

## **Dinâmica e integração regional: a evolução e o desenvolvimento da região de São José do Rio Preto**

Joelson Gonçalves de Carvalho<sup>1</sup>

A Região Administrativa (RA) de São José do Rio Preto se localiza no noroeste do Estado de São Paulo, sendo composta por 96 municípios, divididos em cinco Regiões de Governo: Região de Governo de Catanduva, com 16 municípios; a Região de Governo de Fernandópolis, com 12 municípios; a Região de Governo de Jales, contando com 22 municípios; a Região de Governo de Votuporanga, com 15 municípios e, por fim, a Região de Governo de São José do Rio Preto, com 31 municípios. Nesta RA vivem aproximadamente 1 milhão e 300 mil pessoas. Dos 96 municípios, somente 23 possuem população acima de 10 mil habitantes. Desses, São José do Rio Preto, Catanduva, Mirassol e Votuporanga são os mais densamente povoados. Cabendo destaque ainda a Fernandópolis e Jales.

### **Breve Recuperação Histórica: da formação do “oeste pioneiro” à crise do café**

Muito da formação e da evolução do processo de desenvolvimento da Região Administrativa de São José do Rio Preto já foi exposto em estudos anteriores, em especial no trabalho *A Interiorização do Desenvolvimento Econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)*, sob coordenação do Professor Wilson Cano, e no estudo de Luiz Antônio Teixeira Vasconcelos sobre as RA's de Rio Preto e Araçatuba<sup>2</sup>. Sendo assim, e para os propósitos deste simpósio, nos cabe fazer uma breve caracterização histórica, a fim de reter os traços principais da formação econômica desta região e das características de sua inserção mercantil na dinâmica da economia paulista.

A incorporação das terras mais a oeste do estado<sup>3</sup> de São Paulo à dinâmica econômica paulista está intimamente ligada à expansão da cultura do café. Dentre os fatores mais importantes para a expansão cafeeira e da incorporação dessa região à

dinâmica econômica paulista, podemos destacar a grande disponibilidade de terras pouco exploradas e o tipo de solo, com inclinações suaves e alta fertilidade.

Com o declínio da atividade cafeeira no Vale do Paraíba, em meados do século XIX, os produtores de café começaram a buscar novas terras mais a oeste do estado. O café começou a ser plantado na região a partir de 1884, efetivando deste modo, um povoamento mais consolidado.

O município de São José do Rio Preto tem sua origem em 1852, ano de fundação da Vila de São José do Rio Preto que, por sua localização geográfica, desde cedo começou a desempenhar o importante papel de entreposto comercial. Desde sua fundação constituiu-se em ponto de passagem estratégica para as comunicações através do sertão, servindo de pousada para tropeiros e facilitando o acesso aos mercados de Ribeirão Preto e Araraquara<sup>4</sup>.

O caráter desbravador da colonização dessa área acarretou toda uma intensificação da agricultura que, por sua vez, trouxe rápidas implicações para a região. Aumentou o contingente populacional, tanto no campo como na cidade e acarretou o aumento dos núcleos urbanos. Em 1894, Rio Preto foi elevado à categoria de Município e, no mesmo ano, funda-se a Vila de Catanduva.

De forma mais geral, à medida que ocorria a incorporação dessas vastas (e novas) extensões de terras, processava-se o nascimento e a emergência de núcleos urbanos com capacidade para realização de atividades comerciais, estabelecendo, portanto, uma hierarquia das cidades paulistas. Cabe destaque Jaú (1858), Ribeirão Preto (1870), Barretos (1874), São José do Rio Preto (1879) e Bauru (1880), entre outras.

Com a imigração, principalmente a partir de 1880, essas cidades foram se consolidando enquanto centros comerciais e de consumo, dado o entrelaçamento de atividades agrícolas, comerciais, bancárias, de transporte (ferroviários) e outros serviços. Os primeiros migrantes vieram de Minas Gerais, estado em decadência por conta da crise do ciclo do ouro, trazendo consigo, principalmente, a atividade pecuária.

Posteriormente à ocupação feita por mineiros e baianos que se ocuparam das derrubadas de matas e abertura de áreas para exploração, a região conheceu outro forte processo migratório: os imigrantes estrangeiros, notadamente os italianos, espanhóis, árabes, japoneses, sírios, armênios e libaneses que, possuindo menos recursos financeiros, se adaptaram às profissões que a região demandava<sup>5</sup>.

A região de Rio Preto consolida-se enquanto região mais dinâmica do então “Oeste Pioneiro” e seu município-sede enquanto “Capital da Alta Araraquarense”. Em grande parte, isso se deve à incorporação de novas terras à produção, além de sua cidade-sede ir se constituindo enquanto “ponta de linha” da Estrada de Ferro Araraquara.

Fundada em 1896, a Estrada de Ferro Araraquara (EFA), chega em Rio Preto com sua linha-tronco em 1912, mas por problemas financeiros, fica estacionada aí até 1933.<sup>6</sup> Quanto às cidades que surgiram acompanhando a estrada de ferro pode-se dizer que, a partir destas, consolidou-se uma divisão inter-regional do trabalho, uma rede urbana mais densa e com relações sócio-econômicas mais consolidadas. Originou-se uma hierarquia entre essas cidades, capitaneadas no interior por Campinas e Ribeirão Preto e que, mais a oeste, teria em São José do Rio Preto um epicentro regional de segunda grandeza.

A chegada da ferrovia em Catanduva em 1910 e em Rio Preto em 1912 é de extrema importância para o desenvolvimento da região. Após a chegada da ferrovia, muitos povoados aumentaram consideravelmente sua importância e puderam elevar-se à condição de município. Para citar alguns exemplos: Catanduva (1917), Ibirá (1921), Tanabi (1924), Monte Aprazível (1924), Mirassol (1924), Uchoa (1925), Potirendaba (1925), Nova Granada (1925), José Bonifácio (1926) e Cedral (1929).

Para compreender a formação, o desenvolvimento e a urbanização, não somente da Região Administrativa de São José do Rio Preto, como de todo o estado, é necessário ater-se, antes, à historicidade das relações sócio-econômicas estabelecidas entre os primeiros núcleos urbanos e entre esses e o campo. Apesar de parecer óbvio, essa afirmação não é de todo trivial. A contribuição de Cano<sup>7</sup> esclarece que, ao contrário das demais regiões

brasileiras, no estado de São Paulo, nem mesmo a crise do café (principal *commodity*) implicou em atrasos no desenvolvimento capitalista mais amplo.

A forma como o sistema, denominado por Cano como “complexo cafeeiro”, organizou-se política e economicamente<sup>8</sup> propiciou tanto a garantia de alta lucratividade quanto a sua própria superação, dirigindo-se para um modelo mais capitalista no campo, no qual o Departamento de Bens de Produção (D1), mesmo que ainda não desse a tônica do desenvolvimento, ganhou expressiva importância.

Grosso modo, esse complexo cafeeiro apresentava, além da sua atividade principal – o café –, uma gama de outras atividades a ela relacionada. Cabe, como exemplo, a agricultura tradicional, produtora de alimentos e matérias-primas, a incipiente atividade industrial, em especial a do beneficiamento, a implantação e o desenvolvimento do sistema ferroviário, as atividades de comércio, com destaque as atividades ligadas às importações e exportações e todo um conjunto de infra-estruturas como ferrovias, portos, armazéns, transportes urbanos, comunicações. Cabe destaque ainda as atividades ligadas à participação governamental na economia local, principalmente via gasto público.

As necessidades comerciais e financeiras para a comercialização e expansão das atividades agrícolas, a necessidade crescente de novos meios de transporte, com o deslocamento da produção do café para o oeste, bem como as necessidades de novas máquinas, equipamentos, insumos, entre outros, fizeram com que se extrapolassem, para além das fazendas de café, as atividades complementares como bancos, estradas de ferro, fábricas têxteis, etc. Essas atividades foram, em grande medida, financiadas pelos excedentes financeiros do próprio complexo cafeeiro.

A exportação do café gerava, para além das divisas utilizadas na importação de alimentos, recursos para a aquisição de todos os bens necessários para as atividades urbanas e rurais, fossem eles bens-salários ou bens de produção.

A transição entre a economia baseada no complexo exportador cafeeiro e a industrialização, segundo Cano<sup>9</sup>, se deu nos anos 20 e teve “*extraordinário desenvolvimento capitalista não apenas expandindo o café, mas também alterando sua estrutura produtiva:*

*crecem e se diversificam a agricultura, a indústria de transformação, os bancos nacionais e várias atividades terciárias”. É bom lembrar que esta década de 1920 é uma década de grandes transformações. De acordo com De Lozenzo e Costa<sup>10</sup>, “de fato, nesse período, o país viveu uma espécie de ‘aceleração da história’, com a emergência de novos atores políticos (classe operária, camadas médias urbanas, militares) e novas idéias que se expressavam não apenas no plano da política...”.*

Na região oeste de São Paulo, principalmente no município de São José do Rio Preto, entre os anos de 1910 e 1930, acelerou-se e complexificou-se o desenvolvimento urbano, com o surgimento de novos núcleos urbanos e o fortalecimento dos já existentes e dinamizou sua agricultura com o plantio de café, a chegada da ferrovia e, após a crise de 29, o plantio de algodão.

Com a crise de 29, desestruturaram-se as bases de sustentação do modelo primário-exportador nacional, com impactos diferenciados sobre todas as regiões brasileiras, sendo que, em São Paulo, o impacto dessa crise será sentido de forma diferente do ponto de vista intra-regional. Consolida-se o centro dinâmico da economia nacional – a cidade de São Paulo – e fortalecem-se os elos econômicos desse centro polarizador com seu interior e com os demais estados brasileiros.

Posteriormente, o algodão veio compensar a queda dos preços do café, dando um novo impulso à região, aproveitando a infra-estrutura ferroviária e fortalecendo a cidade de Rio Preto enquanto entreposto comercial com a instalação das primeiras atividades industriais, a saber: SANBRA (Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro), Anderson Clayton, SWIFT e das Indústrias Matarazzo. Todas com o objetivo de beneficiar o algodão, destinado aos mercados interno e externo<sup>11</sup>.

**Dois períodos, um processo: a articulação comercial (1930/55) e a integração produtiva (pós-1956)**

A Grande Crise de 1929 terá impactos de extrema relevância para o conjunto da economia nacional pós-30. Do ponto de vista interno, quebra-se a “espinha dorsal” do modelo primário-exportador, limitando bastante o poder econômico e político da então elite dominante. Do ponto de vista internacional, as restrições causadas pela crise, em especial as limitações de créditos e as dificuldades de importação, conferem à industrialização nacional prioridade para a política econômica, na busca de maior autonomia econômica.

São Paulo concentrava a quase totalidade das inversões industriais e, paralelamente, estava em curso a expansão e diversificação de uma agricultura mercantilizada e moderna. Em termos regionais, segundo Vasconcelos<sup>12</sup>, *“observa-se extraordinário avanço da frente de ocupação e incorporação de novas terras à agricultura paulista, sendo que o chamado Oeste Pioneiro passa a participar com um peso fortemente crescente no conjunto da produção agrícola e pecuária do Estado”*.

A Região Oeste do Estado de São Paulo consolida-se, nas décadas seguintes à crise, como importante produtora das principais culturas exportáveis do Brasil, como café e algodão, ao mesmo tempo em que ganha expressiva importância na produção de alimentos como arroz, feijão e milho, destinados, em sua maioria, aos núcleos urbanos mais centrais do estado. Em suma, pode-se dizer que a integração da região oeste realizou-se durante o processo de industrialização que se desenrolava de forma bastante específica, sendo considerada, em meados da década de 30, como a principal área produtora agrícola de todo o estado.

A articulação comercial que se estabelece, entre a região de Rio Preto e as demais regiões do estado, se deu a partir de uma produção agrícola diversificada que conciliou pequenas, médias e grandes propriedades em seu espaço. Compôs-se uma classe média rural que irá sustentar o poder econômico urbano.

Resumidamente, essa região, verdadeira “frente pioneira” – uma das mais afastadas do centro metropolitano estadual –, desenvolveu uma indústria tradicional, voltada para os setores menos sofisticados, como alimentar e têxtil. No período seguinte, caracterizado pela consolidação da articulação comercial e o início de uma integração produtiva mais

consistente, essa indústria, até então tradicional, terá uma ampliação para os ramos mobiliários, vestuários e de minerais não-metálicos.

Na segunda metade dos anos 50, rompem-se os constrangimentos à industrialização nacional em bases mais capitalistas, típicos da fase anterior, dados pela fragilidade das bases técnicas e financeiras do capital<sup>13</sup>. O período que se inaugura – o da industrialização pesada – a partir de 1956, trará mudanças extremamente relevantes para a dinâmica econômica e para o processo de urbanização paulista.

No que se refere ao movimento mais geral da dinâmica capitalista nacional, percebe-se o duplo movimento da indústria paulista, que, em um primeiro momento, concentra-se na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) (1930-70); e desconcentra-se a partir não só da Grande São Paulo como de todo o estado no sentido das demais regiões paulistas e brasileiras (1970-85).

A título de breves considerações finais podemos dizer que até 1970 a população economicamente ativa ainda estava empregada em atividades do setor primário (aproximadamente 55%) e, no que se refere ao município central da região – São José de Rio Preto<sup>14</sup> –, a partir dos anos 50 apresenta ritmo intenso de crescimento populacional, sendo que a população urbana aumenta quase três vezes entre 1950 e 1970, alcançando cerca de 110 mil habitantes e constituindo-se, como já foi dito, no maior e mais dinâmico centro urbano da porção oeste do Estado de São Paulo. Em 1970 as ocupações urbanas predominavam amplamente no município, que continua sendo, como foi ao longo de várias décadas, o pólo de comércio e serviços de uma ampla área geográfica que ultrapassa os limites do Estado de São Paulo, atingindo municípios de estados vizinhos como são os casos daqueles localizados no Sudeste de Minas Gerais, no sul de Goiás e no nordeste do Mato Grosso do Sul.

Nesse sentido, as políticas públicas estaduais contribuíram com a integração da região de Rio Preto à dinâmica mais geral da economia paulista, consolidando sua inserção enquanto ofertante de produtos agropecuários e agroindústrias e consumidora de diversos gêneros industriais fornecidos tanto pela capital quanto por outras regiões. **A cidade-pólo**

**desta região se consolida enquanto entreposto mercantil e de serviços.** Esta é, de fato, a característica que distingue a cidade de Rio Preto das demais cidades que também são centros regionais no oeste paulista, ou seja, a permanência, por um longo período histórico, da cidade como pólo de comércio e serviços modernos, que recicla de forma intensa essas funções, intensificando, recorrentemente, sua urbanização.

---

<sup>1</sup> Economista pelo Instituto de Economia da UFU e Mestre em Desenvolvimento Econômico, Espaço e Meio Ambiente pelo IE/Unicamp. Professor do Centro Universitário de Rio Preto. [joelsonjoe@yahoo.com.br](mailto:joelsonjoe@yahoo.com.br)

<sup>2</sup> A esse respeito ver: CANO, W. (Coord.) (1988). **A interiorização do desenvolvimento econômico no estado de São Paulo (1920-1980)**. São Paulo: Fundação Seade, 3v. e VASCONCELOS, L.A.T. (1992) **Desenvolvimento Econômico e Urbanização nas Regiões Administrativas de São José do Rio Preto e Araçatuba**. Campinas. Dissertação de Mestrado.

<sup>3</sup> Até 1960, a Região Administrativa de São José do Rio Preto, junto com as RA's de Araçatuba, Presidente Prudente e Marília formavam a então conhecida Região do "Oeste Pioneiro".

<sup>4</sup> A esse respeito ver BRUNO. E. S. (1967). **História do Brasil geral e regional**. Ed. Cultrix. São Paulo, SP.

<sup>5</sup> A esse respeito, ver: **Diário da Região: Suplemento Especial**, de 19 de março de 1995.

<sup>6</sup> A EFA "acabou sendo desapropriada pelo governo do estado em 1919 e somente nos anos 30 foi que estendeu sua linha novamente, mas seguindo um outro traçado: fazendo a ligação entre Rio Preto e Porto Taboado (atual Porto Presidente Vargas) – reproduzindo a velha rota do gado – , ligação esta que se completou somente em 1952". GONÇALVES, M. F. (1998). **As engrenagens da locomotiva: ensaio sobre a formação urbana paulista**. Unicamp, Campinas, SP. (Tese de doutoramento).

<sup>7</sup> CANO, W. (1998). **Raízes da Concentração Industrial em São Paulo**. São Paulo, T. A. Queiroz. Republicado pela editora do Instituto de Economia da Unicamp. (30 anos de Economia – Unicamp, 1).

<sup>8</sup> Digo economicamente pois, conforme os apontamentos de Cano *op.cit.*, o complexo cafeeiro conseguiu superar os seus principais entraves materiais à sua expansão, a saber, mão-de-obra e transporte, quanto à faceta política, as ligações dos "Barões do Café" com o estado são conhecidas e cito, apenas como exemplo, as políticas de valorização do café no primeiro quarto do século XX.

<sup>9</sup> CANO, W. (2002). **Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil**, Editora da Unicamp, Campinas. P 162.

<sup>10</sup> DE LORENZO, H. C. e COSTA, W. P. (1997). **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. Editora UNESP, São Paulo. P. 8.

<sup>11</sup> VASCONCELOS, *op.cit.*

<sup>12</sup> VASCONCELOS, *op.cit.* p.109.

<sup>13</sup> A esse respeito ver CARDOSO DE MELLO, J. M. (1975). **O capitalismo tardio**. São Paulo, Brasiliense. Republicado pela editora do Instituto de Economia da Unicamp, 1998. (30 anos de Economia – Unicamp, 4), Campinas

<sup>14</sup> Para mais detalhes ver VASCONCELOS, *op.cit.*