

ESTADO DE SÃO PAULO: DINÂMICA ECONÔMICA, CONCESSÕES RODOVIÁRIAS E ANÁLISE DOS INDICADORES PIB E IDH¹

**Cássio Antunes de Oliveira²
Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito**

Resumo

Na década de 1990 o Estado de São Paulo iniciou o seu programa oficial de concessões rodoviárias que somava em 2007 aproximadamente 90 praças de pedágio em todo o Estado. Esse fato será abordado com o intuito de elucidar em que política essa ação do estado se enquadra. Outro fato que buscamos compreender é em quais regiões existem os maiores e menores IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) municipal, PIB (Produto Interno Bruto) municipal, VDM (Volume Diário Médio) nas rodovias. Para tanto foram elaborados quatro mapas, contemplando as variáveis referidas. Os mapas são analisados juntamente com uma revisão bibliográfica, somando-se, assim, os subsídios utilizados na pesquisa. O Estado de São Paulo é citado em muitos estudos como o mais rico do país (considerando o PIB como parâmetro), apresenta alta qualidade de vida (baseado no IDH municipal) e alto fluxo rodoviário (baseado no VDM), o que indica uma idéia de homogeneização na distribuição das respectivas variáveis. Entretanto, essa distribuição não é tão homogênea internamente. Os resultados obtidos pela pesquisa revelam grandes diferenças na distribuição interna desses fatores, visíveis nos mapas analisados.

Palavras-chave: PIB municipal, IDH municipal, Privatização, Políticas neoliberais, rodovias.

Abstract

In the 1990's the State of São Paulo began its official program of highway concessions totalizing in 2007 approximately 90 toll squares throughout the state. This fact will be addressed in order to clarify where this state policy fits. Another fact we seek to understand is which are the areas where are located the highest and lowest municipal HDI (Human Development Index), municipal GDP (Gross Domestic Product) and DAV

¹ Artigo elaborado a partir dos resultados obtidos pela pesquisa Dinâmica Econômica: fluxos e eixos de desenvolvimento, que conta com o apoio do CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e tecnológico).

² Aluno do quarto ano do curso de graduação em Geografia de Faculdade de Ciência e Tecnologia FCT/UNESP campus de Presidente Prudente. Orientador Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito. Email do autor: <cassio.antunes@gmail.com>. Email do orientador: <essposito@prudenet.com.br>.

(Daily Average Volume) on the highways. For this were drafted four maps, contemplating the mentioned variables. The maps are analyzed along with a literature review, adding, therefore, the subsidies used in the search. The state of São Paulo is cited in many studies as the richest in the country (considering the GDP as a parameter), it presents high life quality (based on municipal HDI) and high highway flux (based on the DAV), which indicates an idea of homogeneity in the distribution of the respective variables. However, internally, this distribution is not so homogeneous. The results obtained by the search show major differences in the internal distribution of these factors, visible in the analyzed maps.

Key Words: Municipal GDP, Municipal HDI, Privatization, Neoliberal Policies, Highways.

Introdução

O presente trabalho tem o objetivo de analisar a dinâmica do Estado de São Paulo pela ótica da localização das rodovias, do fluxo médio diário das principais rodovias do estado, da localização das praças de pedágio, e a relação dos eixos rodoviários e de desenvolvimento com a dinâmica econômica através da exploração de dados estatísticos como: Produto Interno Bruto (PIB), Índice de Desenvolvimento Urbano (IDH) e Volume Diário Médio de Veículos (VDM) das principais cidades do estado.

Para tanto organizamos mapas temáticos sobre: VDM nos trechos onde há a contagem; localização e tarifa dos pedágios. Outro fato que nos propomos a compreender é como se deu a adoção, pelo estado, de políticas neoliberais ou a reforma do Estado, que teve, como uma das implicações, as privatizações e, dentro delas, a concessão de parte da malha rodoviária.

As políticas públicas referentes às concessões de rodovias no Estado de São Paulo

Pergunta-se o que o presidente está fazendo para melhorar? Resposta: já fiz tudo, fiz a moeda, fiz a reforma, privatizei, vendi os aeroportos, os portos, as ruas, já vendi tudo. E agora? Agora vamos esperar a chegada de Godot.

José Luís Fiori, *Os moedeiros falsos* (1997. p. 196).

Análise do programa de privatizações do Estado de São Paulo

Para iniciar, consideramos pertinente para o assunto a que nos propomos esmiuçar, inserir como epígrafe, o excerto acima do livro *Os Moedeiros falsos* de José Luís Fiori, que discute, entre outras coisas, a adoção no Brasil de políticas neoliberais, e o que aconteceu não só com o Estado de São Paulo, mas também com o Brasil. Isto foi a liquidação de parte do patrimônio público na forma de privatizações e concessões, por exemplo: privatização da empresa de mineração Vale do Rio Doce, concessão de rodovias (estaduais e federais), venda de bancos como o Banespa no Estado de São Paulo (que foi adquirido pelo Banco Santander), o BEMGE em Minas Gerais (que foi adquirido pelo Banco Itaú), entre outras. Neste exemplo que utilizamos no início, o presidente responde que o que resta a fazer é esperar a chegada de Godot. Mas quem é Godot? O próprio Fiori em outro trecho responde

Por esse caminho, chegaremos onde estamos, transformados em *emergig markets*, à espera de Godot: os famosos investimentos diretos estrangeiros, que deveriam redinamizar nossas economias, na ausência de investimentos privados públicos locais. (FIORI, 1997. p. 150).

Com esta afirmação de Fiori percebe-se que a política brasileira, inclusive parte da esquerda chegou à conclusão que havia apenas um caminho para retirar o país das crises econômicas enfrentadas desde meados da década de 1970 (Furtado, 1983). O único caminho que supostamente teria é o que foi adotado, ou seja, o de seguir as sugestões formuladas no “Consenso de Washington”, aos países emergentes, por isso essa denominação *emerging markets*. Essas “sugestões” formuladas no referido consenso detalharemos mais adiante.

A reforma do Estado no Brasil começou a ser posta em prática nos anos 1990. No Estado de São Paulo foi apenas um prolongamento do “Consenso de Washington”. Este visava ditar políticas a serem adotadas por economias desestruturadas, isto é, um programa de estabilização e reforma econômica (FIORI, 1997). Esta estabilização e reforma econômica se daria em três fases: na primeira ocorreria à estabilização macroeconômica, e para conseguir isso seria através de um superávit fiscal primário. Na segunda fase seriam implantadas as “reformas estruturais”; liberalização financeira e comercial, desregulação dos mercados, e privatizações das empresas estatais. Na última etapa haveria a retomada dos investimentos e da crise econômica (FIORI, 1997). (Grifo nosso).

Em 1993 foi realizada uma reunião em Washington, quando foi feita uma espécie de “balanço” do “Consenso de Washington”. No evento os autores do seminário reconheceram os maléficos efeitos sociais e econômicos das medidas adotadas pelos países de economia

desestruturada (FIORI, 1997). Mas tinham a receita para que esses governos se mantivessem no poder, se desvencilhassem da oposição e para o convencimento dos eleitores. Essas táticas são capazes de *“fazer com que os eleitores aceitem o desastres sociais provocados em todo lugar pelo programa neoliberal como sendo transitórios ou necessários em nome de um bem maior e de longo prazo”* (FIORI, 1997 p. 13) (Grifo nosso).

Além de José Luís Fiori, Laura Tavares Soares (2000) também analisa o ajuste neoliberal, desta vez numa escala mais ampla, a América Latina, e ao escrever sobre o projeto neoliberal e seus custos sociais faz uma afirmação que soa até irônico quando diz:

Uma das estratégias neoliberais mais disseminadas, e que acompanham as duas anteriores (descentralização e privatização), é a focalização. A idéia é a de que os gastos e os serviços sociais públicos/estatais passem a ser dirigidos exclusivamente aos pobres. (SOARES, 2000, p. 78).

Mas, o curioso é que uma das justificativas do Estado para o seu programa de privatizações é que, com a economia que faz deixando de investir nas estradas concedidas, pode *“destinar esses recursos a áreas em que sua presença é indispensável, como as de: saúde, educação e segurança pública, entre outras”* (Artesp, 2006)³. Resta saber se estas áreas onde é indispensável à presença do Estado estão recebendo mais recursos mesmo, mas esse não é nosso objetivo no momento.

Por outro lado, após a promulgação da constituição de 1988 os estados tiveram cortes nas suas arrecadações, esses cortes obviamente vieram a complicar a situação econômica destes. Parte dos tributos estaduais passou a ser recolhida pela esfera federal e depois redistribuída aos estados. Talvez isso explicasse as medidas adotadas pelo Estado de São Paulo no que tange a tomar iniciativa de pôr em prática o seu programa estadual de desestatização e parcerias com a iniciativa privada. Mais precisamente as concessões rodoviárias, visto que a arrecadação do estado havia diminuído e pela sua dinâmica em função dos transportes uma das “saídas” foi à parceria-público-privada. Mas, analisando o mapa 2 (Localização das praças de pedágio no Estado de São Paulo), se o DER⁴ e o DERSA⁵ (Desenvolvimento Rodoviário) administram várias rodovias, por que, ao invés de conceder,

³ Agência de Transportes do Estado de São Paulo. São Paulo, online 2006. Dispões informações sobre as concessões das estradas estaduais. Disponível em: <http://www.artesp.sp.gov.br>. Acesso em: 24/05/2006.

⁴ DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM.

⁵ Desenvolvimento Rodoviário S/A.

os próprios órgãos estaduais não as administram, e com a cobrança das tarifas o lucro ficaria com o estado? Dessa forma, além de ser eliminado o privado, cujo principal objetivo é o lucro, as tarifas poderiam ser menores poupando o bolso dos usuários.

Importâncias das rodovias no estado

Temos, também, que reconhecer que o Estado de São Paulo tem a melhor infra-estrutura rodoviária do país, pois desde o século passado, o Porto de Santos serviu de escoadouro da produção de grande parte do país. Este foi um dos motivos para a construção de várias rodovias. Antes o escoamento era feito pelas ferrovias, mas a partir dos anos 1960 (PEIXOTO, 1977) as rodovias passaram a ser muito importantes tanto no escoamento da produção quanto na movimentação de pessoas.

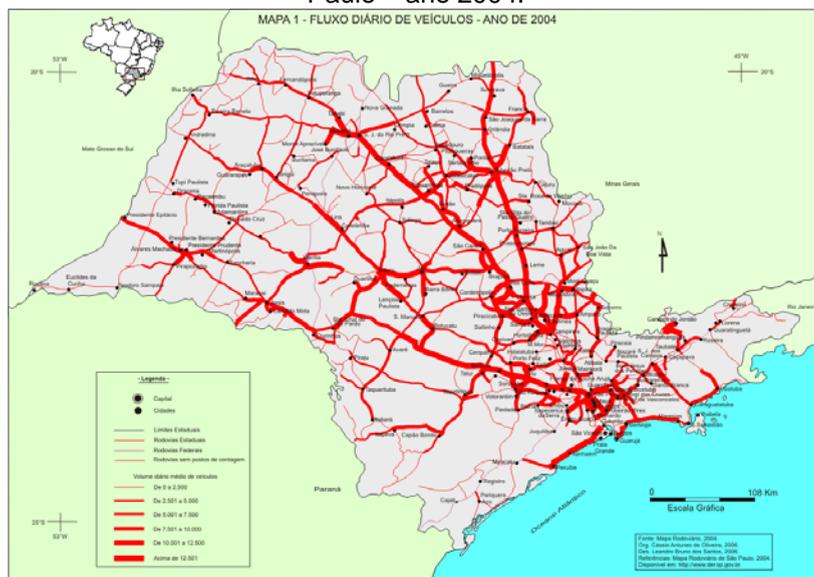
Esta modalidade de transporte é muito interessante, pois permite a flexibilidade além de ser mais fácil sua ampliação e/ou ligação com outras, por meio de trechos sem pavimentação, o que não se pode fazer nas ferrovias. É interessante notar que as principais rodovias do Estado de São Paulo convergem para a capital São Paulo e duas seguem até Santos. Essas vias acompanharam o traçado das ferrovias e são as de maiores fluxos diários do estado, principalmente os eixos de São Paulo: a São José do Rio Preto, a Ribeirão Preto, em direção ao Vale do Paraíba e a Sorocaba.

Análise do mapa 1: de VDM para o ano de 2004

O primeiro mapa a ser analisado é o do fluxo diário de veículos no Estado de São Paulo em 2004. Este mapa revela as vias de maiores VDM, como o caso da rodovia SP 310 (Rodovia Washington Luís) que constitui um eixo de desenvolvimento, mais precisamente de Limeira a São José do Rio Preto, podemos também considerar até Mirassol. Ao longo da rodovia localizam-se muitas cidades médias como: Limeira (onde começa a rodovia) Rio Claro, São Carlos, Araraquara, Matão, Catanduva e São José do Rio Preto.

A rede que se forma ao longo deste eixo rodoviário é uma importante ligação entre as principais cidades do eixo considerando o PIB destas cidades, e as ligações de umas com as outras e com São Paulo e também do ponto de vista do volume médio diário há um eixo de São Paulo a Mirassol; tal eixo é formado pelas rodovias SP 330 e SP 348 que fazem conexão com a SP 310 e seguem com volumes diários com mais de 12.500 veículos por dia até Mirassol.

Mapa 1: Mapa do fluxo diário médio de veículos no Estado de Paulo – ano 2004.



Organização: Cássio Antunes de Oliveira, 2007.

Consideramos que há relações dessas cidades com São Paulo e com as próximas como é o caso de São José do Rio Preto e Mirassol, apesar de esta última ter pouco mais de 50 mil habitantes, mas o fluxo entre as duas cidades é de 30 mil veículos por dia. Segundo Matushima (2002) ao longo do trecho entre as duas cidades há muitas indústrias regionais instaladas, além de muitas pessoas que residem em São José do Rio Preto e trabalham nos distritos industriais que se localizam no município de Mirassol e vice-versa. Isso explicaria o alto VDM.

A SP 330 (Via Anhangüera) integra o eixo de São Paulo a Ribeirão Preto e, dependendo do critério adotado para se compreender eixo esse se prolonga até o Triângulo Mineiro seguindo por Ituverava e passando por Uberaba em Minas Gerais. Neste eixo encontram-se importantes cidades como: Jundiaí, Campinas, Americana, Limeira, Araras e Ribeirão Preto. Em 2004, o VDM registrado foi mais de 12.500 veículos por dia, fluxo este contínuo desde Campinas, pois não conseguimos os dados da rodovia de São Paulo a Campinas de Ribeirão Preto em direção a Minas Gerais o fluxo fica em torno de 10.000 a 12.500 veículos por dia.

Outra rodovia de grande volume de tráfego é o da SP 055 mais precisamente no trecho entre Cubatão e Peruíbe. De Peruíbe até a divisa com o Paraná a região litorânea apresenta baixa densidade de

rodovias por quilômetro quadrado e nas existentes pouca movimentação de veículos, revelando a falta de infra-estrutura rodoviária desta porção do estado.

Na leitura do mapa ficam evidentes quais rodovias necessitam de investimentos, de duplicação, como: do trecho de Bauru a Marília; e o de Presidente Prudente a Ourinhos. Outra leitura é a de pontos de saturação ou estrangulamento, ou seja, trechos onde o volume é muito alto e é necessária a duplicação e até construção, de outras rodovias que funcionariam como ponto de escape. Um trecho que exemplifica esta análise é localizado entre São Paulo e Barueri com VDM de mais de 287,95 mil veículos por dia.

Várias cidades médias têm grandes fluxos nas suas imediações como: Presidente Prudente, Bauru, Marília, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, essas duas últimas têm prolongamentos de grande volume até a capital do estado por estarem próximas aos eixos que essas rodovias formam. Estes fluxos ocorrem principalmente por essas cidades serem cidades médias e regionais, ou seja, exercem grande influência nas cidades próximas. Essas relações entre as cidades regionais e as da sua hinterlândia são principalmente por aquelas concentrarem serviços, especialmente os de saúde, não oferecidos nas cidades do entorno, são cidades universitárias, além de maiores opções de lazer, possuem *shopping centers*, entre outras coisas.

Influência e localização dos pedágios: análise do programa de concessões

A localização das praças pedágios é estratégica do ponto de vista do fluxo diário e da qualidade das rodovias onde estão localizados. Em 1998, data de início do programa de concessões do estado, em que foram concedidas à iniciativa privada, essas rodovias não eram de má qualidade, aliás, eram as melhores do estado. Se colocarmos o mapa 2 das rodovias concedidas sobre o mapa 1 dos fluxos, irá coincidir a localização das praças de pedágio com as rodovias onde há os maiores fluxos diários.

Vale ressaltar que a maioria das concessões tem prazos entre 20 e 25 anos. O ideal seria variar o prazo das concessões entre 15 e 20 anos (Araújo e Brito, 2003). Ou seja, os usuários continuarão pagando pedágio nas mesmas rodovias por em torno de 10 anos. Isso se ao término destes contratos o governo paulista não refazê-los para as mesmas rodovias e concessionárias.

O que irá contra a justificativa do próprio estado que explicou a escolha das rodovias que seriam concedidas seriam as de maiores fluxos, pois do contrário a iniciativa privada não se interessaria pela proposta. Com a taxa paga mensalmente pelas concessionárias ao estado, este fará investimentos em outros trechos de menores fluxos, mas não menos importantes. A maioria dos pedágios foi implantada a

partir de 1998, sendo que no dia 03 de fevereiro de 2006 o governo de Geraldo Alckmim autorizou novas praças de pedágio no interior de São Paulo na rodovia São Paulo 270 (Castello Branco).

Compreendemos que a organização de um mapa do volume diário médio (VDM) do Estado de São Paulo é interessante para o conhecimento das características e intensidade do trânsito. E com isto conhecer o grau de saturação das rodovias, e em alguns casos de redes, prevendo sua evolução e aplicando os recursos disponíveis de forma racional de maneira a obter o melhor retorno desses.

O mapa 1 representa o VDM de veículos nas principais rodovias estaduais do Estado de São Paulo no ano de 2004. Utilizamos dados do DER-SP⁶ (Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo), porém as estatísticas do DER-SP continham contagens reais em alguns trechos e em outras apenas projeções, optamos por considerar tanto as reais como as projeções.

Convém salientar que o DER não faz a contagem em todas as rodovias, razão pela qual alguns trechos não foram alocados seus fluxos no mapa. As rodovias federais também não estão com seus fluxos no mapa pelo fato de a contagem ser feita pelo DNIT (Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes), mas os 15 postos de contagem estavam parados em 2004.

Para uma melhor compreensão da metodologia de contagem por meio da coleta desses dados pelo órgão estadual transcreveremos algumas observações feitas no referido site:

1) A determinação do Volume Diário Médio de Tráfego é efetuada por amostragem, com a coleta estatística sendo realizada nos meses de abril, julho e outubro, obedecendo ainda à fixação dos dias da semana, a saber:

- (1º) Abril - quarta-feira e quinta-feira
- (2º) Julho - sexta-feira e sábado
- (3º) Outubro - domingo, segunda-feira e terça-feira.

2) No Boletim de Estatística de Tráfego, as estações coletoras estão situadas no meio de cada trecho, dando uma amostra mais legítima do tráfego rodoviário, porquanto não sofrem influência do tráfego local. Esse critério vem sendo adotado desde 1969, pois até o ano anterior as estações coletoras situavam-se nas entradas e saídas de sedes de municípios.

3) A localização dos postos é a realmente demarcada no local de coleta.

4) O volume diário médio (VDM) de cada trecho resulta da soma das contagens de tráfego efetuadas nas duas direções.

⁶ Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo. São Paulo: DER-SP online, 2006. Apresenta informações sobre o fluxo diário médio de veículos nas rodovias paulistas. Disponível em: <http://www.der.sp.gov.br> Acesso em: 28/05/2006.

Análise do mapa 2: da localização das praças de pedágio e respectivos preços

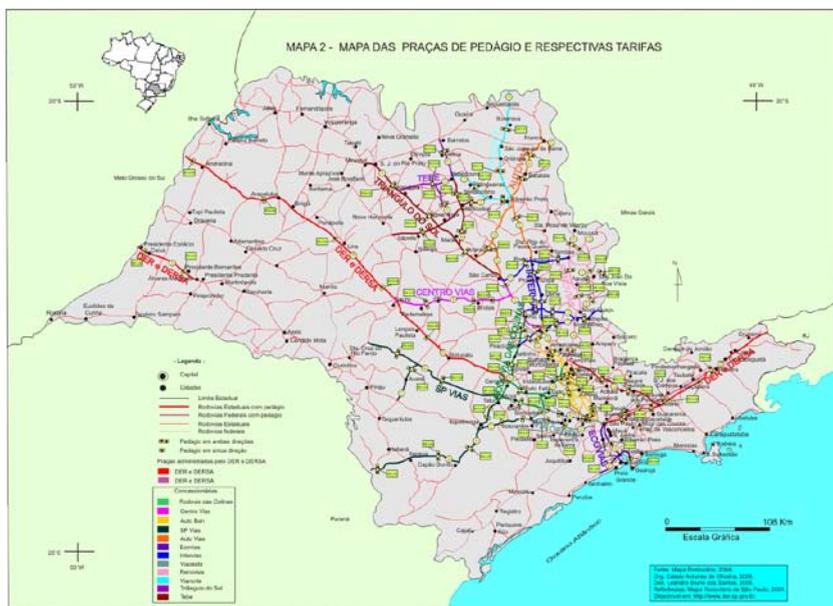
No mapa 2, é possível visualizar a localização das praças nas várias rodovias do estado inclusive as praças existentes na BR 116 e inclui os preços de cada praça. É interessante salientar que os valores são por eixo. Veículos (automóveis carro) pagam apenas um eixo e motocicletas são isentas. Ao todo, no Estado de São Paulo, são 90 praças de pedágio. O valor pago pelo usuário da rodovia é por quilômetro percorrido, desse modo utilizando um exemplo hipotético, em uma rodovia concedida de 200 km na qual possuía três praças, o usuário pagará o mesmo valor que pagaria em outra de mesma quilometragem concedida, porém com cinco praças (Artesp, 2006).

A área próxima a grande São Paulo é a que concentra o maior número de praças, e obviamente são as rodovias que possuem os maiores VDM como já dissemos anteriormente. O pedágio mais caro do estado está localizado nas SP 150 e SP 160 cujo valor, de cada uma delas, é R\$ 15,40⁷. A localização do Porto de Santos é estratégica, então qualquer usuário que necessite ir ao porto ou ir para o litoral necessariamente terá que passar por uma dessas rodovias, mas estas praças são apenas no sentido capital litoral. A praça que tem o preço menor do estado localiza-se próximo a Rio Claro, na SP 191, sendo o valor R\$ 1,80⁸ (o pedágio é cobrado em ambos os sentidos).

Mapa 2: localização das praças de pedágio no Estado de São Paulo.

⁷ Os preços das praças são referentes à tabela da Artesp para 2007 e no mapa a tabela de 2006.

⁸ Idem nota 7.



Organização: Cássio Antunes de Oliveira, 2007.

Análise do mapa 3: do PIB municipal do Estado de São Paulo – ano de 2003

O mapa 3 foi construído com o intuito de mostrar a heterogeneidade do Produto Interno Bruto (PIB) no Estado de São Paulo, mas não nos foi criada uma classe na legenda em que só contemplasse PIB acima de 145.798,06 milhões de reais (apenas o PIB da capital São Paulo excedia esse valor). Estas cidades menores têm uma diferença muito grande entre elas e São Paulo, e haveria uma classe com apenas uma cidade no caso São Paulo. Mas nossa decisão por colocar todas essas cidades com PIB elevados numa mesma classe é possuir a cidade de São Paulo o maior PIB maior do estado.

O mapa 3 mostra o contraste que há entre as Regiões Administrativas do estado, sendo que o maior contraste é entre a Região Metropolitana e as de Presidente Prudente, São José do Rio Preto e de Registro. O PIB da região Metropolitana é elevadíssimo contrastando com vários municípios das outras regiões que tem PIB baixos, salvo, é claro, algumas exceções como às sedes das Regiões Administrativas e outras poucas cidades. Cidades como Rosana, Ilha Solteira têm como principal atividade econômica a geração de energia elétrica através da presença das usinas hidrelétricas. O que acarreta o alto PIB a esses municípios. O fato de o PIB de alguns municípios dessas regiões serem

baixos não significa que estes municípios são muito pobres, mas que em muitos casos são muito pequenos, pois, muitas cidades daquelas regiões têm suas arrecadações provindas principalmente do setor secundário e terciário.

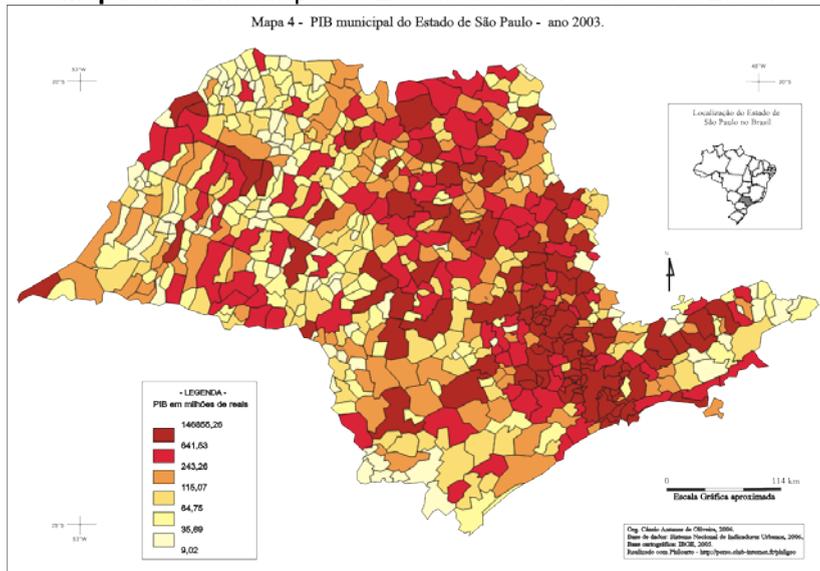
Os municípios que têm as menores arrecadações da região de Registro são: Barra do Turvo, cujo PIB total é de 20,51 milhões de reais, o curioso é que 15,21 milhões de reais, ou seja, 74% provêm do setor de serviços. O município de Ilha Comprida também tem uma arrecadação pequena, sendo 44,78 milhões de reais, dos quais 34,98 provêm do setor de serviços totalizando 78% do total. Na região Administrativa de São José do Rio Preto o município de Sebastianópolis do Sul apresentou em 2003 PIB de 30,83 milhões de reais sendo 17,78 oriundos do setor agropecuário, ou seja, 57%. O PIB de Magda foi em 2003 de 30,60 milhões de reais, sendo 56% originados no setor agropecuário. Na Região Administrativa de Presidente Prudente o município de Indiana obteve em 2003 PIB de 25,70 milhões de reais, desses 13,31 provenientes do setor de serviços, ou seja, 51% e 36% oriundos do setor agropecuário.

Outra evidência do mapa 3, e que também era o nosso objetivo, é a fácil visualização dos eixos de desenvolvimento. O mais nítido é o eixo formado pela SP 330 (Via Anhangüera). São vários municípios ao longo desta rodovia que apresenta alto PIB como: Jundiá, Vinhedo, Valinhos, Campinas, Paulínia, Americana, Limeira e Ribeirão Preto. Todas essas cidades têm PIB maiores que 1 bilhão de reais. Este eixo, do ponto de vista do PIB, é compreendido principalmente entre as cidades de São Paulo a Ribeirão Preto. O fato de se revelar este eixo através deste mapa e dos outros que comentamos anteriormente só vem a confirmar onde estão localizadas as regiões mais ricas e dinâmicas do estado. Levando-se em conta o VDM.

Entendemos que o alto volume diário de veículos numa região significa ao menos que esta não se encontra estática em relação a quantidade alta de Pedágios e de autopistas, visto que as políticas públicas referentes ao transporte são principalmente no sentido de expansão da malha rodoviária nas regiões mais dinâmicas do estado. Em relação ao PIB elevado, pois este é o principal dado que indica que uma região é rica, pois é a soma de toda a riqueza gerada nos municípios que compõem a região. E em relação aos IDH maiores do estado, este indicador também é muito importante ao se analisar a dinamicidade e riqueza das regiões, já que revela a qualidade de vida de sua população. Todos esses indicadores reunidos nos permitem afirmar onde estão os desequilíbrios existentes no território do Estado de São Paulo.

O eixo da SP 310 (Rodovia Washington Luís) também é percebido nesse mapa, principalmente nos municípios que são mais próximos uns dos outros e da rodovia, são os municípios de: São Carlos, Araraquara e Matão.

Mapa 3: PIB municipal do Estado de São Paulo – ano 2003.



Organização: Cássio Antunes de Oliveira, 2007.

O eixo formado pela SP 300 (rodovia Marechal Rondon) é o menos nítido, se analisarmos pelo mapa, mas ainda assim ao longo da rodovia se destacam algumas cidades com elevados PIB. Como é o caso de Itu com PIB de 1.556,79 milhões de reais; Botucatu com PIB de 1.740,36 milhões de reais; Bauru com PIB é 1.341,79 milhões de reais; Lins com PIB 899,63 milhões de reais; Araçatuba com PIB de 1.261,67 milhões de reais; Birigui com PIB de 694,56 milhões de reais. Todos esses municípios que estão localizados ao longo da SP 300 têm PIB altos. Assim consideramos que há um eixo de desenvolvimento. A rodovia configura-se como uma alternativa a ser levada em conta nos planejamentos desenvolvimentistas dos municípios, principalmente por ser autopista, apesar de parte ser privatizada e outra parte ser administrada pelo DERSA e DER, o que facilita o fluxo.

Análise do mapa do IDH municipal do Estado de São Paulo – ano 2000

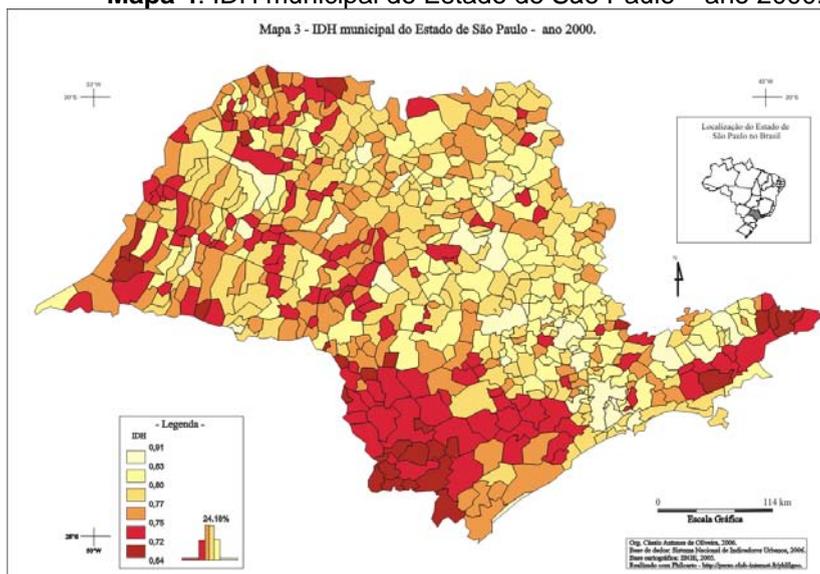
O mapa 4 revela a distribuição do IDH nos 645 municípios do estado. Os contrastes maiores são dos municípios que estão localizados no sul do estado e alguns municípios no Vale do Paraíba (são os menores IDH do estado). O interessante é que os municípios do Vale do Paraíba que são litorâneos têm seu PIB um pouco melhor que os que são fronteiriços ao Rio de Janeiro. Todas as cidades que fazem

fronteira com o Rio de Janeiro têm IDH baixos como: Queluz com IDH de 0,748; Cunha com IDH de 0,732; Lagoinha com IDH de 0,736; Paraibuna com IDH de 0,748 e Natividade da Serra com IDH de 0,705. Estes municípios formam uma linha entre as cidades litorâneas e os que são cortados pela BR 116 (Via Dutra). O território desses que formam a linha de municípios não é cortado pela BR 116, com exceção de Queluz, o que pode indicar que a rodovia também é um dos fatores que contribui com melhores condições de vida aos cidadãos dos municípios que corta.

Os melhores IDH do estado são de cidades que estão localizados nas seguintes Regiões: Metropolitana de São Paulo, Metropolitana Campinas, Metropolitana de Santos e Administrativa de Ribeirão Preto. Os dez primeiros IDH do estado, com exceção de Ilha Solteira e Águas de São Pedro estão localizados nessas regiões, estes são em ordem crescente: São Caetano do Sul, Águas de São Pedro, Santos, Vinhedo, Jundiá, Ribeirão Preto, Santana de Parnaíba, Campinas, Saltinho e Ilha Solteira.

A leitura desse mapa relacionada com os outros três anteriores revela que a relação existente entre os quatro temas abordados, um em cada mapa, ou seja, o VDM, a localização das rodovias com praças de pedágio, o PIB e o IDH, possuem íntimas relações. Não podemos esquecer que os PIB elevados também refletirão no IDH e isto não significa que toda a população de determinado município terá boas condições de vida.

Mapa 4: IDH municipal do Estado de São Paulo – ano 2000.



Organização: Cássio Antunes de Oliveira, 2007.

A grande desigualdade social brasileira é maquiada com indicadores como o Índice de Desenvolvimento Humano. Por outro lado é o índice que mais se aproxima da realidade social. A presença em municípios, de refinarias de petróleo e das usinas hidrelétricas elevam o PIB dessas cidades por conta do alto valor agregado aos produtos e serviços conseqüentes dessas atividades. O PIB de Paulínia, por exemplo, é de 9.967,34 milhões de reais e o seu IDH é o 13º do estado. Outro exemplo é a Ilha Solteira que tem em seu território as Usinas do complexo Urubupungá cujo PIB é de 1.139,14 milhões de reais. Sendo que a população em 2005 era de 25.369 habitantes e possuía o 10º IDH do estado no ano 2000.

Considerações finais

As regiões mais dinâmicas do Estado de São Paulo como a Metropolitana de São Paulo, a Metropolitana de Campinas e a Metropolitana de Santos concentram os maiores PIB, os melhores IDH, os maiores VDM, a melhor infra-estrutura de transportes rodoviários. A maioria das rodovias privatizadas ou com cobrança de pedágio feita pelo DER ou pelo DERSA também estão localizados nessas regiões. Assim, nota-se que as regiões mais dinâmicas oferecem os melhores IDH à população que nelas residem, entretanto esta melhor qualidade de vida não é para todos.

Com esses dados compreendemos ser fundamentada a afirmação de que o Estado, ao mesmo tempo em que estimula o desenvolvimento dessas regiões dinâmicas por meio de investimentos em infra-estrutura, também procura obter fundos dessas regiões. As concessões de rodovias nessas áreas é um exemplo claro, bastando observar o valor das praças localizadas nas rodovias que tem acesso a Santos onde provavelmente trafegam diariamente grande número de caminhões, lembrando que a cobrança é feita por eixo.

Referências:

ARTESP. Agência de Transporte do Estado de São Paulo. São Paulo: online, 2006. Dispõe informações sobre os critérios de cobrança de tarifas nas rodovias concedidas. Disponível em: <http://www.artesp.sp.gov.br>. Acesso em: 14/06/2006.

ARAÚJO Stênio Accioly de; BRITO, Daniel Pitelli de. **Modelos de concessões rodoviárias na América Latina.** [s. l.: s.n.], 2003. Disponível em: <<http://www.fgvsp.br>> Acesso em: 14 ago. 2006.

DER-SP. **Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo**. São Paulo: DER-SP online, 2006. Apresenta informações sobre o volume diário médio de veículos nas rodovias paulistas. Disponível em: <http://www.der.sp.gov.br> Acesso em: 28/05/2006.

DNITT. **Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes**. Brasil: DNIT online, 2006. Apresenta informações sobre rodovias federais brasileiras. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br>>. Acesso em: 06 ago. 2006.

FIORI, José Luís. **Os moedeiros falsos**. Petrópolis: Vozes, 1997.

SEADE. **Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados**. São Paulo: Seade, online, 2006. Dispõe informações sobre concessões rodoviárias no Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.seade.sp.gov.br>>. Acesso em: 14 ago. 2006.

FURTADO, Celso. **Não à recessão e ao desemprego**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

LOPREATO, Francisco Luís Cazeiro. **O colapso das finanças estaduais e a crise da federação**. São Paulo: Editora UNESP, IE – UNICAMP, 2002.

LÖWY, Michael. **A teoria do desenvolvimento desigual e combinado**. Revista Actuel Marx, 18, 1995. Disponível em <http://br.geocities.com/polis_contemp/polis_biblio0402.html> Acesso em: 21 mai. 2007.

MATUSHIMA, Marcos Kazuo. **A formação de um eixo de desenvolvimento entre os municípios de São José do Rio Preto e Mirassol - SP**. 2001. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

MELLO, José Carlos. **Planejamento dos transportes**. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1979.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Brasil: online, 2006. Apresenta informações estatísticas sobre as cidades brasileiras. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br>>. Acesso em: 25 ago. 2006.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

PEIXOTO, João Baptista. **Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. **Geografia de redes e da logística no transporte rodoviário de cargas: fluxo e mobilidade geográfica do capital**. Presidente Prudente: UNESP, 2004 (Dissertação de Mestrado).

SOARES, Laura Tavares. **Os custos sociais do ajuste neoliberal na América Latina**. São Paulo: Cortez, 2000.

SPOSITO, Eliseu Savério [Org.]. **Produção do espaço e redefinições regionais: a construção de uma temática**. Presidente Prudente UNESP/ FCT: GAsPERR, 2005.