãe |
| | Campinas | 1944 | Campinas |
| Nova Odessa | Campinas | 1959 | Americana |
| Paulínia | Campinas | 1964 | Campinas |
| Santa Bárbara d'Oeste | Campinas | 1869 | Piracicaba |
| Sumaré | Campinas | 1954 | Campinas |
| Iracemápolis | Limeira | 1954 | Limeira |
| Limeira | Limeira | 1821 | Piracicaba |
| Brotas | Rio Claro | 1859 | Rio Claro |
| Torrinha | Rio Claro | 1922 | Brotas |
| Charqueada | Piracicaba | 1954 | Piracicaba |
| Mombuca | Piracicaba | 1964 | Capivari |
| Rio das Pedras | Piracicaba | 1894 | Piracicaba |
| Iperó | Sorocaba | 1964 | Boituva |
| Porto Feliz | Sorocaba | 1797 | Itu |
| Sorocaba | Sorocaba | 1661 | |
| Salto | Sorocaba | 1889 | Itu |

Fonte: Fundação SEADE, Informe Demográfico 1.

Até 1960, esses municípios cresceram, mas sem modificações estruturais acentuadas; alguns, como Itu, Salto e Tietê configuraram-se como pólos comerciais e têxteis da microrregião. No entanto, os municípios de São Paulo e Campinas capitalizaram as maiores transformações, relegando a esses municípios um papel secundário.

PÓLOS REGIONAIS, CIDADES E DINÂMICA ECONÔMICA RECENTE NAS SUB-REGIÕES DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

Os municípios da Hidrovia Tietê-Paraná em seu conjunto (somando-se os municípios do Projeto Calha e aqueles da Área de Influência do Plano de Fomento da CESP) vêm registrando taxas de crescimento da população superior às verificadas para a Região Metropolitana de São Paulo e para o conjunto do Estado, particularmente a partir dos anos 80 (Tabelas 1 e 2).

TABELA 1
TAXAS DE CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO (% AA)
BRASIL, ESTADO DE SÃO PAULO, REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO E
MUNICÍPIOS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ
1970-2000

| Áreas | 1970-1980 | 1980-1991 | 1991-2000 |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Brasil | 2,48 | 1,93 | 1,64 |
| Estado de São Paulo | 3,49 | 2,12 | 1,82 |
| RMSP | 4,46 | 1,86 | 1,68 |
| Capital | 3,67 | 1,15 | 0,91 |
| Periferia | 6,34 | 3,20 | 2,87 |
| Interior do Estado SP | 2,60 | 2,38 | 1,95 |
| Mun. Hidrovia Tietê-Paraná | 2,65 | 2,41 | 1,78 |

Fonte: Fundação IBGE, Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000.

Nos anos 70, a taxa de crescimento dos municípios da Hidrovia era de 2,65% a.a., muito próxima àquela verificada para o conjunto do Interior de São Paulo (2,6% a.a.) e ligeiramente superior à média brasileira, que havia sido de 2,5% a.a.. Essa década, contudo, ainda manifestava o enorme crescimento metropolitano, com a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) chegando a registrar uma taxa de 4,5% a.a. e seus municípios no entorno, 6,3% a.a.

TABELA 2
POPULAÇÃO TOTAL E TAXAS DE CRESCIMENTO SUB-REGIÕES
PROJETO CALHA
1970/2000

| Indicadores | Projeto Calha | | | | Total |
|-----------------|---------------|-------------|--------------|---------------|-----------|
| | Integração | Dinamização | Modernização | Reprogramação | |
| População Total | | | | | |
| 1970 | 140.775 | 462.869 | 467.517 | 329.329 | 1.400.490 |
| 1980 | 122.129 | 503.671 | 586.222 | 460.723 | 1.672.745 |
| 1991 | 146.197 | 603.898 | 759.014 | 637.581 | 2.146.690 |
| 1996 | 145.179 | 633.595 | 833.913 | 707.693 | 2.320.380 |
| 2000 | 147.936 | 670.321 | 891.783 | 774.474 | 2.484.514 |
| Taxas de Cresc. | | | | | |
| 1970-1980 | 1,82 | 1,83 | 2,62 | 3,00 | 1,79 |
| 1980-1991 | 1,65 | 1,66 | 2,38 | 3,30 | 2,29 |
| 1991-2000 | 0,13 | 1,17 | 1,81 | 2,18 | 1,64 |

Fonte: Fundação IBGE, Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991 e 2000

1. CARACTERÍSTICAS DAS ECONOMIAS REGIONAIS

A formação histórica do território paulista refletiu-se, ainda hoje, na diversidade e heterogeneidade das várias economias regionais do Estado. A seguir, faz-se um breve relato das tendências atuais da dinâmica econômica de cada sub-região da Hidrovia Tietê-Paraná.

Sub-Região 1

Com base econômica voltada para agropecuária, nesta sub-região predominam ramos que se caracterizam pela baixa utilização de mão-de-obra (pecuária de corte ao sul de Ilha Solteira e pecuária leiteira ao norte de Ilha Solteira) ou pela sua utilização sazonal (café, açúcar e laranja ao norte de Ilha Solteira), pela pouca mecanização da lavoura e pela predominância de grandes propriedades agrícolas.

Os municípios mais expressivos são Teodoro Sampaio e Castilho, que contribuem com 36,5% e 12,5%, respectivamente, dos empregos oferecidos na sub-região.

Os outros ramos da economia, ou seja, o secundário (indústria) e o terciário (comércio e serviços) são pouco expressivos, em pessoal ocupado e em ICMS gerado no Estado.

O desempenho econômico na sub-região 1 não é significativo no contexto do Estado de São Paulo, entretanto internamente à sub-região alguns municípios se destacam, como é o caso de:

Castilho - principalmente pela comercialização de produtos agropecuários e prestação de serviços.

Presidente Epitácio - por uma economia municipal mais diversificada, apresentando desempenho significativo nos três setores econômicos.

Teodoro Sampaio - por uma economia municipal apoiada principalmente no setor primário, que desempenha importante papel microrregional.

Guarani D'Oeste - na comercialização de produtos agrícolas (cana-de-açúcar) e principalmente na prestação de serviços.

Santa Fé do Sul - principalmente pelo setor terciário, mas com desempenho relevante no primário.

Panorama - principalmente pelo setor secundário, mas com desempenho significativo no setor terciário.

Ainda, as cidades que surgiram como pontos finais da estrada de ferro (Santa Fé do Sul e Presidente Epitácio) apresentam um setor terciário mais significativo, seguido por um secundário também expressivo. As outras cidades têm sua expressividade ligada a situações específicas, devido aos seguintes elementos: ausência de uma rede de cidades significativa no entorno (Teodoro Sampaio), proximidade de centros maiores e com economia complementar (Castilho) e inserção na economia regional da cana-de-açúcar (Guarani D'Oeste).

O número total de empregos ofertados nessa sub-região (20.231), ilustra uma relação emprego/número de trabalhadores disponíveis da ordem de um para cada seis trabalhadores, o que significa uma defasagem muito acentuada. Esse fato justifica a característica da sub-região como expulsora de população, principalmente na década de 70.

Essa tendência teve significativa modificação na década de 80, onde a sub-região apresentou uma taxa média de crescimento populacional positiva, que está apoiada, principalmente, no crescimento de Teodoro Sampaio e Paulicéia.

Ainda na década de 80, os municípios que apresentaram as maiores taxas de crescimento populacional foram Panorama, Paulicéia e Teodoro Sampaio. Paulicéia teve o crescimento mais elevado, passando de uma taxa de -3,49% ao ano (expulsor de população) para 5,23% ao ano.

Sub-Região 2

Essa sub-região apresenta, em termos econômicos, boa expressividade no contexto do Estado. Sua base econômica é predominantemente apoiada na agropecuária, com um setor terciário bastante desenvolvido e um setor secundário com certa expressividade no Estado e na totalidade da região de Projeto.

Ressalta-se que Araçatuba possui expressivo peso na região. Excetuando o pessoal ocupado em Araçatuba, a região passa a ter novo caráter em relação ao total da região do Projeto Calha, com redução sensível em todos os setores (principalmente no terciário).

Internamente à sub-região, sobressai o setor primário e cai a importância do terciário.

No setor primário, destacam-se a pecuária de corte e leiteira - apoiada no avanço de tecnologia genética, e a produção de cana-de-açúcar e cítricos. Há ainda culturas de café, algodão, arroz, soja e, atualmente, de seringueiras.

O setor primário tem boa participação no número de empregos oferecidos, tanto na sub-região como no total da região de Projeto. Esse fato é significativo se levado em conta que a agricultura é caracterizada pela mecanização e quimificação, especialmente nas culturas de laranja e café, e que predominam a agropecuária extensiva e as culturas sazonais fatores que geram baixa utilização de mão-de-obra. De modo geral, todo o setor está voltado para a agroindústria e uma parte dos produtos primários é beneficiado na própria região.

Os municípios mais expressivos na agropecuária são Araçatuba, Novo Horizonte e Pereira Barreto, que contribuem com 14,6%, 10,3% e 10,0%, respectivamente, dos empregos.

As atividades secundárias dividem-se entre as indústrias de transformação (sucro-alcooelras, cítricas, indústrias alimentícias, frigoríficas e laticínios), e as indústrias de bens de consumo, não-duráveis (vestuário, mobiliário etc.).

Os ramos de transformação de couros e peles, assim como de minerais não-metálicos, também estão presentes na região em diversos municípios, devido à grande oferta de matéria-prima.

O setor predominante na sub-região, em termos de pessoal ocupado, é o terciário, sendo que do total de oferta de empregos nesse setor, 63% está ligado aos serviços e 37% ao comércio, o que se deve principalmente à comercialização dos produtos alimentares produzidos na região.

Os grandes pólos comerciais são Araçatuba (com 36% das ofertas de emprego) e Lins, seguidos por Birigüi, Andradina e Penápolis. Contudo, o setor que realmente se destaca é o de serviços, com alto grau de especialização.

Araçatuba é o principal responsável pelo desempenho de serviços, com 60,6% do total de oferta de empregos, o que vem a demonstrar o papel de pólo regional de serviços desse município.

Embora predomine o setor terciário no pessoal ocupado da região, a maioria dos municípios possui sua base econômica subsidiada no setor primário.

Analisando os dados levantados, conclui-se que a sub-região possui desempenho relevante no contexto do Estado, devido a alguns núcleos mais significativos, que se destacam da média da região por seu desempenho econômico, a saber:

Araçatuba - sem dúvida, o maior destaque por sua característica de pólo regional de comércio e serviços, e pelo excelente desempenho nos setores primário e secundário.

Birigüi - destaca-se principalmente pelo setor secundário, especificamente em indústria de bens de consumo não-duráveis.

Penápolis - começa a se apresentar como importante centro industrial e de serviços

Lins - município que faz limite com a sub-região 3 (de modernização) e, depois de Araçatuba, o maior centro de comércio e serviços com alto grau de especialização.

Andradina - possui desempenho relevante nos três setores, com ênfase no terciário.

Pereira Barreto - destaca-se principalmente pelo setor primário. O desempenho deve ser dividido com Ilha Solteira, recém emancipado de Pereira Barreto, e que se destaca no setor de serviços.

A forma de ocupação do território desta sub-região, baseada no setor primário, em especial a produção do café, na primeira metade do século, conformou uma distribuição populacional com predominância na área rural. Esta situação vigorou até a década de 70, quando ocorre um processo de urbanização acelerada.

Sub-Região 3

A característica mais marcante da sub-região 3 é ter sua base econômica assentada predominantemente no setor terciário, principalmente no ramo de prestação de serviços, onde Bauru é o grande centro polarizador. O setor secundário também é expressivo e nessa sub-região estão instaladas indústrias de expressão nacional, como a Sanbra, o Pastificio Terra Branca, Acumuladores Ajax, etc., em Bauru; Equipamentos Clark, Estaleiro Centro-Oeste, Torque, Comercial Quintela etc., em Pederneiras; Dierberger S/A, Usina da Barra etc., em Barra Bonita; Usina Diamante, em Jaú; Staroup, em Botucatu, entre outras.

Na produção agrícola predominam a cana-de-açúcar, sericicultura, milho e frutas cítricas. A agropecuária também é expressiva, seja na criação de bovinos ou de suínos. O setor primário caracteriza-se pela baixa utilização de mão-de-obra (pecuária), e sua utilização sazonal (cana e laranja). A lavoura é bastante mecanizada, o que, de um lado, aponta para uma modernização do setor e, por outro, sinaliza para o menor emprego de mão-de-obra no campo.

A oferta de empregos dessa sub-região é muito significativa, concentrando, em média, 34,7% de todos os empregos da área de projeto, sendo que todos os setores são bem representados.

Internamente à sub-região há predominância de empregos no setor terciário, seguido pelos setores secundário e primário (menos representativo). Os municípios que mais oferecem empregos, somados os três setores, são São Manuel, Jaú, Dois Córregos e Cafelândia, que contribuem com 11%, 9,9%, 7,9%, 7,3%, respectivamente.

No setor secundário, os municípios que mais oferecem empregos são Bauru, Jaú e Botucatu, que juntos perfazem 69% das ofertas na sub-região.

Uma peculiaridade da sub-região no setor secundário é a presença de diversos ramos industriais em vários municípios.

Os ramos industriais predominantes são os seguintes: produtos alimentares (Bauru, Jaú, Barra Bonita, Macatuba e São Manuel); vestuário, calçados e artigos em tecidos (Barra Bonita, Bauru, Botucatu, Ibitinga, Jaú e Mineiros do Tietê); material e transportes (Bauru, Botucatu e Pederneiras); têxtil (Bauru, Jaú e São Manuel); madeiras (Bauru, Botucatu, Itapuí e São Manuel) e minerais não-metálicos (Barirí, Barra Bonita, Bauru, Conchas e Pederneiras).

O terciário é o setor com maior peso relativo na sub-região, oferecendo 51,2% dos empregos. Nele, o ramo que oferece o maior número de empregos é o de prestação de serviços.

No setor terciário, se utilizado o indicador "pessoal ocupado", destacam-se os municípios de Bauru (com a maior expressão sub-regional: 47,4% dos empregos oferecidos), Jaú e Botucatu. O Município de Bauru possui comércio elitizado (conta com um *Shopping Center*) e prestação de serviços sofisticada, com grande desenvolvimento da rede bancária.

Analisando os dados apresentados, conclui-se que o desempenho da sub-região 3 no estado é significativo, seja no setor secundário, seja no terciário.

Contudo, é bom ressaltar que esse bom desempenho está centrado no ótimo desempenho de três municípios: Bauru, Jaú e Botucatu. São eles que sustentam o desempenho econômico da região e exercem sobre os outros municípios um intenso efeito polarizador.

É interessante ressaltar, ainda, que para o número total de empregos ofertados na sub-região (160.634), a relação emprego/número de trabalhadores disponíveis é da ordem de um para 2,8 trabalhadores, taxa relativamente boa se considerada a recessão econômica por que o país atravessa.

Dessa forma, essa região tem-se revelado atrativa em termos populacionais, com taxas de crescimento médias, positivas nas duas últimas décadas e comparáveis às médias das taxas do Estado de São Paulo.

Três municípios apresentaram, na última década, taxas de crescimento muito elevadas que os diferenciam dos restantes: Igarapu do Tietê, Mineiros do Tietê e Bauru.

Sub-Região 4

A expressividade econômica de alguns municípios da sub-região 4 no contexto do estado (Piracicaba, Itu e Salto) e a predominância do setor secundário são as características mais importantes da estrutura econômica. Do número de empregos ofertados na sub-região, 49,3% são no setor secundário, representando um predomínio significativo.

Outra característica importante é o peso relativo dessa sub-região na oferta de empregos de toda a região de projeto. Dos empregos industriais, 48,6% estão aqui concentrados, enquanto o número de empregos no terciário é somente suplantado pela sub-região 3. Mesmo assim, a diferença não é tão significativa (37,8% dos empregos no setor terciário, na região do projeto, estão na sub-região 3).

O setor primário tem desempenho pouco significativo na sub-região; contudo, no contexto geral do projeto ele é relevante (não temos dados sobre os municípios de Águas de São Pedro e Santa Maria da Serra).

Nesse setor predomina a agropecuária e principalmente em Piracicaba e Anhembi e as culturas de cana-de-açúcar, laranja e algodão. A agricultura caracteriza-se, ainda, pela alta mecanização da lavoura.

Os municípios mais expressivos são Piracicaba, Porto Feliz, Capivari e Tietê, contribuindo, respectivamente, com 25,9%, 17,3%, 11,0% e 9,3% dos empregos no setor primário.

No secundário, os municípios mais expressivos quanto à oferta de empregos são Piracicaba, Itu e Salto, contribuindo, respectivamente, com 42,0%, 20,8% e 18,5% do número total de empregos.

Observa-se também, por outros dados coletados, que a preponderância de Piracicaba é muito grande: oferece o dobro de empregos, consome cinco vezes mais energia elétrica e possui quatro vezes mais indústrias que o segundo colocado, Itu.

Algumas empresas de importância nacional estão localizadas naquele município, como o Grupo Dedini, a Acetatos do Brasil Ltda, Acebrás, a Indústria de Papel Piracicaba S/A (Grupo Simão), as Indústrias Reunidas de Bebidas Tatuzinho - Três Fazendas S/A.

Na sub-região estão instaladas, ainda, a Brinquedos Mimo (Itu), a Indústria de Papel e Celulose de Salto (Salto), a Usina Açucareira Bom Retiro e a Usina Açucareira Santa Cruz (Capivari), entre outras.

Os ramos que mais se destacam no secundário são: mecânica (Itu, Salto e Piracicaba), produtos alimentares (Capivari, Itu, Porto Feliz, Rafard e Piracicaba), metalurgia (Itu, Salto e Piracicaba), minerais não-metálicos (Itu, Capivari, Laranjal Paulista, Piracicaba, Porto Feliz, Salto e Tietê), têxtil (Itu, Porto Feliz, Salto e Piracicaba), vestuário, calçados e artigos em tecidos (Capivari, Itu, Salto, Tietê e Piracicaba) e madeiras (Itu, Salto, Tietê e Piracicaba).

De 1980 a 1988, para os empregos ofertados no setor secundário, na região, houve aumento de oferta da ordem de 23%, um resultado significativo em um país que passa por um grave quadro recessivo.

O setor terciário (comércio e serviços) também é significativa na sub-região, conforme já apontado. Nesse setor, os municípios que mais se destacam (número de empregos ofertados) são Piracicaba (53,8% do total de empregos no setor), Itu (17,2%) e Salto (7,6%).

Os dados econômicos levantados mostram que o desempenho da sub-região no estado é significativo. Contudo, é bom ressaltar que esse bom desempenho está centrado no excelente desempenho de Piracicaba (município mais expressivo da sub-região nos três setores econômicos) e no bom desempenho de Itu e Salto.

São, na verdade, esses municípios que dão sustentação ao desempenho econômico da sub-região, exercendo sobre os outros um grande efeito polarizador.

É interessante ressaltar, ainda, que para o número de empregos ofertados na sub-região (152.382), a relação emprego/número de trabalhadores disponíveis é da ordem de um para 1,5 trabalhadores, uma taxa excelente se considerada a recessão econômica por que o País atravessa.

Dessa forma, essa região tem-se revelado atrativa em termos populacionais, com taxas médias de crescimento elevadas nas duas últimas décadas. Esse crescimento foi superior à taxa média do Estado de São Paulo na década de 70, sendo que a taxa da sub-região decresceu no período 1980/1991 (em relação à década de 70), porém mantém-se ainda entre os maiores valores para o estado. Ressaltase ainda que o município de Salto apresenta um crescimento atípico, com taxas extremamente elevadas.

2. PÓLOS REGIONAIS E ESPACIALIDADES PAULISTAS: A INSERÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ

O cenário recente do Interior paulista aponta para um dinamismo econômico que o caracteriza como a segunda concentração industrial do país. Esse dinamismo, apesar da crise, se expressa tanto nos setores de atividade como na geração de novos empregos urbanos e na multiplicação de pólos urbanos industrializados (Cano e Pacheco, 1989).

A configuração econômico-social no Interior, com a consolidação de um número significativo de pólos regionais no período 70-80, com mudanças importantes no conjunto dos municípios em relação a seu tamanho populacional, suas taxas de crescimento e de urbanização, não pode ser explicada sem referência ao fenômeno migratório. O dinamismo e a complexidade do processo de interiorização do desenvolvimento paulista (Negri, 1996; Cano, 1988), e atualmente as novas dimensões espaciais da indústria paulista (Negri e Pacheco, 1993), expressam-se no aumento do número de municípios de médio e grande porte e na expansão e fortalecimento da rede urbana de centros regionais e de pólos industrializados. O processo de desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), iniciado em meados dos anos 60, com maior intensidade nos 70, induziu à formação de eixos de expansão econômico-populacionais no Interior do Estado que propiciou movimentos migratórios nessa direção.

Esse contexto recente do interior imprimiu uma nova característica à RMSP, qual seja: a emigração metropolitana em direção às regiões mais urbanizadas e concentradoras de atividades econômicas do interior paulista, já nos anos 70. Naquela década, a metrópole ainda havia canalizado e absorvido a maior parte dos fluxos migratórios interestaduais em direção ao Sudeste, embora no contexto intra-estadual já começasse a redefinir seu papel de grande pólo de atração de população. De fato, nos anos 70, a RMSP estabelecia com as regiões situadas em seu entorno imediato, e que haviam se beneficiado diretamente dos incentivos governamentais da interiorização do desenvolvimento econômico¹, trocas populacionais significativas, chegando a registrar uma emigração de quase 500 mil pessoas em direção ao interior (Cunha, 1987); nesse período, entretanto, a entrada de migrantes do interior para a metrópole ainda superava o movimento inverso, o que ainda correspondia, nessas trocas populacionais, a um saldo positivo para a RMSP.

As principais regiões do Interior receptoras dos fluxos migratórios com origem na RMSP também se destacaram pela absorção de fluxos migratórios oriundos de regiões próximas ou circunvizinhas, nas duas décadas em questão, configurando a formação de *pólos regionais* caracterizados em função de suas atividades econômicas e de seu papel concentrador de fluxos populacionais. Esses pólos regionais não se referem apenas a um município de maior expressão que polariza uma determinada área de influência; tratam-se de configurações urbano-regionais, onde a interação e os nexos existentes entre as cidades e estas e seu entorno conformam uma região. O pólo traduz um conjunto de municípios que

¹ Veja-se a respeito Negri (1996) e Cano (1988).

se interagem do ponto de vista econômico, social e demográfico, com o crescente surgimento de centros e subcentros regiões, acentuando a heterogeneidade regional. É nesse sentido que um determinado município não pode ser entendido sem sua contextualização regional.

Configuraram-se, já nos anos 70, os pólos nas Regiões de Governo de São José dos Campos, Sorocaba, Campinas, Ribeirão Preto, Bauru, São José do Rio Preto, sendo que a Região de Santos destacou-se como um importante pólo no litoral, constituindo um dos eixos da desconcentração populacional da RMSP. Nos anos 80, inclui-se ainda o pólo de Araçatuba.

Nos anos 70, a questão da regionalização tornou-se mais evidente em função das distintas economias regionais. Do ponto de vista populacional, a regionalização refletia, em grande medida, o dinamismo industrial ou agroindustrial das regiões e sua capacidade de absorção de expressivos contingentes migratórios interestaduais e intra-estadual. Ou seja, a dinâmica econômica das áreas propiciava a concentração de fluxos migratórios nas regiões que se beneficiaram com o processo de interiorização da indústria.

Nos anos 80, particularmente a partir de 1985 e início dos 90, esse processo de desconcentração industrial perdeu dinamismo, em função do “esgotamento dos ciclos de investimentos dos anos setenta que fez a economia do Interior paulista tender a apresentar um comportamento similar ao da metrópole” (Cano et al, 1994:5). Apesar da continuidade do processo de interiorização, os autores apontam que este se processou em um ritmo menos intenso, dada a perda de dinamismo da indústria em seu conjunto. No final dos anos 80 e início dos 90 já se pode notar os incipientes efeitos do processo de reestruturação produtiva no Estado, onde “a metrópole não deixará de ser a principal área industrial do país, mas continuará a perder peso e a se transformar num centro de serviços de âmbito nacional (..) é no interior de São Paulo que se encontram as maiores possibilidades de crescimento da indústria. Mas este processo não irá se refletir por igual em todo o território paulista. Os maiores ganhos ficarão por conta da rede de cidades médias localizada ao longo dos grandes eixos de circulação da malha viária do interior, em especial na região de Campinas e nas suas ligações com Sorocaba e Ribeirão Preto” (Negri e Pacheco, 1993:73).

Desse modo, a RMSP tem dividido seu dinamismo econômico e populacional com as regiões do Interior, muito embora se destaque como o principal centro financeiro e de serviços especializados do país. Na realidade, o delineamento nos anos 70 do novo padrão de urbanização no Estado, que viria a se consolidar na década seguinte, assegurou às distintas dinâmicas urbano-regionais ao longo dos anos 80 papel relevante no processo de redistribuição espacial da população e de regionalização.

Assim, pode-se dizer que os anos 80 foram marcados pela dispersão da migração no Interior de São Paulo, dispersão esta associada ao recente processo de urbanização e de redistribuição espacial da população, com a consolidação e emergência dos pólos regionais. Na realidade, a expansão da área de influência de determinado pólo propiciou movimentos migratórios mais circunscritos ao dinamismo das regiões, predominando movimentos migratórios *inter-regionais*, em especial desencadeados da RMSP e de regiões próximas, e *intra-regionais*, induzindo à diversificação dos deslocamentos populacionais.

A caracterização das áreas de acordo com a situação de seu município-sede no processo de redistribuição interna da população, permitindo compreender melhor o papel que desempenham no processo de urbanização e de desconcentração populacional. Isto é, além dos movimentos migratórios inter-regionais, a intensa mobilidade intra-urbana² também constitui uma das especificidades do processo de reorganização da população no espaço urbano-regional, com a presença de subcentros, indicando, portanto, uma diferenciação cada vez mais complexa do espaço urbano **dentro** das próprias regiões (Gottdiener, 1993).

Podese classificar esses pólos regionais segundo os processos de redistribuição interna de suas populações da seguinte maneira: pólos regionais adensados (RMSP e Santos), pólos regionais consolidados (Campinas, São José dos Campos, Ribeirão Preto e Sorocaba), pólos regionais em processo de consolidação (Bauru e São José do Rio Preto), pólos regionais emergentes (Araçatuba)³.

Os pólos regionais desempenham papel fundamental na redistribuição espacial da população, emprestando novas características ao processo de urbanização, com a recuperação populacional e inversão na tendência dos pequenos municípios e pelo decréscimo no ritmo de crescimento das cidades de médio e grande porte. Podese dizer que a recente configuração migratória resultante no espaço já é, por sua vez, muito mais o efeito de uma redistribuição interna de população do que a alocação de novos contingentes migratórios interestaduais, como ocorreu na década de 70.

Torna-se importante ressaltar ainda que a localização geográfica das aglomerações acima citadas vêm delineando *eixos de expansão urbana no Interior*, evidenciando a consolidação de espaços regionais, cuja contiguidade foi extremamente favorecida pela melhoria das redes viárias e de telecomunicações⁴. Os pólos regionais de Campinas, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, juntamente com suas respectivas áreas de aglomeração, constituem o **eixo consolidado**, concentrando 38% da população do Interior do Estado. Nessas regiões é expressiva a produção agrícola vinculada a uma agroindústria moderna, produtora de açúcar e álcool, carnes, suco de laranja e subprodutos da soja. Além disso, sobretudo em Campinas, localizam-se indústrias de alta tecnologia ligadas aos setores de ponta da indústria nacional, tais como a petroquímica, telecomunicações, papel e celulose etc.

Ao longo dos anos 80 veio somar-se a esse eixo consolidado um **eixo emergente**, que engloba basicamente os pólos de Sorocaba, Bauru e Araçatuba.. Este eixo, na realidade, é constituído pelo conjunto de municípios localizados na área de influência da Hidrovia Tietê-Paraná; o governo estadual continuou priorizando a integração da malha viária interna no

² Entendida como os deslocamentos de população dentro de um mesmo contexto urbano-regional (ou urbano-metropolitano). Veja-se Villa e Rodríguez (1994).

³ Esta caracterização foi elaborada a partir dos fluxos migratórios intra-regionais, através das tabulações especiais do censo de 1980, particularmente das trocas líquidas de população entre os municípios de cada região, juntamente com estudos elaborados com base nas visitas de campo às áreas e, finalmente, com os resultados do censo de 1991, especialmente os saldos migratórios. Veja-se Baeninger, 1994.

⁴ Veja-se Bógus, LM. M. e Baeninger, R. (1995). Redesenhando o Espaço no Interior Paulista: desconcentração e expansão urbana. *Revista São Paulo em Perspectiva*. vol.9/n.3. Fundação SEADE, São Paulo.

Estado de São Paulo, com impactos em vários municípios das obras e instalação da Hidrovia Tietê-Paraná.

As taxas de crescimento populacionais dos municípios situados nesse vetor de crescimento paulista, no período 1991-2000, chegaram a ser bem mais elevadas em regiões como Rio Claro, Itapetininga, São José do Rio Preto, Jaú, Bauru, entre outras, que aquela verificada para o conjunto do Interior do Estado no mesmo período. Cerca de 40% do crescimento populacional ocorrido para o conjunto dos municípios da Hidrovia se deveu à migração, no primeiro quinquênio dos anos 90, com destaque para aqueles situados nas regiões de São José do Rio Preto, Bauru, Jaú e, mesmo para aqueles que apresentaram uma diminuição em seus saldos negativos, como municípios das regiões de Dracena, Andradina, Lins, Jales e Votuporanga.

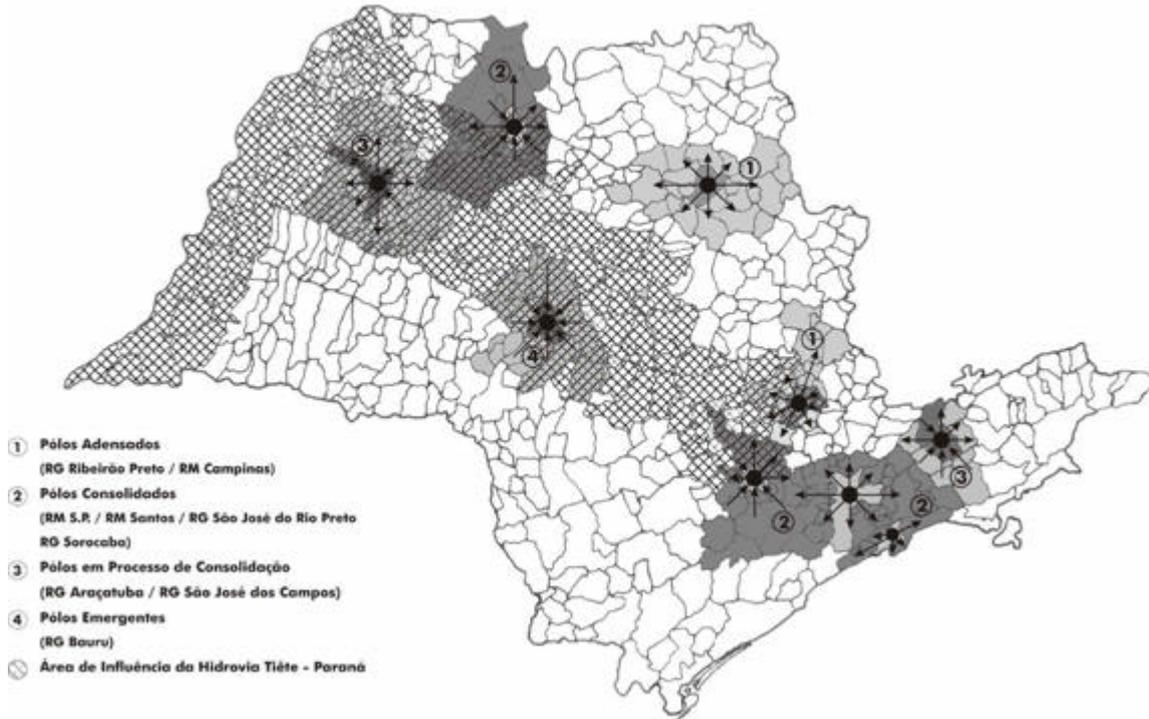
Esse eixo de crescimento econômico-populacional do Estado representa 35% dos municípios do interior (206 localidades), concentrando mais de 6 milhões de habitantes em 2000 (37% da população interiorana). Assim sendo, a extensão dessa Hidrovia pode representar um impulso dinamizador importante para os municípios da área.

No entanto, para que se possa conhecer e entender as potencialidades das localidades situadas nesse eixo é preciso que a regionalização dos municípios da Hidrovia esteja também baseada no fato de que a dinâmica dos municípios extrapola os limites físicos da calha do rio Tietê; muitas vezes as cidades estão voltadas para a realidade de uma sede de pólo regional não contemplada nos projetos da Hidrovia.

No Mapa 5 pode-se observar a sobreposição dos pólos regionais com os municípios da Área de Influência da Hidrovia Tietê-Paraná. Vários municípios situados ao longo da Hidrovia desempenham papel importante e diferenciados nos seus distintos contextos regionais polarizados; é o caso de Pederneiras, cujo função regional está relacionada com seu papel de cidade-dormitório de Bauru e muito menos aos projetos já implantados da própria Hidrovia. Na realidade, as especificidades que os processos de redistribuição espacial da população e de urbanização adquirem em São Paulo envolve tanto analisar as novas formas de configuração dos espaços urbanos⁵, quanto os elementos da própria dinâmica migratória, particularmente o papel das recentes modalidades de deslocamentos populacionais na caracterização interna dessas áreas; deslocamentos estes que contribuem para a formação das novas espacialidades urbanas.

⁵ A bibliografia recente acerca das novas configurações urbanas baseia-se, fundamentalmente, nos impactos territoriais do processo de reestruturação produtiva (Benko, 1994; Benko e Lipietz, 1996; Sassen, 1990, entre outros); a emergência desse processo em São Paulo poderá se refletir na configuração de novas espacialidades, sobretudo nos 'tecnopólos' de Campinas, São José dos Campos e São Carlos (Cano, 1993; Pacheco, 1993; Tapia, 1993).

Pólos Regionais e Área de Influência da Hidrovia Tiête - Paraná
(Principais Fluxos Migratórios Intra-Regionais)



(Fonte: NEPO/UNICAMP - Redistribuição da População e Meio Ambiente - São Paulo e Centro Oeste.
Estudo de caso: Processos Migratórios, Urbanização e Meio Ambiente no Novo Eixo Paulista: A Área de Influência da Hidrovia Tietê - Paraná.)

MUNICÍPIOS PEQUENOS NO EIXO DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ: TRANSFORMAÇÕES RURAIS E PROCESSO DE ESTRUTURAÇÃO DOS ESPAÇOS REGIONAIS¹

*Maria Teresa Manfredo
Rosana Baeninger*

Este estudo está voltado aos municípios pequenos da Hidrovia Tietê-Paraná, buscando identificar a dinâmica recente desses municípios, suas articulações, suas novas vocações que compõem a estruturação regional.

As considerações que serão apresentadas baseiam-se nos resultados dos Censos Demográficos de 1970 a 2000, bem como em entrevistas qualitativas e análises regionais. A partir da caracterização sociodemográfica das cidades pequenas e suas possíveis inserções na regionalização do Eixo da Hidrovia foram realizadas visitas a campo nas cidades, com menos de 20 mil habitantes, a saber: Arealva, Borborema, Boracéia, Cafelândia, Elias Fausto, Guarantã, Sabino, Santa Maria da Serra e Tabatinga.

A estruturação vivenciada nesses espaços aponta um novo cenário urbano, transformações no rural, onde os nexos existentes entre as cidades passaram a assumir características não ligadas necessariamente com a industrialização dos espaços; a busca por vocações locais ou regionais vem impulsionando a inserção dos pequenos municípios no processo de reestruturação dos espaços regionais, tanto no meio rural quanto urbano.

3.1. TRANSFORMAÇÕES NO(S) RURAL (IS): ENFOQUES TEÓRICOS ADOTADOS

As transformações ocorridas na economia brasileira trouxeram, sobretudo para o interior de São Paulo, uma intensificação da industrialização e uma ampliação do setor de serviços (Cano, 1988). Essas mudanças foram mais concentradas em determinadas localidades, beneficiando, particularmente as cidades de grande e médio porte. Dentro deste cenário socioeconômico, o que restaria às pequenas cidades? Tratar-se-ia de meros resíduos deixados pela ebulição urbano-industrial da segunda metade do século vinte? Por que em grande parte desses pequenos municípios está voltando a haver um crescimento populacional? Como estaria se dando sua inserção regional?

No andamento do estudo, as análises foram direcionadas para âmbito rural, pois as transformações urbanas paulistas não estavam sendo suficientes para explicar as modificações ocorridas nestas pequenas localidades. De fato, não evidenciavam o papel que estas estavam exercendo regionalmente e os motivos de sua atratividade populacional, uma vez que não se tratavam de espaços possuidores de grandes indústrias; sua rede de serviços é, na grande maioria, precária, tratando-se de localidades bastante marcadas pelo contexto rural.

A revisão bibliográfica focada no rural permitiu compreender processos mais gerais, de transformações de ordem macroeconômica, que podem contribuir para uma reconfiguração dos próprios municípios pequenos, bem como de seu papel para a estruturação regional. A relação rural/urbano se refaz, se redefine, construindo novos e distintos arranjos entre essas espacialidades.

Graziano da Silva (1999) explicando as diferenças quantitativas desses dois territórios – como níveis de renda, grau de acesso a bens e serviços, dentre outros - aponta como nos dias atuais, rural e urbano não se anulam e sim, se complementam. Segundo o autor, a partir da modernização da agricultura, e também da ampliação dos mercados de bens e serviços para os setores rurais, houve uma maior ocupação da população rural brasileira em postos não agrícolas e uma crescente evidência da importância da combinação de atividades agrícolas e não-agrícolas no meio rural, caracterizando o “novo rural brasileiro”.

Ou seja, o espaço rural brasileiro não pode mais ser ligado à produção de mercadorias agrárias estritamente. O meio rural aparece no contexto atual como um espaço multifacetado que oferece - além de produtos agrícolas e mão-de-obra - bens naturais, turismo, lazer e a possibilidade de combinar, no espaço local-regional, postos de trabalho com pequenas e médias empresas (Graziano da Silva, op. cit). Assim, mudando de ramo de atividade (de agrícola, para não-agrícola) ou ainda combinando estes dois tipos de atividades (pluriatividade), a população rural brasileira tem uma outra alternativa para aumentar sua renda, sem ter necessariamente que se mudar para a cidade (Graziano da Silva, op. cit.).

De acordo com Graziano, essas atividades passaram a formar verdadeiras cadeias produtivas abarcando não apenas transformações agro-industriais, mas também serviços relativamente complexos nos ramos de distribuição, comunicações e embalagens, visando nichos de mercado muito particulares para sua inserção na economia (Graziano da Silva, op. cit.).

As principais atividades não-agrícolas com importância crescente no meio rural brasileiro seriam: 1) as relacionadas à agroindústria no meio rural; 2) as ligadas ao próprio lugar e à preservação do meio ambiente – aqui se incluem moradias, turismo, lazer etc.; 3) proliferação de sítios de recreio ou chácaras de lazer, voltadas à classe média urbana, localizadas em áreas próximas a rios ou reservas florestais e com fácil acesso. (Graziano da Silva, op. cit)

Haveria também um conjunto de “novas”¹ atividades agropecuárias que também comporia este “novo rural”. Essas também estariam visando nichos específicos de mercado; com mais detalhes, seriam atividades até então sem importância econômica, muitas vezes realizadas como “hobbies”, que dentro de um mercado globalizado ganham nova significação - são exemplos desse tipo de produção: piscicultura (pesque-pagues), criação de animais exóticos (avestruz, rãs, javali etc.), olericultura, fruticultura de mesa, dentre outros (Graziano da Silva, op. cit).

É importante esclarecer aqui, que o autor não considera que este processo venha ocorrendo homogeneamente em todo o país. “(...) É evidente que há diferenças substanciais, ainda que se possam observar, em graus diferentes de importância relativa conforme as diferentes regiões do país (...)” (Graziano da Silva, op. cit: 09). O fato é que não se pode negar que essas transformações

¹ A palavra novo, ou nova, aparece aqui entre aspas porque são atividades que já existiam, apenas receberam outra significação com a recente configuração da estrutura produtiva

vêm ocorrendo, no entanto, são mais evidentes em determinadas espacialidades, sobretudo, no Estado de São Paulo, dada toda sua história sócio-econômica.

Uma outra abordagem sobre o mesmo tema, porém, com foco numa análise mais interna, é realizada por Wanderley (2000)². A autora analisa estas transformações, no que diz respeito à estrutura e vida local, ligadas à dinâmica social no meio rural e acredita que isto seja resultado da convergência de diversos fatores – especialmente de origem macroeconômica. Assim, é apontada para a emergência de uma “nova ruralidade”. Longe de serem encaradas como um processo homogeneizador, estas transformações resultam numa profunda diferenciação dos espaços rurais, tanto quando se compara estes aos espaços urbanos, quanto internamente, no que se refere à rede de transformações desenhada.

A autora lembra que nos tempos atuais o desenvolvimento dos espaços rurais dependerá, não só do dinamismo agrícola, mas também de sua capacidade de atração de outras atividades econômicas e outros interesses sociais, realizando assim uma profunda “resignificação” de suas próprias funções sociais (Wanderley, op. cit.).

Um importante aspecto apontado seria o de que a distância física e social que tradicionalmente existia entre os habitantes das zonas rurais e das urbanas, foi sendo gradativamente reduzida. Esta “paridade” é fruto, além da expansão efetiva das cidades, do crescente acesso da população rural a bens e serviços modernos e a níveis de renda mais próximos aos dos habitantes das cidades – a consequência disso tudo seria, dentre outras coisas, uma maior interação entre as populações rurais e urbanas, em diferentes e múltiplas dimensões da vida social (idem).

Além da modernização rural e da paridade social, outros fatores como, por exemplo, uma maior acessibilidade a meios de transportes e comunicação e estímulos de desenvolvimento local, contribuíram para a redução de fluxos migratórios do campo para a cidade, ao mesmo tempo em que atraiu certas categorias sociais para o meio rural³ (idem). Acrescentando a este processo a “crise do modo de vida urbano”, podemos observar o que Kayser (1990, *apud* Wanderley, op. cit.: 98) chamou de “renascimento rural” – que se confirma sobretudo em países desenvolvidos, em pequenos municípios, e não somente naquelas localidades rurais sob influência direta das cidades próximas, mas também nas mais distantes (Wanderley, op. cit.). É ressaltada ainda, a importância crescente da classe média de origem urbana no meio rural, muitas vezes portadora de uma “visão idílica” deste espaço, buscando o contato direto com a natureza (Wanderley, op. cit.).

Estas transformações podem, assim, gerar conflitos diversos, especialmente no que se refere à identidade local, uma vez que “embora as pessoas estejam seguras de que são ‘residentes rurais’, de que vivem num lugar rural e que adotam um estilo de vida rural, estão menos certas do que o ‘rural’ pode significar nestas circunstâncias” (Fitchen, 1991: 248, *apud* Wanderley, op. cit.: 99).

² Este artigo nos traz importantes discussões sobre o processo de transformações no meio rural observado a partir do fenômeno de reestruturação produtiva. Cabe dizer ainda, que apesar da autora propor uma reflexão sobre as transformações do mundo rural nas sociedades modernas avançadas, acreditamos (e nosso trabalho de campo também deixou claro isso), que grande parte das discussões também podem ser trazidas para o âmbito do rural paulista, sobretudo no que se refere aos municípios por nós visitados. O artigo de Wanderley contribui ainda no sentido de ser baseado em uma bibliografia relativamente pouco difundida no Brasil.

³ A autora se refere aqui inclusive a pessoas aposentadas: “(...) boa parte dos quais reencontravam suas origens rurais, após o período de atividade produtiva. Dispondo de recursos e em condições de aproveitar a ‘terceira idade’ (...)” (p. 99)

Dessa forma, os conflitos gerados refletem variadas concepções sobre o que seja rural e dos usos que podem se dar aos espaços rurais (Wanderley, op. cit.).

Assim, Wanderley conclui que chegamos a um ponto em que as diferenças entre rural e urbano muitas vezes não se dão mais no nível de acesso aos bens materiais e sociais, que estão sendo, de alguma certa forma, homogênea distribuídos entre os habitantes dessas duas espacialidades. Também seus modos de vida não se diferem gritantemente. As especificidades de cada um vão se manifestar portanto no plano das “identificações e reivindicações da vida cotidiana”, de modo que o “rural”, constituído a partir de uma referência espacial e “inserido num campo ampliado de trocas sociais”, se torne um *ator coletivo* (Wanderley, op. cit.).

Resta-nos esclarecer que a autora não considera que todas estas transformações estejam ocorrendo de forma homogênea em todos os territórios – inclusive nas sociedades de capitalismo avançado. “Partes significativas do espaço rural correspondem, freqüentemente, às zonas mais fragilizadas dos territórios nacionais, que ainda se diferenciam do urbano pelas suas condições de inferioridade no que se refere, precisamente, ao acesso da população aos bens e serviços materiais, sociais e culturais” (Wanderley, op.c it.: 114).

3.2. TRANSFORMAÇÕES NO(S) RURAL (IS): HETEROGEIDADES E DIVERSIDADE LOCAL

Nos municípios visitados, os entrevistados manifestaram que o rural é o setor mais forte do local, o que coincidia muitas vezes também, com o que mais gera emprego. Estes municípios estão se desenvolvendo também devido a outros interesses sociais que vêm surgindo em direção ao meio rural; no caso de alguns municípios visitados, deve-se mencionar o retorno dos aposentados ou famílias de classe média que buscam o retorno ao local de origem ou melhor qualidade de vida. Este desenvolvimento também se deve a um novo eixo de atração de atividades econômicas (no caso, de Borborema e Arealva, residências de lazer). À luz de Wanderley (op. cit.) pode-se afirmar que, houve nesses locais uma “resignificação” da função social do rural, e dos próprios municípios.

Não se pode negar ainda, que está havendo portanto uma maior interação entre as populações rural e urbana. Assim como uma maior acessibilidade de transporte e comunicação – tão presentes atualmente no rural paulista – além de estímulos de desenvolvimento local, como por exemplo, por parte da prefeitura. Todos estes fatores, aliados a uma “crise do modo de vida urbano”, fazem com que estas modificações se tornem viáveis.

É claro que há outros motivos que também contribuem para que se tenha um maior desenvolvimento destes municípios, a grande maioria deles intimamente ligada a transformações no meio rural advindas da reestruturação produtiva. Como pudemos verificar, em Cafelândia o setor de serviços é também muito procurado por cidades ainda menores (Guarantã, Pongai etc.). Além disso, há também neste município uma grande variedade de plantações de culturas que visam nichos específicos de mercados, caracterizado por Graziano da Silva como típicas do “novo rural”. De acordo com a Casa da Agricultura de Cafelândia, há a criação de avestruz; um pesque-pague; cultivo de manga, macadame, abacate, amora, pinha, goiaba, pimentão, limão, sorgo, tangerina, além da plantação de seringueira e o cultivo de

culturas mais convencionais como cana, laranja, milho, café, soja, amendoim e a criação de gado de corte e de leite.

Há ainda no município 29 pequenas indústrias que variam entre o setor de vestuário, alimentício, papel, móveis, calçado, até materiais de comunicação, dentre outros. Ainda, obtivemos dados da própria prefeitura, que relatam que diariamente 400 pessoas viajam até o município de Lins para trabalhar em um grande frigorífico da região. Por fim, um dos entrevistado nos disse que Cafelândia é muito tradicional na área de eventos (carnaval, festa de rodeio, feira de artesanato), o que atrairia a visita de grande parte da região.

Em Arealva há o predomínio de pequenas propriedades, de acordo com dados da Casa da Agricultura Municipal, 70,35% das propriedades têm de 0 a 50 ha – o que é um bom fator para o desenvolvimento local; como bem aponta Veiga (op. cit.), todos os municípios rurais com mais altos Índices de Desenvolvimento Humano (como é o caso de Feliz/RS) são localidades com forte predomínio de pequenas propriedades e agricultura familiar.

Ainda segundo dados da Casa da Agricultura, há em Arealva o intenso cultivo de olericultura, e fruticultura como banana, ponkan, mexerica que são comercializadas em Bauru. Há também a existência de culturas mais tradicionais como café, cana-de-açúcar, milho, soja e amendoim. Além disso, foi citado nas entrevistas que um importante ramo dinamizador do município seria a pequena indústria de transformação (bordado), assim como a indústria de móveis.

Um outro município que possui rede diversificada de atividades é Santa Maria da Serra. Este município, que cresceu populacionalmente desde 1970 até 2000 (passando de 2147 habitantes para 4619), tem se destacado regionalmente pelo cultivo de hortaliças pelo sistema orgânico; além disso há um pesque-pague na cidade e a produção de sucos naturais (o maracujá com maior intensidade, além da acerola, abacaxi e laranja). Por margear o Rio Tietê, há ainda o interesse em se investir no turismo, buscam ter o título de Estância Turística.

Temos ainda o caso de Elias Fausto. Município que sempre apresentou taxas de crescimento populacional positivas, desde 1970 a 2000, também mostra-se com grande diversificação em suas atividades produtivas. Além do tradicional cultivo da cana-de-açúcar, há ainda plantações irrigadas de tomate, berinjela e uvas – que de acordo com dados da prefeitura, são fornecidos a grandes supermercados da região. Há ainda a presença de pequenas indústrias nos ramos de: embalagem, plásticos, têxtil, produção de cestas básicas e de móveis.

Sobre as pequenas indústrias destes municípios cabe ainda uma observação. De acordo com as entrevistas, em grande parte dos locais visitados, há uma tendência de utilizar trabalho doméstico para a realização das fases mais artesanais do processo produtivo fabril – é o que Veiga (op. cit.) chama de “terceirização informal”, caracterizada pela pluriatividade de empreendimentos familiares, numa combinação, muitas vezes, entre atividades do setor primário e de diversos ramos industriais e terciários. É muito comum isto acontecer nos ramos de calçado, mobiliário, têxteis, brinquedos ou fogos de artifício – mesmo porque este tipo de indústria tem mais motivos para se localizar em comunidades pequenas do que, por exemplo, as automobilísticas – e são responsáveis por uma grande geração de empregos e dinamização econômica local (Veiga, op. cit.).

Este tipo de empreendedorismo fica mais evidente ainda no caso de Tabatinga. Município com 6875 habitantes em 1970, chegou a 12.989 no ano 2000. No trabalho de campo pudemos

verificar que o município dispunha de uma estrutura agrária que se tornou insuficiente para garantir uma boa renda familiar. Foi então dada ênfase a um tipo de trabalho que pode ser empregado em condições flexíveis, e que se inseria em outros negócios instalados na região.

Até dez anos atrás predominava no município o maciço cultivado da laranja, com a crise neste setor no início da década de 90, a fabricação de bichos de pelúcia, que já existia na cidade, se fortaleceu. Este ramo de atividade foi então responsável pelo dinamismo econômico em Tabatinga.

Já no município de Guarantã, verificamos que um crescimento populacional ocorrido entre 1991/2000, pode ter sido gerado pela presença de dois assentamentos ligados ao MST no município. O processo de consolidação dos assentamentos se deu desde fins da década de noventa e foi responsável pela fixação de aproximadamente 300 famílias, quando o município ainda possuía 5.538 habitantes em 1991. No censo de 2000 Guarantã chegou aos 6294 habitantes. Esses assentados eram em grande parte da própria região, assim como da região de Promissão. Há ainda migrantes da região de Campinas e Andradina, dentre outros

Estudos como o de Bergamasso (2003), da Faculdade de Engenharia Agrícola da Unicamp, apontam que estes núcleos rurais podem proporcionar - além de uma melhor qualidade de vida para os próprios assentados - ganhos para os municípios onde estão situados, e até mesmo para suas regiões. No entanto, conforme verificamos, este não é exatamente o caso de Guarantã.

Esses assentamentos trouxeram uma revitalização para o meio rural do município, marcado até então por imensas glebas e a monocultura do café, ou a maciça criação de gado de corte. Trouxe também uma maior dinamização para o comércio local - vejamos a fala de um dos assentados entrevistados:

“E a partir do momento que foi feito o assentamento, a contribuição é maior, porque as famílias receberam financiamento e, e gastam aqui e além disso, toda verba que vem pro assentamento é do governo federal, então é uma verba que vem direto da União, e ainda é investido no município, né. (...) Então todo dinheiro que vem é investido no município né, porque as pessoas gastam aqui, compram lá em Guarantã e, né. E estão produzindo e tão vendendo em Guarantã também (...)”
(Migrante de Cafelândia, assentado no município de Guarantã).

Há nesses assentamentos o intenso cultivo de maracujá. Há também criação de gado leiteiro e sericicultura. Além disso, em outras propriedades do município há muito cultivo de frutas como goiaba, pêra- tratam-se de produtos ligados ao “novo rural” - além da laranja e do café, criação de gado e aves (frango) de corte.

Por parte da prefeitura, podemos afirmar que ao mesmo tempo em que se fala na construção de um galpão de indústrias de agronegócio, fala-se também no interesse para que uma usina de cana-de-açúcar se instale no município - o que evidencia um desinteresse para o estímulo da agricultura familiar, assim como uma despreocupação quanto em atrair “novas atividades”, realmente dinamizadoras do meio rural.

Como vimos, mesmo sabendo que a potencialidade do município seria no sentido de sua produção agrícola, não há de fato um plano de desenvolvimento regional, que busque articulações intermunicipais e um diagnóstico da vocação territorial tal qual Veiga (op. cit.)

sabidamente propõe como solução para um desenvolvimento local. Assim, podemos afirmar que o assentamento trouxe uma “reconquista do território rural” (Coulomb, *apud* Wanderley, op. cit.: 119) – até então abandonado às grandes propriedades que, quando produtivas, preferiam o intenso predomínio de culturas padronizadas (como o café), que visam apenas mercados que absorvem *commodities* e manufaturados.

Sendo assim, podemos concluir que, de fato, nossa experiência empírica nos mostrou que nas localidades onde há uma capacidade de atração de outras “novas atividades econômicas” (Graziano da Silva, op. cit.) há uma maior interação local-regional e um conseqüente dinamismo socioeconômico – inclusive em termos populacionais.

Além de todos os fatores até agora apontados, os pequenos municípios também são muito dependentes da utilização dos serviços das cidades maiores de suas proximidades, como bem apontado anteriormente por Feldman (op. cit.). Assim, podemos afirmar que de alguma maneira estão exercendo o papel de consumidores de determinadas atividades da região onde se inserem.

Os habitantes de Cafelândia e de Sabino recorrem principalmente a Lins; Arealva recorre a Bauru.

Em Boracéia falou-se em buscar os serviços de Bariri, Bauru, Pederneiras e Jaú. Em Borborema recorrem a Bauru, Rbeirão Preto, Araraquara, São José do Rio Preto, Novo Horizonte, Itápolis e Ibitinga.

A população de Tabatinga utiliza muito os serviços de Araraquara; e a de Guarantã, os de Lins e Marília. Mais uma vez isto confere com o que foi elucidado por Wanderley (op. cit.): dadas as facilidades de locomoção e comunicação atuais, as diferenças entre rural e urbano cada vez menos estão se dando no nível de acesso aos bens materiais e sociais - há uma tendência para que estes sejam, cada vez mais, homoganeamente distribuídos entre os habitantes dessas duas espacialidades. De acordo com a autora, as especificidades de cada um vão se manifestar no plano das identificações.

3.3. TRANSFORMAÇÕES NO (S) RURAL (IS): IDENTIDADE LOCAL

Como apontado anteriormente, as transformações no meio rural podem gerar múltiplos conflitos, especialmente no que se refere à identidade local. Sendo assim, resgata-se aqui as reflexões advindas das visitas a campo no que se refere a identidade local, em função das mudanças ocorridas no espaço rural.

De fato, o que se pode averiguar no trabalho de campo foi que (mesmo apesar de os municípios visitados se tratarem de localidades relativamente próximas, inseridas, de alguma forma, num mesmo contexto estadual) o processo de modificação do rural não vem ocorrendo de forma homogênea. De todo modo, ficou provada a existência deste processo, seja em graus menores ou maiores.

Torna-se importante destacar que tanto nos municípios menos inseridos nessa ordem de mudança, quanto naqueles em que essa nova dinâmica do rural é mais parente, no que se refere a uma nova identidade local em função das transformações no rural ainda é um processo não consolidado. Em nenhuma das localidades visitadas – mesmo havendo “novas atividades rurais”, como turismo na área rural, segunda casa de residência, criação de avestruz, pesque-pague etc. –

os entrevistados não apontavam uma modificação do rural; as respostas dadas sempre se referiam a um rural que cultiva plantações padronizadas, referindo-se sempre à atividades ligadas a grandes complexos agro-industriais. Vejamos algumas verbalizações:

“ Alguns maiores até tem procurando fazer uma alternativa, mas nada em grande escala. (...) teve alguns que plantaram alguma coisinha, uma fruta, um maracujá... um pouquinho de manga, mas, nada significativo. (...) Aqui tem um pesque-pague aqui da cidade, que é o Pesque-Pague Almeida, e um no distrito de Curupá, que é no Hotel Curupá, né. E tem também o pessoal que trabalha com piscicultura (...) nada que gire o turismo. Tá, no pesque-pague, no pesque-pague isso aí é o turismo assim, natural, regionalzinho.” (Prefeitura Municipal de Tabatinga).

“Aqui no nosso município praticamente tem predominado essas culturas mesmo, né. Não tenho... observado mudanças drásticas não.” (Prefeitura Municipal de Boracéia).

Fica evidente a despreocupação no que tange ao dinamismo que uma atividade em “pequena escala” como esta pode causar no local. Ou seja, estas “novas atividades” são muito pouco consideradas como fonte de desenvolvimento.

Cabe dizer ainda, que toda vez que algum entrevistado era indagado quanto ao tipo de cultura agrícola que havia no município, todos respondiam, a princípio, no sentido do cultivo de plantações mais tradicionais como cana-de-açúcar, café ou laranja. Talvez isso aconteça porque os habitantes dessas localidades ainda não perceberam que uma agropecuária produtiva não implica necessariamente num desenvolvimento local - como é o caso dos *commodities*, que geram muito mais renda, do que emprego propriamente (Graziano da Silva, op. cit.).

Em Cafelândia, por exemplo, mesmo a despeito de haver tantas “novas atividades” no município, estava sendo promovido pela prefeitura municipal o 1º Fórum de Agronegócio da Soja. Este tipo de cultivo é inclusive apontado por Veiga (op. cit) como um dos “que mais poupam trabalho (...) [deixando] de estimular no próprio entorno a evolução diversificada de outras iniciativas” (Veiga, op. cit.: 74).

“Embora as pessoas estejam seguras de que são ‘residentes rurais’, de que vivem num lugar rural e que adotam um estilo de vida rural, estão menos certas do que o ‘rural’ pode significar nestas circunstâncias” (Fitchen, 1991: 248, *apud* Wanderley, op. cit.: 99). Nesse sentido, dadas as variadas concepções do que seja rural e dos usos que podem se dar aos espaços rurais captados neste trabalho empírico, é difícil adotar apenas o conceito de “novo rural”. Se por um lado, pode-se verificar no trabalho de campo que, de fato, este processo está ocorrendo, mesmo que em graus diferentes, por outro lado, este processo não é homogêneo, como já alertam os autores mencionados. No entanto, propõe-se aqui, que além de ser heterogêneo, este processo ainda está em fase de implantação e consolidação; trata-se portanto de um *rural intermediário*. Resignificações estão presentes, novos estilos de vida rural, (re) arranjos familiares, atividades agrícolas e não-agrícolas, sem porém que se perceba uma “nova” identidade manifesta, configurando *espacialidades rurais redesenhadas*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As análises realizadas a partir dos dois projetos referidos anteriormente permitiram aprofundar o conhecimento sobre municípios do Eixo da Hidrovia Tietê-Paraná: trajetória histórica de formação econômica, dinâmica do crescimento populacional, projetos governamentais, rede de cidades, inserção dos municípios da Hidrovia nos processos de redistribuição da população no estado, aspectos ambientais. A sistematização desse conhecimento permitiu a emergência de uma nova questão para o estudo, qual seja: a questão da regionalização.

De fato, as últimas décadas têm apresentado novos espaços urbanos no Interior de São Paulo, gerados principalmente a partir das distintas economias regionais. Nesse contexto, os fenômenos demográficos em curso, principalmente a dinâmica migratória, adquirem maior relevância, sobretudo quando se considera as migrações nos contextos da metrópole e do Interior paulista.

As alterações experimentadas pelas regiões na dinâmica econômica, no processo de urbanização e no processo de redistribuição espacial da população configuram, por sua vez, novas espacialidades regionais, redefinindo a rede urbana paulista. Nesse cenário, consolidam-se os pólos regionais como áreas indutoras de dinamismo e integração entre os municípios, ao mesmo tempo em que eixos de crescimento econômico-populacionais redesenham o Estado de São Paulo.

Nesse contexto, a dinâmica dos Municípios pertencentes à área de Influência da Hidrovia Tietê-Paraná inserem-se em áreas que extrapolam os Eixos propostos (Projeto Calha e Plano de Fomento-CESP), até como estratégia de articulação entre o local e o regional no contexto do Estado. Assim, em muitos casos, os resultados isolados desses projetos podem estar associados à falta de incorporação do conhecimento sobre o processo de urbanização e de redistribuição da população nos distintos contextos regionais.

Na revisão da bibliografia nacional e internacional sobre regionalização, na ótica do processo de reestruturação produtiva e reestruturação urbana, principalmente aquelas oriundas da economia regional, da geografia econômica e da sociologia, o ponto central refere-se a complexidade entre o global e o local. As cidades e regiões têm que concorrer entre si para poderem ser incluídas nas novas redes territoriais globais que o capital estabelece e que exigem externalidades; as regiões estão compelidas a olhar para dentro e para fora ao mesmo tempo.

Assim, nesse período do Projeto, as análises realizadas articuladas com essa bibliografia indicaram um caminho teórico bastante promissor para encaminhamentos futuros que se refere à inter-relações, nexos e articulações entre os processos recentes de urbanização e de redistribuição espacial da população, regionalização e a reestruturação urbana, esta pensada como um dos impactos territoriais do processo de reestruturação produtiva.

Numa segunda etapa da pesquisa, a questão do rural ficou mais presente, indicando que a estruturação vivenciada nesses espaços aponta um novo cenário urbano, com transformações no rural, onde os nexos existentes entre as cidades passaram a assumir características não ligadas necessariamente com a industrialização dos espaços. A busca por vocações locais ou regionais vem impulsionando a inserção dos pequenos municípios no processo de reestruturação dos espaços regionais, tanto no meio rural quanto urbano. A revisão bibliográfica do tema permitiu avançar no entendimento dessas localidades rurais imersas no Eixo da Hidrovia.

As transformações ocorridas na economia brasileira trouxeram, sobretudo para o interior de São Paulo, uma intensificação da industrialização e uma ampliação do setor de serviços (Cano, 1988). Essas mudanças foram mais concentradas em determinadas localidades, beneficiando, particularmente as cidades de grande e médio porte. Dentro deste cenário socioeconômico, o que restaria às pequenas cidades? Tratar-se-ia de meros resíduos deixados pela ebulição urbano-industrial da segunda metade do século vinte? Por que em grande parte desses pequenos municípios está voltando a haver um crescimento populacional? Como estaria se dando sua inserção regional?

No andamento do estudo, as análises foram direcionadas para âmbito rural, pois as transformações urbanas paulistas não estavam sendo suficientes para explicar as modificações ocorridas nestas pequenas localidades. De fato, não evidenciavam o papel que estas estavam exercendo regionalmente e os motivos de sua atratividade populacional, uma vez que não se tratavam de espaços possuidores de grandes indústrias; sua rede de serviços é, na grande maioria, precária, tratando-se de localidades bastante marcadas pelo contexto rural.

A revisão bibliográfica focada no rural permitiu compreender processos mais gerais, de transformações de ordem macroeconômica, que podem contribuir para uma reconfiguração dos próprios municípios pequenos, bem como de seu papel para a estruturação regional. A relação rural/urbano se refaz, se redefine, construindo novos e distintos arranjos entre essas espacialidades, tratando-se de espacialidades rurais redesenhadas.

A esse conjunto de conhecimento soma-se também a questão migratória, ponto central de análise da fase atual do projeto; desse modo, encontra-se em elaboração outro Texto NEPO referente ao estudo sobre migrações e cidades no Eixo da Hidrovia Tietê-Paraná.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARAL, A. E.; NOGUEIRA, R. A. P. A volta da Asa Branca e as primeiras impressões de retorno. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 8., 1992, Brasília. **Anais...** São Paulo: ABEP, v.3, 1992. p.201-212.
- ANDRADE, T. A.; SERRA, R. O recente desempenho das cidades médias no crescimento populacional urbano brasileiro. **Texto para Discussão**, Brasília, IPEA, n.554, mar./1998. 32p.
- ANTICO, C. **Deslocamentos populacionais no Vale do Paraíba**: crescimento e expansão urbana na Região de São José dos Campos. Campinas, 1997. 170f. Dissertação (Mestrado)- Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- _____. Por quê migrar? In: PATARRA, N. et al. (Org.). **Migração, condições de vida e dinâmica urbana**: 1980-1993. Campinas: IE/UNICAMP, 1997. p.97-114.
- ARANHA, V. Migração na metrópole paulista: uma avaliação segundo a PED e PCV. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 10., 1996, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, v.2, 1996. p.705-724.
- ARAÚJO, M. de F. I.; DINIZ FILHO, L. P.; BESSA, V. de C. Principais alterações no espaço urbano da Metrópole entre 1970-89. In: Fundação SEADE. **São Paulo no limiar do século XXI**. São Paulo: Fundação SEADE, v.6, 1992. p.143-187.
- _____.; PACHECO, C. A. A trajetória econômica e demográfica da metrópole nas décadas de 70-80. In: Fundação SEADE. **São Paulo no limiar do século XXI**. São Paulo: Fundação SEADE, v.6, 1992. p.53-92.
- _____. Trajetória econômica e espacial da metrópole paulista. **Revista São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.7, n.2, p.29-37, abr./jun.1993.
- ARAÚJO, T. M. B. Nordeste, Nordeste: que Nordeste? In: AFFONSO, R. B. A.; SILVA, P. L. B. (Org.). **Desigualdades regionais e desenvolvimento (Federalismo no Brasil)**. São Paulo: FUNDAP/Editora da UNESP, 1995. p.125-56.
- AZZONI, C. R. Formação sócio-espacial metropolitana: novas tendências ou novas evidências? In: GONÇALVES, M. F. (Org.). **O novo Brasil urbano**: impasses/dilemas/perspectivas. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995. p.289-304.
- _____. Indústria e reversão da polarização no Brasil. **Ensaio Econômico**, São Paulo, IPE/USP, n.58, 1986.
- BAENINGER, R. Região, Metrópole e Interior: espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes - Brasil, 1980-1996. **Texto NEPO 35**, Campinas, NEPO/UNICAMP, ago./2000. 200p.

_____. **Região, Metrópole e Interior:** espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes - Brasil, 1980-1996. Campinas, 1999. 234f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

_____. **Espaço e tempo em Campinas:** migrantes e a expansão do pólo industrial paulista. Campinas: Centro de Memória/UNICAMP, 1996. 148p. (Coleção Campiniana, 5)

_____. Processos recentes de redistribuição espacial da população em São Paulo, Brasil. In: SEMINÁRIO DISTRIBUCIÓN Y MOVILIDAD TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN Y DESARROLLO HUMANO, 1994, São Carlos de Bariloche, Argentina. **Anais...** Argentina: Fundación Bariloche/Cenep/Prolap, 1994.

_____. O processo de urbanização no Brasil: características e tendências. In: BÓGUS, L. M. M.; WANDERLEY, L. E. W. **A luta pela cidade em São Paulo.** São Paulo: Cortez Editora, 1992. p.11-27.

BALÁN, J. Migraciones y desarrollo capitalista en el Brasil: ensayo de interpretación histórico comparativo. **Migración y desarrollo**, CLACSO, n.3, 1974.

BALTAR, P. E. de A. Evolução demográfica, emprego e demandas sociais urbanas no Brasil. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 6., 1988, Olinda. **Anais ...** Belo Horizonte: ABEP, 1988. p.67-103.

BENKO, G. **Economia, espaço e globalização:** na aurora do século XXI. São Paulo: Editora Hucitec, 1996. 266p. (Geografia: teoria e realidade, 34)

_____; LIPIETZ, A. (Org.). **As regiões ganhadoras:** distritos e redes, os novos paradigmas da geografia econômica. Oeiras: Celta Editora, 1994. 296p.

_____. O novo debate regional: posições em confronto. In: _____ (Org.). **As regiões ganhadoras:** distritos e redes, os novos paradigmas da geografia econômica. Oeiras: Celta Editora, 1994. p.3-15.

BERGAMASCO, S. Unicamp dimensiona papel de assentamentos na cadeia produtiva. **Jornal da UNICAMP**, Campinas, n.215, jun./2003.

BILSBORROW, R. E. (Org.). **Migration, urbanization and development:** new directions and issues. New York: UNFPA, 1998. 531p.

BÓGUS, L. M. M.; BAENINGER, R. Redesenhando o espaço no interior paulista: desconcentração e expansão urbana. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.9, n.3, p.62-70, jul./set.1995.

_____. Reorganização espacial da população no interior paulista. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.3, n.3, p.69-74. jul./set.1989.

BRITO, F. R. A. de. **População, espaço e economia numa perspectiva histórica:** o caso brasileiro. Belo Horizonte. 1997. 100f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais/CEDEPLAR

BRUSEKE, F. J. **A lógica da decadência:** desestruturação socioeconômica, o problema da anomia e o desenvolvimento sustentável. Belém: CEJUP, 1996. 327p.

CAIADO, A. A economia paulista nos anos 90. In: HOGAN, D. J. et al. **Migração e ambiente em São Paulo:** aspectos relevantes da dinâmica recente. Campinas: NEPO/UNICAMP/PRONEX, 2000. p.233-272.

_____. Globalização, reestruturação e desenvolvimento regional: novos requisitos para a localização industrial: o caso de São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.10, n.2, abr./jun.1996.

_____; VASCONCELOS, L. A. **As políticas de atração municipal:** localização industrial e os distritos industriais. Campinas: IE/UNICAMP/FECAMP, 1994. (Relatório de Pesquisa. Projeto "A nova realidade regional da indústria paulista: subsídios para a política de desenvolvimento regional do Estado de São Paulo)

CAMARANO, A. A. Movimentos migratórios recentes na Região Nordeste. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÕES, 1998, Curitiba. **Anais...** Curitiba: IPARDES/FNUAP/ABEP, 1998. p.189-208.

CAMARGO, A. B. M.; MONTALI, L. Região Metropolitana de São Paulo: expansão regional e evolução da população. In: Fundação SEADE. **O jovem na Grande São Paulo**. São Paulo: Fundação SEADE, 1988. 275p. (Coleção Realidade Paulista)

CANO, W. Da crise ao caos urbano. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões:** o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP; ANPUR, 2003.

_____. **Migrações, desenvolvimento e crise no Brasil**. Campinas: IE/UNICAMP, 1996. (mimeo)

_____. Algumas implicações espaciais da terceira revolução industrial no Brasil. In: GONÇALVES, M. F. (Org.). **O novo Brasil urbano**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995. p.123-132.

_____. **Reflexões sobre o Brasil e a nova (des) ordem internacional**. Campinas: Editora da UNICAMP; São Paulo: FAPESP, 1995. 203p.

_____ et al. **A nova realidade da indústria paulista:** subsídios para a política de desenvolvimento regional do Estado de São Paulo. Campinas: IE/UNICAMP/FECAMP, 1994. (Relatório de Pesquisa)

CANO, W. (Coord.). **São Paulo no limiar do século XXI**. São Paulo: Fundação SEADE, v.1-7, 1992.

_____; PACHECO, C. A. Trajetórias econômicas e demográficas para a década de 90. In: Fundação SEADE. **São Paulo no limiar do século XXI**. São Paulo: Fundação SEADE, v.1, 1992. p.217-267

_____; _____. O processo de urbanização do Estado de São Paulo e suas implicações sobre a dinâmica demográfica regional. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 3., 1989, Águas de São Pedro. **Anais...** São Paulo: ANPUR, 1989.

_____. (Coord.). **A interiorização do desenvolvimento econômico em São Paulo (1920-1980)**. São Paulo: Fundação SEADE, v.3, 1988. (Coleção Economia Paulista)

_____. **A interiorização do desenvolvimento paulista**. São Paulo: Fundação SEADE, 1988.

CARLOS, A. F. A. Dinâmica do desenvolvimento socioeconômico de São Paulo: bases para análise. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano-regional**. São Paulo: Editora UNESP; ANPUR, 2003.

CARMO, R. L. Dinâmica migratória e demanda por recursos hídricos no estado de São Paulo. **TEXTOS NEPO 33**, Campinas, NEPO/UNICAMP, p.79-98, dez./1997. (Redistribuição da População e Meio Ambiente: São Paulo e Centro-Oeste, 1)

CARVALHO, J. A. M. de; RIGOTTI, J. I. R. Análise das metodologias de mensuração das migrações. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 1998, Curitiba. **Anais ...** Curitiba: IPARDES/FNUAP/ABEP, 1998. p.211-227.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede: a era da informação: economia, sociedade e cultura**. São Paulo: Editora Paz e Terra, v.1, 1999. 618p.

_____. **The informational city: information technology, economic restructuring and the urban-regional process**. Oxford: Blackwell, 1989.

CENTRO LATINOAMERICANO DE DEMOGRAFIA-CELADE. Dinâmica de la población de las grandes ciudades en América Latina y el Caribe. Grandes ciudades de América Latina: dos capítulos. **Documentos Docentes**, Santiago de Chile, Série B, n.98, 1994.

CLARO, L. F. T. **Cidades médias, industrialização e agricultura no interior do Estado de São Paulo**. Araraquara, 1989. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Ciências e Letras –Campus Araraquara, Universidade Estadual Paulista.

COMPANHIA ENÉRGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Hidrovia Tietê-Paraná: plano de fomento**. São Paulo, 1996. (mimeo)

_____. **Hidrovia Tietê-Paraná: plano de complementação, operacionalização e fomento**. São Paulo, 1992. (mimeo)

_____/COOPROEST. **Pólo de integração Jaú**. São Paulo, 1992. (mimeo)

CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL TIETÊ-PARANÁ. **Projeto Calha**. São Paulo: CEPAM, 1994.

_____/SECRETARIA DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (CITP/SCTDE). **Projeto Calha**. São Paulo: Unidas Artes Gráficas e Editora, 1994.

CORDEIRO, H. K. A “cidade mundial” de São Paulo e o complexo corporativo do seu centro metropolitano. In: SANTOS, M. et al. **O novo mapa do mundo: fim de século e globalização**. São Paulo: Editora Hucitec/ANPUR, 1993.

COUTINHO, L. O desenvolvimento urbano no contexto da mudança tecnológica. In: GONÇALVES, M. F. (Org.). **O novo Brasil urbano: impasses/dilemas/perspectivas**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995. p.41-62.

CUNHA, J. M. P. da (Coord.). **Projeto “Mobilidade e redistribuição espacial da população no Estado de São Paulo: características recentes, padrões e impactos no processo de urbanização”**. Campinas: NEPO/UNICAMP, 1999. 273p. (Relatório Final)

_____. (Des) continuidades no padrão demográfico do fluxo São Paulo/Bahia no período 1990/1991: qual o efeito da crise. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 11., 1998, Caxambu. **Anais ...** Belo Horizonte: ABEP, 1998. p.605-626.

_____. **Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo**. Campinas, 1994. 283f. Tese (Doutorado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humans, Universidade Estadual de Campinas.

_____. Migração intrametropolitana em São Paulo: características de um fenômeno multiface. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 7., 1990, Brasília. **Anais...** São Paulo: ABEP, v.1, 1990. p.489-519.

_____. Aspectos quantitativos do processo de redistribuição da população no Estado de São Paulo 1960/1980. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 5., Águas de São Pedro. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, 1988. p.591-623.

_____. A migração nas Regiões Administrativas do Estado de São Paulo segundo o Censo de 1980. **Revista Brasileira de Estudos de População**, Campinas, ABEP, v.4, n.2, p.89-111, jul./dez.1987.

DINIZ, C. C.; CROCCO, M. Reestructuración económica e impacto regional: el nuevo mapa de la indústria brasileña. In: MATTOS, C. et al. **Globalización y territorio: impactos e perspectivas**. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 1998.

_____. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração, nem contínua polarização. **Nova Economia** (Revista do Departamento de Ciências Econômicas da UFMG), Belo Horizonte, v.31, n.11, 1993.

DOWBOR, L. Da globalização ao poder local: a nova hierarquia dos espaços. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.9, n.3, p.3-10, jul./set.1995.

EBANKS, G. E. **Determinantes socioeconômicos de la migración interna**. Santiago de Chile: CELADE, 1993. 87p.

EMPRESA METROPOLITANA DE PLANEJAMENTO DA GRANDE SÃO PAULO S.A.-EMPLASA. **Organização regional: Grande São Paulo, Campinas e Santos: proposições e fundamentos**. São Paulo, maio/jun.1990. (mimeo)

FARIA, V. E. Cinquenta anos de urbanização no Brasil: tendências e perspectivas. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, CEBRAP, v.29, p.98-119, mar./1991.

_____. Desenvolvimento, urbanização e mudanças na estrutura do emprego: a experiência brasileira dos últimos 30 anos. In: SORJ, B.; ALMEIDA, M. H. T. de (Org.). **Sociedade e política no Brasil pós-64**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984. p.118-163.

FARRENERG, M. L. **A Hidrovia Tietê-Paraná e a dinâmica dos municípios**: um estudo de caso. São Paulo, 1998. 111f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

FELDMAN, S. Política urbana e regional em cidades não-metropolitanas. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP; ANPUR, 2003.

FERNANDES, A. N.; CASAGRANDE, E. E. Eficiência e equidade: incursões recentes em torno de um velho debate a partir das regiões do Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP; ANPUR, 2003. 728p.

FERRAZ, A. R. G. **Modelo decisório para a outorga de direito ao uso da Água no Estado de São Paulo**. São Paulo, 1996. Dissertação (Mestrado) - Escola Politécnica da Universidade de São Paulo.

FUNDAÇÃO IBGE/DPE/DPIS/DICAD/DEMOG. **Movimentos migratórios segundo o Censo Demográfico de 1991 e Contagem da População de 1996**. Rio de Janeiro: IBGE, 1997. (mimeo)

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS-SEADE. **O novo retrato de São Paulo**. São Paulo: Fundação SEADE, 1993. 151p.

_____. A migração no interior do Estado de São Paulo. **Informe Demográfico**, São Paulo, Fundação SEADE, n.23, 1990. 207p.

_____. Perspectivas de população para o Estado de São Paulo e suas Regiões Administrativas (1980-2000). **Informe Demográfico**, São Paulo, Fundação SEADE, n.18, 1986. 165p.

FURTADO, A. **Desconcentração industrial**. São Paulo: Fundação SEADE, v.3, 1985. 47p. (Série São Paulo 80)

GOLDANI, A. M. **Região da grande São Paulo**. São Paulo: Fundação SEADE, 1983. 89p. (Análise Demográfica Regional)

GONÇALVES, M. F. **As engrenagens da locomotiva**: ensaio sobre a formação urbana paulista. Campinas, 1998. 339f. Dissertação (Doutorado) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

_____. Novas configurações no desenvolvimento urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. **Espaço & Debates**, n.38, p.39-53, 1994.

- _____. **Metrópole e rede urbana:** papel e significado da metrópole de São Paulo no processo de urbanização paulista e na rede urbana do Estado. Campinas: IE/NESUR-UNICAMP, 1992. (Relatório de Pesquisa)
- _____. SEMEGHINI, U. Maturação do urbano paulista: generalização de um perfil cruel de urbanização capitalista. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 6., 1988, Brasília. **Anais ...** Belo Horizonte: ABEP, v.2, 1988. p.273-306.
- GOTTIDIENER, M. **A produção social do espaço urbano.** São Paulo: EDUSP, 1993. 76p.
- _____. A teoria da crise e a reestruturação socioespacial: o caso dos Estados Unidos. In: VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. (Coord.). **Reestruturação urbana:** tendências e desafios. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990. p.59-78.
- GRAHAM, D. H.; HOLANDA FILHO, S. B. de. As migrações inter-regionais e urbanas e o crescimento econômico do Brasil. In: MOURA, H. A. de (Coord.). **Migração interna:** textos selecionados. Fortaleza: BNB/ETENE, v.2, 1980. p.733-778.
- GUIMARÃES, E. N.; LEME, H. J. C. Caracterização histórica e configuração espacial da estrutura produtiva do Centro-Oeste. **Textos NEPO 33**, Campinas, NEPO/UNICAMP, 1997. p.25-65. (Redistribuição da População e Meio Ambiente: São Paulo e Centro-Oeste, 1)
- GUIMARÃES NETO, L. Dimensões, limites e implicações da desconcentração espacial. In: AFFONSO, R. B. A.; SILVA, P. L. B. **A federação em perspectiva:** ensaios selecionados. São Paulo: FUNDAP, 1995. p.373-397.
- GUNN, P. Urbanização no Sudeste: dominação das metrópoles? In: GONÇALVES, M. F. (Org). **O novo Brasil urbano.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995. p.85-103
- HARVEY, D. **A condição pós-moderna:** uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Editora Loyola, 1992. 349p.
- HOGAN, D. J. (Coord). **Redistribuição espacial da população e meio ambiente:** São Paulo e Centro-Oeste. Campinas: NEPO-UNICAMP/PRONEX, 1998. (II Relatório de Pesquisa)
- IANNI, O. Cidade e modernidade. In: SOUZA, M. A. A. de et al (Org.). **Metrópole e globalização:** conhecendo a cidade de São Paulo. São Paulo: Editora CEDESP, 1999.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. **Contagem Populacional de 1996.** Rio de Janeiro: IBGE, 1997. 724p.
- _____. **A região de influência das cidades.** Rio de Janeiro: IBGE, 1993.
- _____. **Censo Demográfico de 1991.** Rio de Janeiro: IBGE, 1992.
- _____. **Censo Demográfico do Estado de São Paulo, 1980.** Rio de Janeiro: IBGE, 1982.
- JANNUZZI, P. M. **Mobilidade ocupacional e social dos migrantes no Estado de São Paulo:** 1980-1993. Campinas, 1998. 212f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

KUGELMAS, E. Políticas públicas na administração paulista: 1946/1977. **Cadernos FUNDAP**, São Paulo, n.9, p.41-67, 1985.

LAMPARELLI, C. **A metropolização como uma das formas de urbanização**. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 1991. P.56-59. (Trabalho apresentado no Seminário Metropolização e Rede Urbana: Perspectivas dos Anos 90)

LANGENBUCH, J. R. **A estruturação da grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro : Fundação IBGE, 1971. 354p.

LATTES, A. E. Population distribution in Latin America: is there a trend towards population deconcentration? In: United Nations. **Population, distribution and migration**. New York: United Nations, 1998.

LEONCINI, S. Cisão territorial da indústria e integração regional no Estado de São Paulo. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões**: o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP; ANPUR, 2003.

LEONELLI, G. C. V . **Do turismo aos bóias-frias**: o caso de Barra Bonita e Igarapu do Tietê no contexto da Hidrovia Tietê-Paraná. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DA TERRA URBANA E HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL, 2000, Campinas. **Anais...** Campinas: FAU-PUCCAMP/Instituto Pólis, 2001.

_____. **A hidrovia e a expansão da cidade**. Campinas: PUCCAMP, 1999. (mimeo)

_____. **A questão ambiental e os empreendimentos na Hidrovia Tietê – Paraná**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE CIÊNCIAS DA ENGENHARIA AMBIENTAL, 4., 1998, São Carlos. **Anais...** São Carlos: EESC/CRHEA/USP, 1998.

LIMA, L. C. Tecnopólo: a formação de uma nova territorialidade. In: SANTOS, M. et al. **O novo mapa do mundo**: fim de século e globalização. São Paulo: Editora Hucitec/ANPUR, 1993.

LOPES, J. R. B. Desenvolvimento e migração: uma abordagem histórico-estrutural. **Novos Estudos CEBRAP**, São Paulo, CEBRAP, v.6, 1973.

MADEIRA, F. R.; TORRES, H. G. População e reestruturação produtiva: novos elementos para projeções demográficas. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.10, n.2, p.3-8, abr./jun.1996.

MAGALHÃES, M. V. Movimentos migratórios na Região Sul: novas tendências. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 1998, Curitiba. **Anais...** Curitiba: IPARDES/FNUAP/ABEP, 1998. p.3-30.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo**: ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo: Hucitec, 1996. 141p.

MARTINE, G. A evolução espacial da população brasileira. In: AFFONSO, R. B. A.; SILVA, P. L. B. (Org.). **Desigualdades regionais e desenvolvimento (Federalismo no Brasil)**. São Paulo: FUNDAP/Editora da UNESP, 1995. p.61-91.

_____; WONG, L. **Projeto áridas**: uma estratégia de desenvolvimento sustentável para o Nordeste. Brasília: Secretaria do Planejamento e Coordenação Geral, 1994. (Relatório) (mimeo)

_____; CAMPOLINA, C. D. Economics and demographic concentration in Brazil: recent inversion of historical patterns. In: SEMINAR ON URBANIZATION IN LARGE DEVELOPING COUNTRIES, 1989, Índia. **Anais...** Liège: IUSSP, 1989.

_____. Migração e metropolização. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.1, n.2, p.28-31, jul./set.1987.

_____; CAMARGO, L. Crescimento e distribuição da população brasileira: tendências recentes. **Revista Brasileira de Estudos de População**, Campinas, ABEP, v.1, n.1/2. p.99-143, jan./dez.1984.

MATA, M. da. Urbanização e migrações internas. In: MOURA, H. A. de (Coord). **Migração interna**: textos selecionados. Fortaleza: BNB/ETENE, v.2, 1980. p.807-844.

MATOS, C. Capital, población y territorio. In: SEMINÁRIO DISTRIBUCIÓN Y MOVILIDAD TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN Y DESARROLLO HUMANO, 1994, Bariloche. **Anais...** Argentina: Fundación Bariloche/CENEP/PROLAP, 1994.

MATOS, R. A desconcentração populacional em Minas Gerais e as mudanças na Região-Core. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 9., 1994, Caxambu. **Anais ...** São Paulo: ABEP, v.1, 1994. p.457-472.

MEDEIROS, J. A. Pólos tecnológicos: ilhas ou arquipélagos? **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.9, n.3, p.80-86, jul./set.1995.

MONTAGNER, P. **Agroindústria**: evolução de um instrumento analítico. Campinas, 1989. 156f. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.

MOTTA, D.; MUELLER, C.; TORRES, M. A dimensão urbana do desenvolvimento econômico-espacial brasileiro. **Texto para Discussão**, Brasília, IPEA, n.530, 1997. 32p.

MOURA, H. A. de; MOREIRA, M. M. As migrações na Região Norte em período recente: uma abordagem preliminar. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 1998, Curitiba. **Anais ...** Curitiba: IPARDES/FNUAP/ABEP, 1998. p.139-188.

_____. (Coord.). **Migração interna**: textos selecionados. Fortaleza: BNB/ETENE, 2v., 1980.

MÜLLER, G. **A dinâmica da agricultura paulista**. São Paulo: Fundação SEADE, v.2, 1985. 125p. (Série São Paulo 80).

NEGRI, B. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1996. 242p. (Série Momento)

_____; PACHECO, C. A. **Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90**: da interiorização do desenvolvimento à nova dimensão espacial da indústria paulista.

Campinas: UNICAMP/IE/SCTDE/FECAMP, 1993.(Projeto Desenvolvimento Tecnológico e Competitividade da Indústria Brasileira) (Relatório Final)

NÚCLEO DE ECONOMIA SOCIAL, URBANA E REGIONAL-(NESUR/UNICAMP). Projeto “**Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**”. Campinas, IE/UNICAMP, 1998. (Relatório 6)

OLIVEIRA, J. A. **Urbanização e movimento pendular de trabalhadores**: um estudo de caso na Região de Bauru. Araraquara, 1995. Dissertação (Mestrado) – Campus Araraquara, Universidade Estadual Paulista.

PACHECO, C. A. **Fragmentação da nação**. Campinas: IE/UNICAMP, 1998. 291p.

_____; PATARRA, N. Movimentos migratórios anos 80: novos padrões? In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 1998, Curitiba. **Anais...** Curitiba: IPARDES/FNUAP/ABEP, 1998. P.445-462

_____ et al. **Estudos da dinâmica demográfica regional**: Estado de São Paulo. Campinas: NESUR-IE/UNICAMP/FNDE, 1996. (Relatório de Pesquisa)

_____. Evolução recente da urbanização e da questão regional no Brasil: implicações econômicas para a dinâmica demográfica. In: CONFERENCIA LATINOAMERICANA DE POBLACIÓN, 4., 1993, Ciudad de México. **Anais...** México: INEGI/IISUNAM, v.1, parte 1-2, 1993. 1126p.

_____. A terceirização dos anos 80: de tudo um pouco. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, Fundação SEADE, v.6, n.3, p.27-38, jul./set.1992.

_____. Dinâmica econômica regional dos anos 80: notas para uma discussão dos resultados do censo de 1991. ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 8., 1992, Brasília. **Anais...** São Paulo: ABEP, v.3, 1992. p.145-159

_____. **Os aglomerados urbanos de São Paulo**: as novas realidades demográficas e ocupacionais da urbanização paulista. Campinas: SPG/FECAMP, 1992. (Relatório de Pesquisa - Terciarização e Precarização da Estrutura Ocupacional nos Anos 80. Projeto Urbanização e Metropolização no Estado de São Paulo)

_____; DEDDECA, C. S. Emprego e crise: as transformações na estrutura do emprego no Estado de São Paulo na década de 1980. In: Fundação SEADE. **São Paulo no limiar do século XXI**. São Paulo: SEADE, v.4, 1992. p.91-100.

PANIZZI, W. Introdução. In: RIBEIRO, C.; MACHADO, D. (Org.). **Seminário Metropolização e Rede Urbana**: Perspectivas dos Anos 90. Rio de Janeiro: IPPUR/ANPUR/CNPq, 1990.

PATARRA, N. et al. (Org.). **Migração, condições de vida e dinâmica urbana**: São Paulo 1980-1993. Campinas: IE/UNICAMP, 1997. 574p.

_____; BAENINGER, R. **Regionalização em São Paulo**: novas tendências ou consolidação de processos recorrentes? Campinas: IE/UNICAMP/NESUR/Fundação SEADE,

1994. (Relatório de Pesquisa - Projeto A Nova Realidade Socioeconômica no Estado de São Paulo)

_____ et al. **O Censo Demográfico de 1991 e a nova realidade regional de São Paulo.** Campinas: IE/UNICAMP/NESUR, 1992. (mimeo)

_____; BAENINGER, R. Movimentos migratórios no Estado de São Paulo. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 3., 1989, Águas de São Pedro. **Anais...** São Paulo: ANPUR, 1989.

PERILLO, S. R. O que muda na dinâmica migratória do Estado de São Paulo nos anos oitenta? In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 8., 1992, Brasília. **Anais...** São Paulo: ABEP, v.3, 1992. p.255-269.

PIORE, M. J.; SABEL, C. F. **The second industrial divide:** possibilities for prosperity. New York: Basic Books, 1984. 354p.

REDWOOD III, J. Reversión de polarización, ciudades secundárias, y eficiencia en el desarrollo nacional: una visión teórica aplicada al Brasil Contemporaneo. **Revista Eure,** Chile, mar./1985.

RIBEIRO, J. L. **Estimativa da migração de retorno e de alguns de seus efeitos demográficos indiretos no Nordeste brasileiro.** Belo Horizonte, 1997. Tese (Doutorado) - CEDEPLAR, Universidade Federal de Minas Gerais.

RIBEIRO, L. C.; SANTOS JÚNIOR, O. A. (Org.). **Globalização, fragmentação e reforma urbana:** o futuro das cidades brasileiras na crise. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994. 426p.

RICHARDSON, H. W. **Economia regional:** teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1975. 421p.

RIGOTTI, J. I. R.; CARVALHO, J. A. M. As migrações na grande Região Centro-Leste. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 1997, Curitiba. **Anais...** Curitiba: IPARDES/FNUAP/ABEP, 1997. p.67-90.

_____. **Fluxos migratórios e distribuição espacial da população na Região Metropolitana de Belo Horizonte:** década de 70. Belo Horizonte, 1994. Dissertação (Mestrado) - CEDEPLAR/FACE, Universidade Federal de Minas Gerais.

RODRIGUES, I. A.; CARMO, R. L. do. Migração e processo de urbanização nas bacias dos rios Piracicaba e Capivari nos períodos 1970/1980 e 1980/1991. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 10., 1996, Caxambu. **Anais...** Belo Horizonte: ABEP, v.2, 1996. p.917-941.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Editora Hucitec, 1996. 190p. (Série Geografia: teoria e realidade, 25)

_____; SOUZA, M. A. de; SILVEIRA, M. L. (Org.). **Território:** globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994. 332p.

- _____. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993. 157p.
- _____. A metrópole; modernização, involução e segmentação. In: VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. (orgs.). **Reestruturação urbana: tendências e desafios.** São Paulo: Nobel; Rio de Janeiro: IUPERJ, 1990. p.33-43.
- SÃO PAULO. SECRETARIA DO ESTADO DOS TRANSPORTES/DEPARTAMENTO HIDROVIÁRIO. **Hidrovia Tietê – Paraná:** apresentação. São Paulo, 2002. (mimeo)
- _____. _____./SECRETARIA DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO/SECRETARIA ESTADUAL DE ESPORTES E TURISMO. **Ação estratégica de Governo na Hidrovia Tietê- Paraná.** São Paulo, 2000. (1º Relatório: Reuniões Técnicas para o Reconhecimento do Cenário, Tratamento e Encaminhamento de Demandas do Sistema) (mimeo)
- _____. SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE. **Legislação básica sobre recursos hídricos.** São Paulo, 1992.
- SASSEN, S. **As cidades na economia mundial.** São Paulo: Studio Nobel, 1998. 190p.
- _____. **The global city:** New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University, 1991. 397p. (Série Urban Studies/Economics)
- _____. **The mobility of labor and capital:** a study in international investment and labor flow. Cambridge: Cambridge University, 1988. 224p.
- SCOTT, A. A economia metropolitana. In: BENKO, G.; LIPIETZ, A. (Org.). **As regiões ganhadoras: distritos e redes: os novos paradigmas da geografia econômica.** Oeiras: Celta Editora, 1994. p.63-73.
- SILVA, J. G. da. **O novo rural brasileiro.** Campinas: IE/UNICAMP, 1999. 153p. (Coleção Pesquisas, 1)
- _____ et al. O rural paulista: muito além do agrícola e do agrário. **São Paulo em Perspectiva,** São Paulo, Fundação SEADE, v.10, n.2, p.60-72, abr./jun.1996.
- SINGER, P. Migrações internas: considerações teóricas sobre seu Estudo. In: _____. **Economia política da urbanização.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p.29-60.
- SIMMONS, A. B. **Explaining migration:** theory at the crossroads. Louvain: Université Catholic, 1987. (mimeo)
- TAPIA, J. **Os pólos tecnológicos no Estado de São Paulo:** uma avaliação crítica. Campinas: UNICAMP/IE/FECAMP/SCTDE, 1993. (Projeto Desenvolvimento Tecnológico e Competitividade da Indústria Brasileira) (Relatório de Pesquisa)
- TARTAGLIA, J. C.; OLIVEIRA, O. L. A agricultura paulista e sua dinâmica regional (1920-1980). In: CANO, W. (Coord.). **A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1980).** São Paulo: Fundação SEADE, v.1, 1988. (Coleção Economia Paulista)

TASCHNER, S. P.; BOGUS, L. M. M. Mobilidade espacial da população brasileira: aspectos e tendências. **Revista Brasileira de Estudos de População**, Campinas, ABEP, v.3, n.2, p.87-129, jul./dez.1986.

VAINER, C. B. Políticas migratórias no Brasil: origens, trajetórias e destinos (um roteiro para discussão no GT de Migrações). In: NEPO/UNICAMP. **Reunião dos grupos de trabalho da Associação Brasileira de Estudos Populacionais**. Campinas: NEPO/UNICAMP, dez./1991.

VALLADARES, L.; PRETECEILLE, E. Introdução. In: _____. (Coord.). **Reestruturação urbana: tendências e desafios**. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990. p.7-13.

VEIGA, J. E da. **Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula**, Campinas: Autores Associados, 2002. 304p.

VÉRAS, M. P. **Entre o local e o global: políticas urbanas, espaços e sujeitos da cidade mundial**. Caxambu, 1996. (Trabalho apresentado na XX Encontro Anual da ANPOCS)

VILLA, M.; RODRÍGUEZ, J. Dinâmica sociodemográfica de las metrópolis latinoamericanas. Grandes ciudades de América Latina: dos capítulos. **Documentos Docentes**, Santiago de Chile, CELADE, Série B, n.98, 1994.

WANDERLEY, M. N. B. A emergência de uma nova ruralidade nas sociedades modernas avançadas: o 'rural' como espaço singular e ator coletivo". **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, UFRJ, n.15, p.87-146, out./2000.

ZUICHES, J. J. Residential preferences in migration theory. In: _____. **New direction in urban rural migration: the population turnaround in America**. New York: Academic Press, 1980.

ANEXOS

TABELA 1

POPULAÇÃO TOTAL E TAXAS DE CRESCIMENTO (% AA)
MUNICÍPIOS DA HIDROVIA TIETÊ PARANÁ (PROJETO CALHA E
PLANO DE FOMENTO-CESP)
1970-2000

| 1. Integração Municipalidade | População Total | | | | | Taxas de Crescimento (% AA) | | |
|---------------------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------------|---------------|-----------------|
| | 1970 | 1980 | 1991 | 1996 | 2000 | 1970- 1980 | 1980- 1991 | 1991- 2000 |
| Guarani do Oeste | 7.973 | 8.291 | 6.765 | 7.465 | 2.006 | (-) 2,01 | (-) 1,83 | (-) 12,63 |
| Indiaporá | 5.842 | 6.553 | 4.765 | 4.431 | 4.058 | (-) 3,14 | (-) 2,86 | (-) 1,77 |
| Itapura | 4.273 | 3.184 | 3.735 | 3.792 | 3.832 | 1,61 | 1,46 | 0,29 |
| Mesópolis | | | 2.009 | 2.012 | 1.930 | | | (-) 0,44 |
| Nova Canaã Paulista | | | 2.733 | 2.457 | 282 | | | (-) 22,30 |
| Panorama | 6.568 | 8.073 | 12.336 | 12.716 | 13.644 | 4,33 | 3,93 | 1,13 |
| Paranapuã | 9.190 | 5.795 | 5.775 | 3.797 | 3.632 | (-) 0,03 | (-) 0,03 | (-) 5,02 |
| Castilho | 15.329 | 12.246 | 14.610 | 16.265 | 14.946 | 1,78 | 1,62 | 0,25 |
| Paulicéia | 3.385 | 2.373 | 4.158 | 4.282 | 5.294 | 5,77 | 5,23 | 2,72 |
| Populina | 8.066 | 4.713 | 4.678 | 4.441 | 4.445 | (-) 0,07 | (-) 0,07 | (-) 0,57 |
| Rosana | | | 20.728 | 21.799 | 24.226 | | | 1,75 |
| Rubinéia | 4.849 | 2.419 | 2.236 | 2.486 | 2.602 | (-) 0,78 | (-) 0,71 | 1,70 |
| Santa Albertina | 9.734 | 6.181 | 5.875 | 5.572 | 5.586 | (-) 0,51 | (-) 0,46 | (-) 0,56 |
| Santa Clara D'Oeste | 3.913 | 2.648 | 2.499 | 2.354 | 2.128 | (-) 0,58 | (-) 0,53 | (-) 1,77 |
| Santa Fé do Sul | 16.939 | 20.371 | 23.104 | 25.621 | 26.475 | 1,27 | 1,15 | 1,52 |
| Santa Rita D'Oeste | 6.561 | 4.231 | 3.487 | 2.910 | 2.693 | (-) 1,92 | (-) 1,74 | (-) 2,83 |
| Suzanópolis | | | 2.666 | 2.785 | 2.809 | | | 0,58 |
| Teodoro Sampaio | 26.114 | 26.334 | 18.934 | 19.503 | 20.001 | (-) 3,25 | (-) 2,95 | 0,61 |
| Três Fronteiras | 12.039 | 8.717 | 5.104 | 491 | 5.147 | (-) 5,21 | (-) 4,75 | 0,09 |
| Total | 140.775 | 122.129 | 146.197 | 145.179 | 145.736 | 1,82 | 1,65 | (-) 0,04 |

| 2. Dinamização Municipalidade | População Total | | | | | Taxas de Crescimento (%aa) | | |
|----------------------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|-------------------------------|---------------|---------------|
| | 1970 | 1980 | 1991 | 1996 | 2000 | 1970- 1980 | 1980- 1991 | 1991- 2000 |
| Adolfo | 3.969 | 3.611 | 3.269 | 3.368 | 3.678 | (-) 0,99 | (-) 0,90 | 1,32 |
| Andradina | 51.688 | 47.658 | 52.386 | 53.600 | 55.161 | 0,95 | 0,86 | 0,58 |
| Araçatuba | 108.512 | 129.304 | 159.499 | 162.577 | 169.240 | 2,12 | 1,93 | 0,66 |
| Avanhandava | 5.974 | 6.407 | 7.964 | 8.396 | 8.825 | 2,20 | 2,00 | 1,15 |
| Barbosa | 4.871 | 5.584 | 5.381 | 5.826 | 5.840 | (-) 0,37 | (-) 0,34 | 0,91 |
| Birigüi | 34.976 | 50.889 | 75.107 | 85.427 | 94.325 | 3,97 | 3,60 | 2,56 |
| Brejo Alegre | | | | | 2.308 | | | |
| Buritama | 10.019 | 11.582 | 12.720 | 13.499 | 13.840 | 0,94 | 0,86 | 0,94 |
| Coroados | 6.592 | 5.643 | 6.002 | 6.386 | 4.414 | 0,62 | 0,56 | (-) 3,36 |
| Glicério | 5.153 | 4.920 | 4.228 | 4.174 | 4.431 | (-) 1,50 | (-) 1,37 | 0,52 |
| Guaíçara | 5.174 | 5.322 | 6.353 | 8.426 | 9.204 | 1,79 | 1,62 | 4,21 |
| Ilha Solteira | | | 21.713 | 22.145 | 23.986 | | | 1,11 |
| José Bonifácio | 20.738 | 22.970 | 26.458 | 25.752 | 28.593 | 1,42 | 1,29 | 0,87 |
| Lins | 45.555 | 51.027 | 59.218 | 60.788 | 65.954 | 1,50 | 1,36 | 1,20 |
| Mendonça | 4.206 | 4.003 | 3.475 | 3.346 | 3.753 | (-) 1,40 | (-) 1,28 | 0,86 |
| Novo Horizonte | 23.098 | 26.818 | 30.457 | 31.237 | 32.420 | 1,28 | 1,16 | 0,70 |
| Penápolis | 34.263 | 40.322 | 48.090 | 51.428 | 54.574 | 1,78 | 1,61 | 1,42 |

| 2. Dinamização Municipalidade | População Total | | | | | Taxas de Crescimento (%aa) | | |
|----------------------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|----------------------------|-----------|-----------|
| | 1970 | 1980 | 1991 | 1996 | 2000 | 1970-1980 | 1980-1991 | 1991-2000 |
| Pereira Barreto | 52.413 | 46.366 | 25.638 | 25.359 | 25.027 | (-) 5,75 | (-) 5,24 | (-) 0,27 |
| Planalto | 7.250 | 6.043 | 5.458 | 3.226 | 3.669 | (-) 1,01 | (-) 0,92 | (-) 4,32 |
| Promissão | 20.544 | 20.218 | 27.962 | 29.850 | 31.115 | 3,30 | 2,99 | 1,19 |
| Sabino | 5.048 | 4.832 | 4.552 | 4.745 | 4.948 | (-) 0,60 | (-) 0,54 | 0,93 |
| Sales | 4.060 | 4.795 | 3.757 | 3.835 | 4.566 | (-) 2,41 | (-) 2,19 | 2,19 |
| Santo Antônio de Aracanguá | | | 7.001 | 6.732 | 6.927 | | | (-) 0,12 |
| Sud Menucci | 8.766 | 5.357 | 7.210 | 7.817 | 7.363 | 3,02 | 2,74 | 0,23 |
| Ubarana | | | | 3.875 | 4.213 | | | |
| Zacarias | | | | 1.781 | 1.947 | | | |
| Total | 462.869 | 503.671 | 603.898 | 633.595 | 670.321 | 1,83 | 1,66 | 1,17 |
| Por Áreas de Influência | | | | | | | | |
| Bady Bassit | 2.684 | 2.837 | 5.718 | 8.162 | 11.538 | 7,26 | 6,58 | 8,11 |
| Cedral | 6.530 | 6.196 | 5.699 | 5.973 | 6.690 | (-) 0,83 | (-) 0,76 | 1,80 |
| Ibirá | 7.286 | 8.261 | 8.727 | 9.313 | 9.444 | 0,55 | 0,50 | 0,88 |
| Jaci | 4.000 | 3.802 | 3.239 | 3.272 | 3.987 | (-) 1,59 | (-) 1,45 | 2,34 |
| Mirassol | 20.579 | 28.313 | 39.271 | 43.851 | 48.312 | 3,33 | 3,02 | 2,33 |
| Monte Aprazível | 17.005 | 16.443 | 17.509 | 18.099 | 18.412 | 0,63 | 0,57 | 0,56 |
| Neves Paulista | 8.199 | 7.813 | 8.317 | 8.422 | 8.913 | 0,63 | 0,57 | 0,77 |
| Nipõa | 3.058 | 2.724 | 2.784 | 3.205 | 3.261 | 0,22 | 0,20 | 1,77 |
| Nova Aliança | 4.577 | 4.279 | 4.197 | 4.235 | 4.765 | (-) 0,19 | (-) 0,18 | 1,42 |
| Poloni | 5.105 | 4.776 | 4.498 | 4.738 | 4.769 | (-) 0,60 | (-) 0,54 | 0,65 |
| Potirendaba | 9.880 | 10.707 | 11.195 | 11.736 | 13.230 | 0,45 | 0,41 | 1,87 |
| São José de Rio Preto | 122.134 | 188.601 | 283.345 | 326.315 | 357.862 | 4,15 | 3,77 | 2,63 |
| União Paulista | 1.727 | 1.238 | 1.326 | 1.370 | 1.359 | 0,69 | 0,63 | 0,27 |
| Uchôa | 7.403 | 7.815 | 8.292 | 8.949 | 9.033 | 0,59 | 0,54 | 0,96 |
| Catanduva | 58.251 | 72.866 | 93.328 | 100.942 | 105.771 | 2,51 | 2,28 | 1,40 |
| Elisiário | | | 2.538 | 2.569 | 2.578 | | | 0,17 |
| Irapuã | 6.081 | 7.202 | 6.104 | 6.393 | 6.659 | (-) 1,64 | (-) 1,49 | 0,97 |
| Itajobi | 11.579 | 14.509 | 15.016 | 13.771 | 14.224 | 0,34 | 0,31 | (-) 0,60 |
| Marapoama | | | 1.316 | 1.953 | 2.233 | | | 6,05 |
| Urupês | 10.417 | 12.001 | 11.012 | 11.211 | 11.833 | (-) 0,86 | (-) 0,78 | 0,80 |
| Getulina | 12.067 | 11.060 | 10.114 | 9.223 | 10.375 | (-) 0,89 | (-) 0,81 | 0,28 |
| Guaimbê | 5.037 | 5.145 | 5.139 | 4.903 | 5.208 | (-) 0,01 | (-) 0,01 | 0,15 |
| Guarantã | 5.771 | 5.716 | 5.538 | 5.572 | 6.294 | (-) 0,32 | (-) 0,29 | 1,43 |
| Guaraçai | 10.239 | 8.397 | 8.292 | 8.887 | 8.894 | (-) 0,13 | (-) 0,11 | 0,78 |
| Lavinia | 8.372 | 6.117 | 5.439 | 5.191 | 5.137 | (-) 1,17 | (-) 1,06 | (-) 0,63 |
| Mirandópolis | 23.549 | 21.530 | 24.433 | 25.022 | 25.928 | 1,27 | 1,16 | 0,66 |
| Murutinga do Sul | 5.398 | 4.555 | 3.784 | 3.642 | 3.963 | (-) 1,84 | (-) 1,67 | 0,51 |
| Nova Independência | 2.052 | 1.867 | 1.994 | 2.137 | 2.058 | 0,66 | 0,60 | 0,35 |
| Alto Alegre | 7.473 | 6.088 | 4.790 | 4.382 | 4.262 | (-) 2,37 | (-) 2,16 | (-) 1,29 |
| Auriflama | 13.266 | 12.029 | 12.761 | 13.412 | 13.500 | 0,59 | 0,54 | 0,63 |
| Bento de Abreu | 2.529 | 2.041 | 2.393 | 2.320 | 2.401 | 1,60 | 1,46 | 0,04 |
| Braúna | 5.038 | 4.552 | 4.265 | 4.367 | 4.379 | (-) 0,65 | (-) 0,59 | 0,29 |
| Clementina | 5.247 | 4.294 | 4.884 | 5.017 | 5.399 | 1,30 | 1,18 | 1,12 |
| Bilac | 5.983 | 5.333 | 5.457 | 5.726 | 6.087 | 0,23 | 0,21 | 1,22 |
| Gabriel Monteiro | 3.344 | 3.003 | 2.469 | 2.414 | 2.727 | (-) 1,94 | (-) 1,76 | 1,11 |
| Gastão Vidigal | 4.423 | 3.756 | 3.833 | 3.739 | 3.582 | 0,20 | 0,18 | (-) 0,75 |
| General Salgado | 16.591 | 11.497 | 12.908 | 11.502 | 10.771 | 1,16 | 1,06 | (-) 1,99 |
| Guararapes | 23.324 | 22.515 | 26.692 | 27.608 | 28.823 | 1,72 | 1,56 | 0,86 |
| Guzolândia | 7.605 | 4.311 | 5.051 | 4.587 | 4.296 | 1,60 | 1,45 | (-) 1,78 |
| Lourdes | | | 1.664 | 1.987 | 2.007 | | | 2,10 |
| Luiziânia | 4.462 | 3.847 | 4.157 | 4.057 | 4.271 | 0,78 | 0,71 | 0,30 |
| Nova Lusitânia | 2.695 | 1.969 | 2.648 | 271 | 2.755 | 3,01 | 2,73 | 0,44 |
| Rubiácea | 3.376 | 2.203 | 2.638 | 2.487 | 2.336 | 1,82 | 1,65 | (-) 1,34 |
| Santópolis do Aquapui | 3.596 | 3.468 | 3.847 | 3.815 | 3.814 | 1,04 | 0,95 | (-) 0,10 |

| 2. Dinamização Municipalidade | População Total | | | | | Taxas de Crescimento (%aa) | | |
|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------------|-------------|-------------|
| | 1970 | 1980 | 1991 | 1996 | 2000 | 1970-1980 | 1980-1991 | 1991-2000 |
| São João de Iracema | | | 1.598 | 1.486 | 1.671 | | | 0,50 |
| Turiúba | 4.993 | 3.999 | 3.747 | 1.945 | 1.894 | (-) 0,65 | (-) 0,59 | (-) 7,30 |
| Valparaíso | 14.608 | 13.298 | 16.551 | 17.731 | 18.574 | 2,21 | 2,01 | 1,29 |
| Piçatu | 5.352 | 4.729 | 4.540 | 4.637 | 4.625 | (-) 0,41 | (-) 0,37 | 0,21 |
| Aparecida d'Oeste | 7.919 | 5.154 | 5.099 | 4.855 | 4.930 | (-) 0,11 | (-) 0,10 | (-) 0,37 |
| Aspásia | | | 1.965 | 1.967 | 1.861 | | | (-) 0,60 |
| Dirce Reis | | | 1.903 | 1.667 | 1.623 | | | (-) 1,75 |
| Dolcinópolis | 3.269 | 2.211 | 2.093 | 2.137 | 2.151 | (-) 0,55 | (-) 0,50 | 0,30 |
| Jales | 38.436 | 38.590 | 42.812 | 45.313 | 46.178 | 1,04 | 0,95 | 0,84 |
| Marinópolis | 2.710 | 2.065 | 2.089 | 2.213 | 2.192 | 0,12 | 0,11 | 0,54 |
| Palmeira d'Oeste | 15.345 | 12.669 | 10.904 | 10.463 | 10.322 | (-) 1,49 | (-) 1,35 | (-) 0,61 |
| Pontalinda | | | 3.146 | 3.281 | 3.538 | | | 1,31 |
| Santana de Ponta Pensa | 3.906 | 2.805 | 2.358 | 1.995 | 1.894 | (-) 1,72 | (-) 1,57 | (-) 2,41 |
| São Francisco | 6.595 | 4.617 | 2.544 | 2.684 | 2.863 | (-) 5,79 | (-) 5,27 | 1,32 |
| Urânia | 16.829 | 13.491 | 10.123 | 9.977 | 8.825 | (-) 2,83 | (-) 2,58 | (-) 1,51 |
| Estrela do Oeste | 10.873 | 9.007 | 8.476 | 8.009 | 8.260 | (-) 0,61 | (-) 0,55 | (-) 0,29 |
| Fernandópolis | 39.050 | 46.989 | 56.125 | 59.026 | 61.623 | 1,79 | 1,63 | 1,04 |
| São José de duas Pontes | 4.035 | 2.967 | 2.791 | 2.650 | 2.664 | (-) 0,61 | (-) 0,55 | (-) 0,52 |
| Turmalina | 3.714 | 3.009 | 2.750 | 2.528 | 2.366 | (-) 0,90 | (-) 0,81 | (-) 1,66 |
| Floreal | 4.683 | 3.598 | 3.543 | 3.376 | 3.223 | (-) 0,15 | (-) 0,14 | (-) 1,05 |
| Macaubal | 6.996 | 6.388 | 7.384 | 7.241 | 7.171 | 1,46 | 1,33 | (-) 0,32 |
| Magda | 4.217 | 3.568 | 3.678 | 3.607 | 3.422 | 0,30 | 0,28 | (-) 0,80 |
| Monções | 2.500 | 2.398 | 2.117 | 2.019 | 2.055 | (-) 1,24 | (-) 1,13 | (-) 0,33 |
| Nhandeara | 10.996 | 10.213 | 10.359 | 9.958 | 10.181 | 0,14 | 0,13 | (-) 0,19 |
| Sebastianópolis do Sul | 3.002 | 2.359 | 2.504 | 2.527 | 2.546 | 0,60 | 0,54 | 0,18 |
| Dracena | 35.347 | 35.971 | 39.576 | 40.043 | 40.475 | 0,96 | 0,87 | 0,25 |
| Junqueirópolis | 22.638 | 21.368 | 17.702 | 15.962 | 17.000 | (-) 1,86 | (-) 1,70 | (-) 0,45 |
| Monte Castelo | 6.376 | 6.111 | 4.723 | 4.220 | 4.089 | (-) 2,54 | (-) 2,32 | (-) 1,59 |
| Nova Guataporanga | 2.379 | 2.720 | 2.133 | 2.134 | 2.087 | (-) 2,40 | (-) 2,19 | (-) 0,24 |
| Ouro Verde | 7.706 | 5.857 | 7.098 | 6.976 | 7.146 | 1,94 | 1,76 | 0,07 |
| Santa Mercedes | 4.903 | 4.118 | 2.981 | 2.647 | 2.805 | (-) 3,18 | (-) 2,89 | (-) 0,67 |
| São João de Pau d'Alho | 3.733 | 3.592 | 2.813 | 2.315 | 2.179 | (-) 2,41 | (-) 2,20 | (-) 2,80 |
| Tupi Paulista | 15.720 | 16.351 | 14.038 | 13.443 | 13.289 | (-) 1,51 | (-) 1,38 | (-) 0,61 |
| Total | 796.762 | 845.888 | 1.000.884 | 1.057.779 | 1.119.862 | 1,70 | 1,54 | 1,26 |
| Total Geral | 1.259.631 | 1.349.559 | 1.604.782 | 1.691.374 | 1.790.183 | 1,75 | 1,59 | 1,22 |

| 3. Modernização Municipalidade | População Total | | | | | Taxas de Crescimento (%aa) | | |
|-----------------------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|----------------------------|-----------|-----------|
| | 1970 | 1980 | 1991 | 1996 | 2000 | 1970-1980 | 1980-1991 | 1991-2000 |
| Anhembi | 3.517 | 3.445 | 3.514 | 4.176 | 4.537 | 0,20 | 0,18 | 2,88 |
| Arealva | 6.519 | 6.790 | 6.866 | 6.668 | 7.240 | 0,11 | 0,10 | 0,59 |
| Balbinos | 1.116 | 1.173 | 1.220 | 1.388 | 1.313 | 0,39 | 0,36 | 0,82 |
| Bariri | 17.497 | 19.888 | 24.520 | 25.797 | 28.221 | 2,12 | 1,92 | 1,57 |
| Barra Bonita | 17.328 | 22.596 | 30.762 | 32.845 | 35.364 | 3,13 | 2,84 | 1,56 |
| Bauru | 131.936 | 186.664 | 260.767 | 292.566 | 315.835 | 3,40 | 3,09 | 2,15 |
| Boracéia | 2.643 | 3.554 | 3.461 | 3.548 | 3.712 | (-) 0,26 | (-) 0,24 | 0,78 |
| Borborema | 9.530 | 11.640 | 12.110 | 12.469 | 13.175 | 0,40 | 0,36 | 0,94 |
| Botucatu | 51.954 | 64.539 | 90.620 | 100.876 | 108.112 | 3,45 | 3,13 | 1,98 |
| Cafelândia | 17.592 | 17.484 | 15.376 | 15.331 | 15.790 | (-) 1,28 | (-) 1,16 | 0,30 |
| Dois Córregos | 13.417 | 15.463 | 18.783 | 21.638 | 22.343 | 1,96 | 1,78 | 1,95 |
| Iacanga | 7.171 | 6.596 | 7.553 | 8.110 | 8.281 | 1,36 | 1,24 | 1,03 |
| Ibitinga | 23.968 | 29.140 | 38.233 | 42.359 | 46.598 | 2,75 | 2,50 | 2,22 |
| Igarapu do Tietê | 8.861 | 12.740 | 20.912 | 23.077 | 22.605 | 5,08 | 4,61 | 0,87 |
| Itaju | 3.236 | 2.498 | 2.359 | 2.268 | 2.639 | (-) 0,57 | (-) 0,52 | 1,25 |
| Itapui | 6.728 | 7.622 | 9.052 | 9.897 | 10.284 | 1,73 | 1,58 | 1,43 |

| 3. Modernização Municipalidade | População Total | | | | | Taxas de Crescimento (%aa) | | |
|------------------------------------|-----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|-------------------------------|---------------|---------------|
| | 1970 | 1980 | 1991 | 1996 | 2000 | 1970- 1980 | 1980- 1991 | 1991- 2000 |
| Jaú | 56.301 | 74.011 | 94.138 | 103.601 | 111.783 | 2,43 | 2,21 | 1,93 |
| Macatuba | 7.733 | 10.861 | 13.458 | 16.024 | 15.753 | 2,17 | 1,97 | 1,76 |
| Mineiros do Tietê | 5.096 | 6.701 | 9.462 | 11.020 | 11.411 | 3,51 | 3,19 | 2,10 |
| Pederneiras | 18.399 | 26.105 | 31.923 | 33.921 | 36.593 | 2,03 | 1,85 | 1,53 |
| Pirajuí | 20.344 | 19.422 | 18.829 | 18.088 | 19.982 | (-) 0,31 | (-) 0,28 | 0,66 |
| Pongáí | 3.283 | 3.539 | 3.590 | 3.544 | 3.691 | 0,14 | 0,13 | 0,31 |
| Pratânia | | | | | 3.948 | | | |
| Reginópolis | 4.472 | 4.619 | 4.778 | 4.923 | 4.730 | 0,34 | 0,31 | (-) 0,11 |
| São Manuel | 27.402 | 27.546 | 35.377 | 38.271 | 36.442 | 2,53 | 2,30 | 0,33 |
| Uru | 1.474 | 1.586 | 1.351 | 1.508 | 1.401 | (-) 1,59 | (-) 1,45 | 0,40 |
| Total | 467.517 | 586.222 | 759.014 | 833.913 | 891.783 | 2,62 | 2,38 | 1,81 |
| Por Areas de Influência | | | | | | | | |
| Arelópolis | 5.727 | 6.749 | 10.016 | 10.151 | 10.295 | 4,03 | 3,65 | 0,31 |
| Pereiras | 4.834 | 3.762 | 4.433 | 5.261 | 6.256 | 1,65 | 1,50 | 3,90 |
| Cesário Lange | 5.755 | 7.859 | 11.159 | 12.755 | 12.840 | 3,57 | 3,24 | 1,57 |
| Boituva | 8.976 | 12.577 | 23.111 | 28.560 | 34.190 | 6,27 | 5,69 | 4,45 |
| Capela do Alto | 5.023 | 7.389 | 10.770 | 12.603 | 13.980 | 3,84 | 3,48 | 2,94 |
| Cerquilha | 6.960 | 12.345 | 20.082 | 24.977 | 29.508 | 4,99 | 4,52 | 4,37 |
| Tatuí | 39.760 | 55.489 | 76.662 | 86.867 | 93.299 | 3,29 | 2,98 | 2,21 |
| Araraquara | 100.438 | 128.109 | 166.732 | 172.921 | 181.989 | 2,67 | 2,42 | 0,98 |
| Boa Esperança do Sul | 6.363 | 8.354 | 11.860 | 12.845 | 12.577 | 3,57 | 3,24 | 0,65 |
| Itápolis | 20.711 | 25.969 | 33.043 | 36.253 | 37.744 | 2,44 | 2,21 | 1,49 |
| Matão | 21.593 | 38.125 | 63.633 | 68.506 | 71.747 | 5,26 | 4,77 | 1,34 |
| Nova Europa | 3.822 | 4.509 | 5.381 | 6.781 | 7.303 | 1,78 | 1,62 | 3,45 |
| Tabatinga | 6.875 | 8.006 | 10.797 | 12.266 | 12.989 | 3,04 | 2,76 | 2,07 |
| Dourado | 5.634 | 6.562 | 7.745 | 8.296 | 8.603 | 1,67 | 1,52 | 1,17 |
| Ribeirão Bonito | 6.856 | 8.359 | 10.318 | 10.802 | 11.228 | 2,13 | 1,93 | 0,94 |
| Bocaina | 6.896 | 6.764 | 7.246 | 8.561 | 9.387 | 0,69 | 0,63 | 2,92 |
| Boracéia | 2.643 | 3.554 | 3.461 | 3.548 | 3.712 | (-) 0,26 | (-) 0,24 | 0,78 |
| Itaju | 3.236 | 2.498 | 2.359 | 2.268 | 2.639 | (-) 0,57 | (-) 0,52 | 1,25 |
| Total | 262.102 | 346.979 | 478.808 | 524.221 | 560.286 | 3,27 | 2,97 | 1,76 |
| Total Geral | 729.619 | 933.201 | 1.237.822 | 1.358.134 | 1.452.069 | 2,87 | 2,60 | 1,79 |

| 4. Reprogramação Municipalidade | População Total | | | | | Taxas de Crescimento (%aa) | | |
|--|------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 1970 | 1980 | 1991 | 1996 | 2000 | 1970- 1980 | 1980- 1991 | 1991- 2000 |
| Aguas de São Pedro | 830 | 1.093 | 1.695 | 1.720 | 1.845 | 4,49 | 4,07 | 0,95 |
| Capivari | 18.986 | 25.173 | 34.177 | 38.258 | 41.438 | 3,11 | 2,82 | 2,16 |
| Conchas | 10.046 | 11.039 | 11.916 | 13.132 | 14.905 | 0,77 | 0,70 | 2,52 |
| Elias Fausto | 6.151 | 8.288 | 11.628 | 12.485 | 13.879 | 3,44 | 3,13 | 1,99 |
| Itú | 49.091 | 74.204 | 107.076 | 122.528 | 135.304 | 3,74 | 3,39 | 2,63 |
| Laranjal Paulista | 13.107 | 15.171 | 19.110 | 20.718 | 22.081 | 2,34 | 2,12 | 1,62 |
| Piracicaba | 152.505 | 214.295 | 283.634 | 302.886 | 328.312 | 2,84 | 2,58 | 1,64 |
| Porto Feliz | 22.152 | 27.123 | 36.876 | 42.727 | 45.452 | 3,12 | 2,83 | 2,35 |
| Rafard | 5.118 | 5.929 | 8.599 | 8.793 | 8.361 | 3,79 | 3,44 | (-) 0,31 |
| Saltinho | | | | | 5.774 | | | |
| Salto | 21.772 | 42.376 | 72.076 | 86.928 | 93.160 | 5,45 | 4,95 | 2,89 |
| Santa Maria da Serra | 2.147 | 2.824 | 4.294 | 4.491 | 4.619 | 4,28 | 3,88 | 0,81 |
| São Pedro | 10.141 | 13.175 | 20.042 | 23.352 | 27.866 | 4,28 | 3,89 | 3,73 |
| Tietê | 17.283 | 20.033 | 26.458 | 29.675 | 31.478 | 2,82 | 2,56 | 1,95 |
| Total | 329.329 | 460.723 | 637.581 | 707.693 | 774.474 | 3,30 | 3,00 | 2,18 |
| Por Areas de Influência | | | | | | | | |
| Americana | 66.316 | 122.004 | 153.840 | 167.945 | 182.084 | 2,35 | 2,13 | 1,89 |
| Campinas | 375.864 | 664.559 | 847.595 | 908.906 | 967.921 | 2,46 | 2,24 | 1,49 |
| Cosmópolis | 12.110 | 23.232 | 35.999 | 39.880 | 44.367 | 4,48 | 4,06 | 2,35 |
| Nova Odessa | 8.336 | 21.893 | 34.063 | 37.242 | 42.066 | 4,52 | 4,10 | 2,37 |
| Paulínia | 10.708 | 20.755 | 36.603 | 44.431 | 51.242 | 5,84 | 5,29 | 3,81 |
| Santa Bárbara d'Oeste | 31.018 | 76.621 | 145.216 | 161.060 | 169.735 | 6,60 | 5,98 | 1,75 |
| Sumaré | 23.074 | 100.589 | 141.011 | 168.058 | 196.055 | 3,44 | 3,12 | 3,73 |
| Iracemópolis | 6.907 | 8.278 | 11.949 | 14.024 | 15.524 | 3,74 | 3,39 | 2,95 |
| Limeira | 90.963 | 150.558 | 207.416 | 230.348 | 248.632 | 3,26 | 2,96 | 2,03 |
| Brotas | 11.962 | 11.260 | 14.394 | 17.059 | 18.867 | 2,49 | 2,26 | 3,05 |
| Torrinha | 6.501 | 6.536 | 7.506 | 8.183 | 8.817 | 1,39 | 1,27 | 1,80 |
| Charqueada | 7.924 | 8.899 | 10.741 | 12.572 | 13.001 | 1,90 | 1,72 | 2,14 |
| Mombuca | 3.010 | 2.657 | 2.596 | 2.830 | 3.100 | (-) 0,23 | (-) 0,21 | 1,99 |
| Rio das Pedras | 8.917 | 13.468 | 19.074 | 22.265 | 23.441 | 3,54 | 3,21 | 2,32 |
| Iperó | 6.439 | 6.606 | 10.553 | 14.283 | 19.183 | 4,80 | 4,35 | 6,87 |
| Sorocaba | 175.677 | 269.830 | 378.366 | 431.561 | 494.649 | 3,44 | 3,12 | 3,02 |
| Total | 845.726 | 1.507.745 | 2.056.922 | 2.280.647 | 2.498.684 | 3,15 | 2,86 | 2,19 |