



Recebimento: 19/12/2016
Aceite: 07/08/2017

DINÂMICAS POTENCIAIS DA INFRAESTRUTURA VIÁRIA COMO VETOR DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL

POTENCIAL DYNAMICS OF THE ROAD INFRASTRUCTURE AS A VECTOR FOR REGIONAL DEVELOPMENT

Andrezza Aparecida Saraiva Piekas¹
Rógis Juarez Bernardy²

Resumo

As rodovias apresentam diversas particularidades relativas às interações com seu entorno, de forma que requerem pesquisas para identificar demandas potenciais que exercem na economia e nos demais aspectos de uma região. O objetivo é analisar a influência da rodovia BR 282, como vetor de desenvolvimento a partir da presença e diversificação de atividades econômicas industriais, entre os municípios de Xanxerê e Pinhalzinho (SC). Justifica-se pela importância que a estrutura viária exerce na economia da região, contribuindo para o desenvolvimento econômico. Destaca-se a vitalidade econômica às margens da rodovia, o que contribui para a atratividade e para o crescimento da indústria, nos municípios. A pesquisa caracteriza-se como um estudo de caso de corte transversal, de caráter qualitativo, com perspectiva multiparadigmática. As técnicas utilizadas foram o levantamento de dados estatísticos (como suporte), a observação direta e as entrevistas semiestruturadas, sendo que os dados foram categorizados, aplicando-se a análise de conteúdo. Identificou-se o grau de influência exercido pela rodovia BR 282, como vetor de desenvolvimento regional, uma vez que os entrevistados confirmaram que estar localizado às margens da rodovia é relevante do ponto de vista da competitividade. Atesta-se que as empresas se deslocaram de outras unidades administrativas, ancoradas pela infraestrutura viária, portanto existe uma “drenagem industrial regional” para o entorno da rodovia, que a industrialização às margens da rodovia consentiu em novas dinâmicas potenciais, gerando novos postos de trabalho e inserindo novas tecnologias ao contexto regional.

Palavras chave: Desenvolvimento regional. Rodovias. Industrialização.

Abstract

Highways have several particularities related to the interaction with their surroundings, so that they demand researches to identify potential requirements they hold in economy and in the further aspects of a region. The objective is to analyze the influence of BR 282 highway as a development vector from the presence and diversification of industrial economic activities, between the

¹ Mestrado em Administração (UNIOESTE). Professora da Universidade Federal da Fronteira Sul, Chapecó – SC, Brasil. E-mail: andrezzapiekas@gmail.com

² Doutorado em Engenharia Civil (UFSC). Professor da Universidade do Oeste de Santa Catarina, Chapecó – SC, Brasil. E-mail: rogis.bernardy@unoesc.edu.br

municipalities of Xanxerê and Pinhalzinho (SC). It is justified due to the importance that the road structure has to the economy of the region, contributing to the economic development. It is highlighted the economic vitality on the margins of the highway, which contributes to the industry attractiveness and growing in the municipalities. The research is characterized as a cross-sectional case study, with multiparadigmatic perspective. The techniques used were the statistic data survey (as a support), the direct observation, and the semi-structured interviews; the data were categorized applying the content analysis. It was identified the degree of influence exerted by BR 282 highway as a vector for the regional development, once the interviewees confirmed that being on the margins of the highway is relevant regarding the competitiveness. It is confirmed that the companies have moved from other administrative units, anchored by the road infrastructure, therefore, there is a “regional industrial drainage” to the surroundings of the highway that the industrialization on the margins of the highway allowed in new potential dynamics, generating new jobs and inserting new technologies to the regional context.

Keywords: Regional development. Highways. Industrialization.

Introdução

A globalização da economia tem permitido avanços aos distintos territórios, nas mais diversas escalas espaciais, contemplando até mesmo regiões periféricas, que até pouco tempo eram relegadas pelo dinamismo desenvolvimentista concentrado em regiões centrais. Assim aconteceu com a industrialização brasileira, que, ao final da década de 1970, apontou os primeiros sinais de desconcentração geográfica. Como resultado, o processo de migração das indústrias para regiões ou municípios de menor porte mudou o panorama das disparidades oriundas da concentração industrial dominante, ampliando a presença do capital nas chamadas regiões periféricas, imprimindo dinamismo em novas economias, que passaram a apresentar indicadores de desenvolvimento.

É fato que o desenvolvimento de uma região tem características próprias, parte delas atreladas ao território e ao seu entorno. Nesse contexto, as rodovias, em seus diferentes aspectos, apresentam diversas particularidades relativas às interações com seu entorno, pela fundamental interação com a sociedade global, de forma que demandam pesquisas a fim de identificar o grau de influência que exercem na economia de uma região. Nessa perspectiva, desenvolve-se este estudo, que tem por objetivo analisar a influência da rodovia BR 282 como vetor de desenvolvimento, a partir da presença e da diversificação de atividades econômicas industriais.

A pesquisa caracteriza-se como um estudo de caso de corte transversal, de caráter qualitativo com perspectiva multiparadigmática. Como *locus* de estudo, elegeram-se os municípios catarinenses de Xanxerê, Xaxim, Cordilheira Alta, Chapecó, Nova Itaberaba, Nova Erechim e Pinhalzinho. A coleta de dados se deu por meio do levantamento de dados estatísticos, observação *in loco* e entrevistas semiestruturadas. Os dados qualitativos obtidos por meio da observação e de entrevistas foram analisados mediante técnica de análise de conteúdo.

Este estudo está estruturado em cinco seções, incluindo a introdução. Na seção dois, apresenta-se o referencial teórico, que contempla ideias e construtos relacionados ao tema. Na terceira seção, está destacada a metodologia aplicada; na quarta seção, apresentam-se os resultados da pesquisa e a análise dos dados, e a seção cinco evidencia as considerações finais.

Desenvolvimento Regional e processos de industrialização

O desenvolvimento regional como minimizador das desigualdades é um tema em ascensão em diferentes campos do saber científico. Ao se tratar de desigualdades, vêm à tona principalmente questões de ordem econômica, e, portanto, esforços em encontrar alternativas que possibilitem o aprimoramento de atividades econômicas, com abrangência regional, que impulsionem a geração de trabalho e renda para a população. Nesse sentido, a globalização estabelece ações desafiadoras, segundo Ianni (2005, p. 69), que diz que “[...] tudo se desterritorializa e reterritorializa [...], as fronteiras são abolidas ou tornam-se irrelevantes” e, sob a perspectiva econômica, desencadeia o barateamento dos processos produtivos, especialmente o industrial, “[...] é a dinâmica do capitalismo

que cria e recria as forças produtivas e as relações de produção[...]”, quer seja em regiões dependentes, quer seja em regiões dominantes (IANNI, 2005, p. 54).

Os efeitos positivos da globalização podem ser maximizados a partir de ações coletivas e de cooperativas, por meio de alianças estratégicas voltadas para o desenvolvimento socioeconômico e, nesse contexto, inserem-se o Estado como agente capaz de gerenciar os recursos de forma eficiente, permitindo competitividade associada ao ganho social. O estudo de Sen (2010, p. 23) já destaca que “[...] há evidências significativas de que a economia global tem levado prosperidade a muitas áreas diferentes do globo[...]”, no entanto o autor evidencia que o grande desafio continua sendo as desigualdades, mesmo que as inter-relações econômicas tenham sido decisivas para alcançar bolsões de pobreza.

Diante disso, o desafio de pequenas economias é como se adaptar a essa nova realidade mundial? Esta condição também é válida para os espaços intra-regionais, assimétricos, onde predominam as disparidades econômicas? É relevante considerar que, se, por um lado, a globalização resulta no aumento da competitividade, por outro, diminuem-se os postos de trabalho necessários à produção, o que em muitos casos pode resultar em maior distanciamento das classes sociais e, conseqüentemente, disparidades ainda mais expressivas, no âmbito territorial.

O desenvolvimento dos potenciais econômicos regionais é fundamental para promover a competitividade e combater as desigualdades entre as regiões. Em uma economia capitalista, cada vez mais competitiva, aqueles que apresentam menor eficiência produtiva, ficam à margem do desenvolvimento, por isso a importância de aprimorar a busca por elementos catalisadores e que promovam o desenvolvimento.

No ambiente de estudo, o que se observa é que, na dimensão econômica, a globalização tem gerado impacto positivo para o estado de Santa Catarina, com destaque para a região Oeste, caracterizada pelo alto desempenho nas atividades relacionadas à indústria agroalimentar e moveleira. De acordo com os dados da Federação das Indústrias de Santa Catarina (FIESC, 2015), a representatividade das exportações de Santa Catarina, no setor de alimentos, está acima da média nacional. Isso impacta diretamente no volume de empregos e de renda gerada, no biênio 2013/2014. A atividade produtiva gerou novos postos de trabalho em todo o Estado (FIESC, 2015).

A região da pesquisa é caracterizada pela continuidade geográfica entre os municípios. Somam-se a essa característica elementos definidores como: I) eixo da infraestrutura da BR 282; II) área fortemente polarizada por Chapecó (hierarquia regional); III) presença de atividades industriais diversificadas; IV) atividades econômicas predominantes bem definidas; V) atividades econômicas urbanas dinâmicas; VI) fluxos populacionais regionais – *inputs e outputs*. Considerada polo agroindustrial, envolve mais de 3,7 mil indústrias, e concentra a maior parte da produção de alimentos do Estado, sendo responsável por aproximadamente 40% das exportações catarinenses (GOVERNO DE SANTA CATARINA, 2015).

Nesse contexto, ao assumir que existe desigualdade entre regiões, abre-se espaço ao questionamento: porque existem regiões que conseguem desenvolver suas potencialidades locais, enquanto outras somente conseguem aproveitar as oportunidades decorrentes da dinâmica global de desenvolvimento, e outras ainda não aproveitam nem uma nem outra? (BECKER, 2003).

Thisse (2011) acrescenta que a existência de desigualdades regionais atrai a atenção de especialistas da área do desenvolvimento e afirma que as disparidades regionais são guiadas por um efeito “bola de neve”, ou seja, as disparidades tendem a progredir e, assim, gerar conseqüências que, por sua vez, resultam em novas e maiores conseqüências. Este mesmo efeito foi tratado por Krugman (1991, p. 486), quando escreveu: “[...] a produção manufatureira tenderá a se concentrar onde existir um grande mercado, mas o mercado será grande onde a produção manufatureira for concentrada”, logo, se confirmado a expressão dos autores, Thisse (2011) e Krugman (1991), seria aparentemente impossível acabar com as desigualdades regionais, ao contrário, elas seriam maximizadas.

No entanto, na região de estudo, o que se observa, é uma situação inversa, tendo em vista que, nesses municípios, existem iniciativas com relevância própria, em que setores relativamente competitivos, como é o caso da indústria, recebem empresas que se deslocam de outras unidades administrativas, movimento característico da desconcentração espacial, ancorado principalmente em benefícios fiscais, tributários e pela presença de infraestrutura que, mesmo precária, atrai investimentos para o seu entorno.

Quanto às contribuições da indústria para o desenvolvimento, a dinâmica industrial brasileira é o resultado de um processo de formação que tornou o segmento um dos mais relevantes, embora o caso brasileiro se caracterize por formação tardia e concentrada. Apenas a partir da década

de 1930, houve um processo de desenvolvimento voltado para a formação industrial (BERTOLLI, 2003).

A década de 1950 foi marcada pelo avanço desse processo, caracterizado pelo robusto investimento público, investimento privado tanto no âmbito nacional como internacional (LEOPOLDI, 2000; SERRA, 1982). Na década de 1960, um dos principais fatores do crescimento foi o dinamismo na demanda de bens de consumo duráveis, além de fatores indiretos, como a criação do BNDES (SERRA, 1982). No entanto, com o fim do milagre econômico, em 1973, as economias mundiais foram abaladas, o que impactou negativamente no desempenho da indústria brasileira. Os anos 80 seguiram com poucos avanços, mas, na década 1990, a economia brasileira foi marcada pela abertura e desregulamentação, o que gerou expressivos impactos na indústria nacional, que, em função da estabilidade econômica, expôs a indústria a um ambiente favorável, via processo de desnacionalização de setores, como a siderurgia.

Lautert e Araújo (2007) mencionam que, entre as principais causas da desconcentração, estavam os altos preços gerados pela aglomeração excessiva, além do fato de os investimentos estatais serem direcionados para outras regiões menos desenvolvidas. Como resultado, o processo de migração das indústrias para regiões ou municípios de menor porte mudou o panorama das disparidades oriundas da concentração industrial dominante.

Mesmo logrando êxito, a desconcentração industrial não se estendeu por muito tempo (LAUTERT E ARAÚJO, 2007). Na segunda metade dos anos oitenta, esse processo se estabilizou, mantendo a indústria concentrada no interior da região Centro-Sul do país, entre Minas Gerais e Porto Alegre. Um fator relevante foi a criação do Mercosul, uma vez que as atividades industriais foram incrementadas, diversificadas e ampliadas, com base na polarização de dois eixos de mercados consumidores, a cidade de São Paulo e a de Buenos Aires, espacialidades privilegiadas para a locação industrial a partir da efetivação deste bloco.

Ferguson (1990, p. 79), afirma que “[...] a industrialização de regiões fora dos eixos de concentração populacional depende do início e expansão das indústrias locais[...]” e corrobora, nesse sentido, Hamer (1987), ao mencionar que, com exceção das grandes cidades, o crescimento industrial é devido principalmente ao surgimento de indústrias locais. Os estudos desses autores (FERGUSON, 1990; HAMER, 1987) são consistentes no sentido de que a industrialização de pequenas regiões depende mais de fatores endógenos do que dos exógenos e que, embora a política nacional possa direcionar os parâmetros de crescimento de cada região, deve-se considerar o fundamental papel que os governos locais exercem.

A indústria catarinense é caracterizada pela existência de polos regionais. Um dos polos está na região Oeste, que foi a última região do Estado a ser colonizada. A ocupação do Oeste Catarinense se deu em três fases distintas: a primeira, caracterizada pela ocupação indígena, seguida pela ocupação de caboclos que sobreviviam da agricultura de subsistência e, por fim, pela ocupação por descendentes europeus (ORLOWSKI, 2005). Passadas as fases de ocupação, estabeleceu-se a primeira atividade econômica da região de forma sistemática, a exploração e a comercialização da madeira, que serviu como base para que pudessem se desenvolver novas atividades, como a agricultura e a pecuária, segmentos que contribuíram para a industrialização.

No início da década de 1980, a região passou por profundas transformações econômicas, sociais e políticas, que exigiram a formalização das atividades industriais (SADIA, 1994). Nesse cenário, sobressaíram-se as agroindústrias, via escala de produção, melhoramento genético, sistemas de integração da agroindústria, baseado na produção de aves e suínos. A industrialização da região expandiu seus efeitos para os demais setores da economia e fez crescer o contingente populacional em função das oportunidades geradas no ambiente urbano.

Ao mesmo tempo em que as mudanças estruturais e econômicas tornaram possível o desenvolvimento de regiões menos favorecidas, os desafios impostos por estas são cada vez mais complexos, e suas soluções, embora mais ao alcance, exigem maior capacidade de articulação. Nesse contexto, o desenvolvimento econômico de um município, ou região, é potencializado, quando os diferentes atores sociais se mobilizam no sentido de (re) descobrir seus vetores de desenvolvimento.

Quanto à ampliação da autonomia dos municípios e, sobretudo, a maior participação da sociedade pode garantir novas perspectivas de crescimento, por intermédio de iniciativas empreendedoras da população. Nesse contexto, o incentivo à participação popular torna-se uma ferramenta que pode formar uma trajetória de desenvolvimento “[...] que atinge não só a cidade, mas seu entorno e toda a região econômica na qual está inserida [...]” (FIGUEIREDO; LEITE, 2006 p. 270).

Vale lembrar que os estudos de Hamer (1987) e Ferguson (1990) concluíram que, no caso de pequenas regiões, o crescimento econômico depende, ou é devido principalmente ao surgimento e à expansão de indústrias locais. Na interpretação de Figueiredo e Leite (2006, p. 276), “[...] a criação de diferenciais competitivos não é um fenômeno macroeconômico, induzido por variáveis externas à realidade regional, mas, sim, fruto de um processo interno de diferenciação nas práticas gerenciais”.

A geração de riqueza e renda não consiste somente em produzir, mas também em escoar a produção. Nesse contexto, os eixos rodoviários têm sido cada vez mais importantes especialmente para pequenos municípios, onde a estrutura, mesmo que não adequada, é única, portanto se constitui como uma artéria de interligação desses locais menos privilegiados ou aptos ao desenvolvimento.

No início da industrialização da região Oeste de Santa Catarina, um dos maiores entraves ao desenvolvimento da indústria foi relacionado à falta de vias de acesso. Sadia (1994, p. 38) afirma que “[...] as limitações técnicas, [...] somadas à longa duração das viagens comprometia a qualidade do produto e gerava prejuízos”. Essa condição foi constatada por Sánchez Hernández (1998), que concluiu que a infraestrutura de transporte propicia condições mais favoráveis para a dinâmica econômica dos municípios situados nas proximidades dos eixos. Sposito e Matushima (2002), ao mencionarem que as vias de transporte caracterizam-se como um importante elemento de orientação ao desenvolvimento, corroboram Sánchez Hernández.

É relevante considerar que o eixo não é apenas uma estrada, mas aquilo que ocorre nela e em seu entorno, o conjunto de suas atividades, e por isso a importância de se conhecer o perfil do eixo, tendo em vista que, enquanto município, estar situado ao longo de uma via de transporte “[...] estimula a localização da atividade industrial e facilita o estabelecimento de relações funcionais entre os mesmos” (SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, 1998, p. 33). Os eixos de desenvolvimento podem ser compreendidos como vias de transporte e circulação de pessoas, mercadorias, bens e serviços, delimitados por um conjunto de centros urbanos, que estimulam a localização de atividades industriais (BORDO, 2006).

A teoria dos eixos de desenvolvimento propõe um novo contexto de economia espacial, baseado em uma nova forma de organização geográfica da atividade econômica, aplicado de acordo com Sánchez Hernández (1998) principalmente às atividades industriais, com o linear predominando sobre o polarizado, assim um eixo de desenvolvimento está ligado à ideia de fluxos e trocas que conectam lugares e empresas (BORDO, 2006), podendo representar tamanha influência sobre a economia de uma região. Nessa perspectiva, insere-se a região de estudo, também caracterizada por um processo de reestruturação espacial em curso, formada por um eixo linear, com dinâmica concentração industrial, a qual tem modificado a realidade espacial do seu entorno.

Procedimentos metodológicos

Com base no objetivo deste estudo, optou-se pela abordagem metodológica qualitativa, com perspectiva multiparadigmática. Essa abordagem possibilitou investigar o fenômeno com maior amplitude e aprofundamento, o que proporcionou maior legitimidade ao estudo. A inserção da perspectiva multiparadigmática se dá pela necessidade de diálogo entre os paradigmas, os quais explicam a falta de uniformidade dos resultados de investigações deste cunho. Lewis e Grimes (2007) mencionam que estudos multiparadigmáticos são aqueles que ousam combinar paradigmas distintos em busca de uma visão mais holística do que se quer investigar.

Quanto ao método de pesquisa utilizado neste estudo, é um estudo de caso, que tem como ambiente de pesquisa a BR 282, em um recorte geográfico que se limita a sete municípios do Oeste Catarinense, sendo um eixo transversal, que liga os municípios entre Pinhalzinho e Xanxerê. É uma investigação de caráter empírico, que se propõe a analisar um fenômeno em seu contexto real, constituindo-se em um método recomendável para a compreensão de fatos, como os objetivados nesta pesquisa. Pelas especificidades do ambiente da pesquisa, delimitaram-se categorias de análise: I) evolução temporal das atividades econômicas industriais na área de influência direta (AID); II) fatores locacionais; III) políticas públicas de aporte à instalação de atividades econômicas.

A pesquisa foi realizada a partir do uso de múltiplos instrumentos de coleta de dados, o que favoreceu a análise: a observação *in loco*, o levantamento de dados estatísticos e entrevistas semiestruturadas. Todos os instrumentos foram previamente testados para verificar sua clareza e objetividade bem como a adequação ao objetivo do estudo.

Simultaneamente à pesquisa bibliográfica de base, inseriu-se a observação direta como técnica de obtenção de dados primários. “A observação direta ocorre quando o observador está fisicamente presente e monitora pessoalmente o que ocorre” (COOPER; SCHINDLER, 2011, p. 198). A observação foi conduzida em duas etapas e empregou procedimentos padronizados, um roteiro de observação semiestruturado, registro escrito, acrescidos de registros fotográficos.

Quanto às etapas de observação, uma foi realizada no início da pesquisa, e outra complementar, seis meses após a primeira, a fim de identificar as alterações ocorridas neste período bem como a “tendência comportamental” das indústrias ao se instalarem no entorno da Rodovia BR 282. A lista de observação foi estruturada, sendo observados vinte diferentes elementos, consolidados da seguinte forma: I) Área ou zona industrial predominante, consolidada ou com possibilidade de expansão (atividades industriais predominantes; II) Características das áreas industriais próximas ao corredor de centralidade (linear ou em bloco); III) Perfil do uso e infraestrutura do entorno (comercial, industrial, residencial); IV) Presença de área verde na área industrial, características de acesso (corredores paralelos), assim como os serviços de suporte no entorno; V) Possíveis conflitos das áreas industriais com o interno (segregação urbana, áreas rurais, áreas de expansão urbana, conectividade urbana); VI) Existência de equipamentos públicos e vazios urbanos.

As observações foram aplicadas a um recorte geográfico linear, entre os municípios catarinenses de Xanxerê e Pinhalzinho, caracterizados, além da continuidade geográfica, por elementos definidores como: I) eixo da infraestrutura da BR 282; II) área fortemente polarizada por Chapecó (hierarquia regional); III) laços de solidariedade econômica entre determinados municípios; IV) presença de atividades industriais; V) atividades econômicas predominantes bem definidas; VI) atividades econômicas urbanas dinâmicas; VII) fluxos populacionais regionais – *inputs e outputs*.

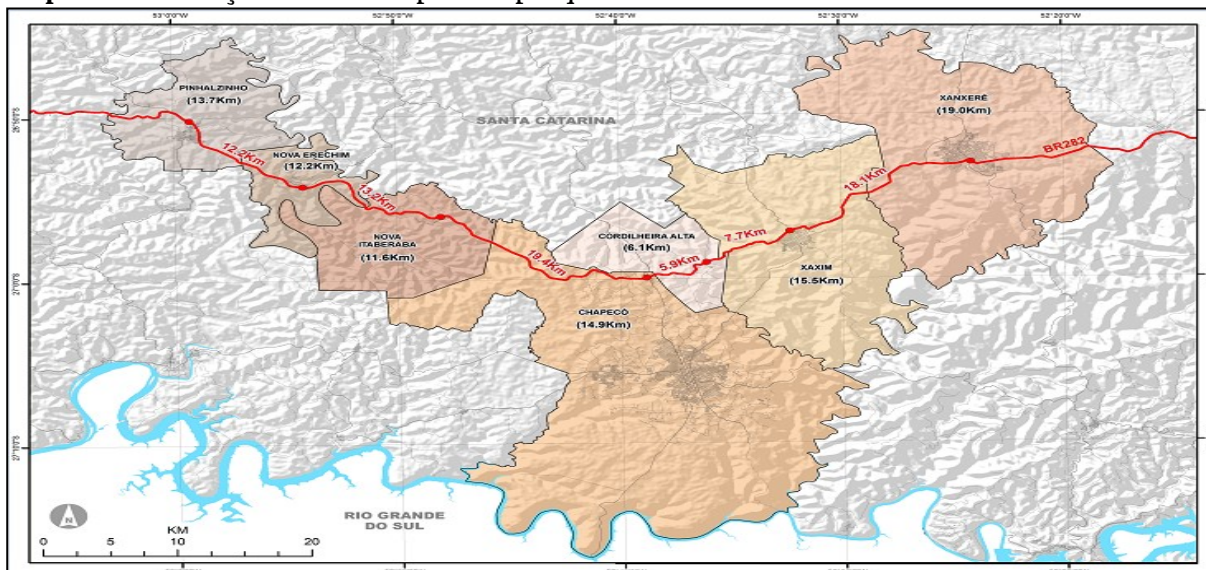
Como suporte à base teórica desenvolvida pela pesquisa bibliográfica, o estudo aportou para o levantamento de dados secundários. Esta opção se deu com o intuito de obter informações auxiliares. Contribuíram com o estudo dados secundários técnicos divulgados por órgãos governamentais, extraídos de fontes como o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ([IBGE](http://www.ibge.gov.br)), no Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), na Federação Catarinense dos Municípios (FECAM) e dos próprios municípios.

Por fim, com vistas a complementar a técnica de coleta de dados primários, este estudo também se utilizou de entrevistas semiestruturadas como forma de agregar elementos pertinentes à análise. Yin (2010) menciona que a entrevista é uma das principais ferramentas utilizadas no estudo de caso. Considera-se que esta técnica permite uma conversação bilateral entre o entrevistador e o respondente (RICHARDSON, 2009; COOPER; SCHINDLER, 2011) e possibilita um apoio claro na sequência das questões, facilitando a abordagem. Cabe salientar que foram aplicadas duas diferentes entrevistas: uma direcionada aos gestores de indústrias instaladas no entorno da Rodovia BR 282, sendo uma empresa por município, e outra, direcionada aos gestores do poder executivo municipal, sendo entrevistado um representante por município. Em ambas as entrevistas, seguiu-se o roteiro semiestruturado de forma a viabilizar a análise dos dados. Os participantes das entrevistas são mencionados ao longo das análises, como E1 a E7, no caso de representantes do poder público municipal, e E8 a E14, no caso de representantes da indústria local.

A análise e a interpretação dos dados foram realizadas mediante o emprego da técnica de análise de conteúdo, que, segundo Dellagnelo e Silva (2005), é uma técnica que permite compreender criticamente o sentido das comunicações, ao passo que é representada por um conjunto de técnicas que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens (BARDIN, 2009).

Apresentação e análise de dados

A análise dos dados está centrada em duas fases sequenciais. Compreensão do ambiente de estudo a partir de dados socioeconômicos, seguida pela observação e análise das entrevistas. O ambiente de pesquisa, no sentido leste/oeste, foram os municípios de Xanxerê, Xaxim, Cordilheira Alta, Chapecó, Nova Itaberaba, Nova Erechim e Pinhalzinho.

Mapa 1: Localização dos municípios da pesquisa

Fonte: IBGE (2016).

A BR 282 é uma rodovia transversal, localizada no Sul do Brasil, de acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT, 2016) e tem 684 km de extensão. Com execução em curso desde meados de 1950, a implantação da rodovia se deu pela incorporação de pequenas estradas construídas para ligar as cidades (WERNER, 2004). A obra foi concluída em 2010, com o término da construção do trecho de São Miguel Oeste a Paraíso.

No princípio, eram apenas caminhos que ligavam comunidades remotas, mas, de acordo com a FIESC (2014), no atual cenário, a rodovia se caracteriza como uma “espinha dorsal” do sistema viário do Oeste, pelo grande fluxo de mercadorias que escoam. Em 2014, cerca de 20% do PIB catarinense trafegou por esta rodovia. Segundo informações do DNIT/SC, a BR 282 foi construída para suportar um tráfego de cinco mil veículos por dia, mas, em 2014, se registrou um tráfego médio de mais de 22 mil veículos diários. No momento presente, constata-se que a integração socioeconômica de Santa Catarina se dá pela Rodovia BR 282, artéria vital para o desenvolvimento regional.

A população total dos municípios estudados apresenta um quadro de crescimento entre os censos e estimativa demográfica de 2000 e 2016, acima do crescimento ocorrido no estado catarinense. Entretanto, a variação populacional do Estado é superior à média destes municípios (52,15% – 45,67%), considerando o desempenho desigual dos mesmos, com variação de 1,95% a 90,57%. No mesmo sentido, apresentam-se as taxas de urbanização nos períodos de 1991 – 2010, a média dos municípios estudados é inferior às médias estadual e nacional (70,66%; 83,99%; 84,36%). Porém, no caso dos municípios de Chapecó (91,60%) e Xanxerê (88,70%), este número supera tais médias (IBGE, 2016).

Em decorrência da nova dinâmica populacional, amplia-se a canalização de renda nos diferentes segmentos da economia. Essa ampliação pode ser visualizada no Produto Interno Bruto (PIB) e PIB per capita de cada unidade produtiva. Segundo os dados do IBGE (2016), considerando o crescimento do PIB, entre os anos de 2000 e 2012, tem-se que a média de crescimento para os sete municípios foi de 374,17%, sendo que a maior evolução se deu no município de Pinhalzinho, enquanto o menor índice de crescimento ocorreu no município de Xaxim. Ainda com relação à média de crescimento do PIB desses municípios, pode-se afirmar que se encontra 6,5% acima da média de crescimento estadual e 0,5% acima da média de crescimento nacional. Entretanto, ao realizar tal análise sob a óptica do PIB per capita, a média de crescimento para os sete municípios, no mesmo período de análise, é 316,22%, estando 9,67% abaixo da média estadual e 4% abaixo da média de crescimento nacional. Outro indicador relevante para compreensão deste estudo é o emprego formal total e formal na indústria, os quais podem ser verificados na tabela 1.

Tabela 1: Empregos totais versus Empregos na indústria

Espacialidade	Número total de empregos formais				Número de empregos formais na indústria			
	2007	2010	2013	Variação % 2007 a 2013	2007	2010	2013	Variação % 2007 a 2013
Chapecó	55.936	67.245	79.712	42,51	19.869	20.059	21.293	7,17
Cordilheira Alta	1.116	1.298	1.530	37,10	273	279	288	5,49
Nova Erechim	788	1.100	1.254	59,14	405	604	645	59,26
Nova Itaberaba	422	484	616	45,97	202	213	269	33,17
Pinhalzinho	3.752	5.086	6.183	64,79	1.708	2.514	2.932	71,66
Xanxerê	11.514	12.795	13.725	19,20	2.854	2.917	3.330	16,68
Xaxim	7.126	8.379	8.593	20,59	3.547	4.110	3.817	7,61

Fonte: Elaborada pela autora com base nos dados do Ministério do Trabalho e Emprego (2016).

No contexto do desenvolvimento industrial, com base na criação de postos de trabalho, pode-se afirmar, a partir dos dados da Tabela 1, que a indústria tem se tornado mais representativa em todos os municípios de estudo, embora o percentual de empregados nesta não seja a maioria, com exceção do município de Nova Erechim, onde 51,44% dos empregos formais são na indústria.

Os dados mais recentes mostram que a média percentual de empregados na indústria, considerando o grupo dos sete municípios, é de 36,68%. Os pontos de máximo (51,44%), e mínimo (18,82%) localizam-se nos municípios de Nova Erechim e Cordilheira Alta, respectivamente.

Observações e percepções dos gestores do poder público

As entrevistas foram realizadas com os secretários municipais, com exceção do município de Pinhalzinho, onde a mesma foi aplicada a um diretor de área, que, segundo informações próprias do executivo municipal, tem mais conhecimento relacionado à indústria.

Sobre a composição da matriz produtiva dos municípios, segundo a informação dos entrevistados, percebe-se que em todos os casos é diversificada, o que reflete a dinâmica econômica da região. Seis dos sete entrevistados ressaltaram que o segmento industrial se apresenta em expressiva expansão, em todos os casos. O segmento é responsável por mais de 30% da movimentação econômica do município e, em alguns casos, ultrapassa 70%. Foi possível identificar que, nos últimos dez anos, houve uma inversão na representatividade dos segmentos, caracterizados pela queda da atividade agrícola, e pela evolução da atividade industrial, o que confirma o identificado pelas observações realizadas. De fato, o volume de indústrias bem como o porte das mesmas tem se tornado mais representativo.

Os entrevistados comentaram sobre o interesse manifestado pelas indústrias em se instalarem nos respectivos municípios em função da logística destes, “[...] existe uma procura grande por parte de outras indústrias de regiões vizinhas, tanto aqui do Oeste, como do Noroeste do Rio Grande do Sul”. São essencialmente pequenas indústrias, mas em grande número. Os entrevistados destacaram, ainda, as políticas públicas conduzidas como forma de incentivo ao crescimento industrial, o qual tem sido uma ferramenta expressiva na alteração da matriz econômica desses municípios.

No que diz respeito à percepção dos entrevistados quanto à influência sofrida pelo município em função da proximidade do município de Chapecó, caracterizado como polo econômico, destacaram-se duas concepções distintas, uma de favorecimento e outra de infortúnio. Entretanto, a percepção mais evidenciada refere-se ao favorecimento, sobretudo pelos equipamentos públicos que o polo oferece, como o aeroporto municipal e as inúmeras feiras de negócios que acontecem em Chapecó. Outro ponto relevante citado é o fato de que parte dos consumidores das indústrias dos municípios menores está em Chapecó, o que demonstra os laços de solidariedade regional. O custo fundiário também se apresenta como relevante, uma vez que, em todos os municípios, é menor do

que aquele observado no município polo. “Muitas empresas, inclusive algumas de Chapecó, se instalam em municípios com custos menores[...]” e isso tem sido percebido pelos empresários. “As empresas vêm para se instalar no Oeste de Santa Catarina, e não necessariamente em Chapecó, temos a mesma condição mercadológica do polo, sem os problemas de uma cidade com mais de 200 mil habitantes”.

A concepção adversa destacada está relacionada às perdas observadas no comércio local, em função da falta de competitividade com o comércio do polo (tal comentário corrobora os dados do segmento comercial desses municípios, assim como as observações realizadas). Relatam que “[...] é comum as pessoas comprarem no comércio de Chapecó, assim o comércio local perde[...]”, contudo a percepção global dos entrevistados aponta que é perfeitamente possível se desenvolver, mesmo estando ao lado da cidade polo.

Sobre a localização em um eixo rodoviário, os entrevistados destacam somente fatores positivos. Essa percepção foi unânime. Relatam que a rodovia é essencial, “[...] se os pequenos municípios da região têm algum diferencial, é em função da BR 282. Quando na negociação com alguma empresa, citamos alguma possibilidade de área às margens da BR282, a resposta da empresa é imediata, há interesse, no entanto, se mencionar que a área disponível é fora do eixo, o interesse é bem menor”. Declaram que “[...] as indústrias querem a visibilidade do eixo”. Assim, é possível compreender a magnitude da rodovia. A localização da empresa no entorno imediato do eixo rodoviário representa um ganho também para as administrações municipais, uma vez que minimizam os investimentos em acessos secundários, além de que as empresas usufruem de “mídia espontânea” pela visibilidade gratuita ao público diverso que utiliza a rodovia continuamente.

Mencionam sem dúvidas que a BR 282 “[...] é um importante eixo de desenvolvimento [...]”, em diversos casos, o principal motivo do crescimento desses municípios foi atribuído ao fato de estarem localizados às margens da BR282. “Vivenciamos o exemplo de uma empresa que estava instalada aqui na cidade e, por algum motivo, foi para o município vizinho (distante 15km, mas fora do eixo da 282). Em menos de seis meses, ela voltou para cá, eu não tenho dúvida, a BR foi, e continua sendo, fundamental para este cenário”.

Para finalizar, questionou-se sobre a existência de políticas de desenvolvimento econômico, específicas para o setor industrial. De acordo com os agentes públicos, existem políticas atreladas diretamente ao setor industrial e, na sua maioria, acontecem por meio de incentivos fiscais e econômicos às empresas que se instalem ou ampliem suas instalações no município. Os benefícios concedidos são os mais variados, no entanto os mais aparentes são as melhorias na infraestrutura, como terraplanagem e asfaltamento de vias de acesso.

Também foi comum citar a existência de programas de incentivos fiscais, voltados ao segmento industrial. Um respondente comenta que o município atua com uma Lei específica de incentivo de retorno do ICMS: “[...] parte do ICMS recebido pelo município, é repassado para a empresa de acordo com a sua contribuição nesta arrecadação.” Dessa forma, quem gerar retorno maior, tem maior incentivo.

Observações e percepções dos representantes da indústria

Esta análise sintetiza as principais observações assim como as percepções dos representantes da indústria, participantes da pesquisa. As entrevistas foram concedidas, em 71% dos casos, pelos proprietários da empresa e os demais, pelos seus diretores. Essas indústrias estão em atividade por períodos que variam entre 12 e 56 anos.

Com o intuito de conhecer fatores relevantes acerca da instalação destas indústrias na região, ou propriamente naquele município, os entrevistados foram convidados a citar os motivos pelos quais estavam instalados naquele município. As principais ocorrências expostas foram: os diferentes programas de incentivo à instalação; o vasto mercado consumidor localizado na região; a localização privilegiada e a facilidade em escoar a produção de forma adequada. Ainda com relação à localização às margens da rodovia, citaram como uma vitrine “[...] as pessoas passavam na via se deslocando para outras regiões e paravam na empresa para conhecer o produto, especialmente argentinos e paraguaios”.

Ainda sobre os incentivos, os entrevistados afirmaram se tratar de incentivos basicamente estruturais, como infraestrutura de acesso, terraplanagem e instalações elétricas. Entretanto, dois dos entrevistados afirmaram ter ganhado o terreno onde suas unidades estão instaladas atualmente.

Questionados sobre a mão de obra empregada nestas indústrias, observou-se que mesmo a região se configurando como atrativa ao fluxo migratório, as indústrias encontram dificuldades em contratar e manter seu quadro funcional. Majoritariamente, a mão de obra empregada é local, quase a totalidade dos colaboradores reside no município onde a indústria está instalada. Observa-se que a maioria dos cargos disponíveis é para funções que exigem mão de obra menos especializada, o que favorece o processo, entretanto, para as vagas que exigem mais conhecimento técnico, se eleva a dificuldade de contratação.

Após constatações preliminares, os respondentes foram convidados a expor suas percepções acerca da influência locacional que a BR 282 exerceu para a implantação da empresa às suas margens. Se o fato de estarem localizadas no entorno da rodovia influencia em seu nível de atividade e, ainda, se o fato de estarem próximas da cidade polo, implica em maior ou menor volume de negócios. Os relatos sobre os fatores locacionais evidenciam a rodovia como sendo um ponto estratégico, tanto pelo fato de viabilizar questões logísticas, quanto do ponto de vista da captação de novos negócios. Sánchez Hernández (1998), em seus estudos, já havia teorizado sobre a contribuição que a infraestrutura de transporte propicia para a dinâmica econômica dos municípios situados nas proximidades dos eixos. Um dos entrevistados destacou que na época da instalação da empresa “[...] a BR 282 era mais imponente do ponto de vista logístico do que propriamente comercial; com o passar dos anos, isso se inverteu, e hoje ela é percebida como uma vitrine, nos fazendo conquistar novos clientes”.

Na concepção dos entrevistados, o desenvolvimento da região se dá em função da rodovia: “[...] a BR 282 foi fundamental para o desenvolvimento desta região, estar no eixo da rodovia é fundamental em virtude das facilidades de acesso, hoje vejo a rodovia como a artéria da região Oeste”. Houve também um relato menos favorável, que exemplificou que a visibilidade não pode ser considerada um atrativo: “[...] a única influência está relacionada ao fato de os transportes se tornarem financeiramente mais acessíveis”.

Os entrevistados também puderam mencionar se percebiam, e quais eram as deficiências evidenciadas na rodovia. Para aqueles que identificam entraves, os apontam como sendo de cunho estrutural, mais precisamente infraestrutura inadequada, tanto relacionada à precariedade na conservação, quanto à falta de trechos duplicados. Coaduna-se com esta reflexão a mencionada por Sposito e Matushima (2002, p. 123): “[...] vias de acesso em condições favoráveis caracterizam-se como um importante elemento de orientação ao desenvolvimento, mas o contrário também se observa, vias precárias podem encolher a dinâmica das cidades, comprometendo, assim, o desenvolvimento”.

Além da relevância da rodovia BR 282, foi solicitado que comentassem se percebem relação direta do crescimento da empresa com o fato de esta estar próxima ao polo de desenvolvimento (município de Chapecó). Todos os entrevistados informaram que sim, que existe relação entre o crescimento da empresa e o fato de esta estar próxima de um município polo, seja direta ou indiretamente. Vários foram os relatos que dizem que o melhor desempenho da indústria está condicionado ao melhor desempenho do município de Chapecó. O que vem de encontro ao teorizado por Pontes (1974), que preconizava que o desenvolvimento de uma região ocorre mediante a propagação dos efeitos dos polos, que agem como teias, dando origem ao eixo de desenvolvimento (o geógrafo português Ferrão estuda com detalhes este fenômeno).

Quanto aos fatores que inibem o desenvolvimento, destacaram-se a falta de mão de obra, além dos indicadores macroeconômicos da indústria (queda de desempenho). Entretanto, apesar de haver avaliações menos otimistas sobre o momento atual da economia, as perspectivas futuras se apresentaram robustas, pois, para a quase totalidade, a perspectiva é ampliar produção, lançar-se para novos mercados, melhorar os processos tecnológicos, conquistar o mercado externo, ou seja, a tendência é que andem na contramão das indústrias nacionais, as quais vêm acumulando perdas nos últimos meses, conforme CNI (2016).

Muitos dos fatos relatados pelos respondentes foram igualmente identificáveis nas etapas observacionais realizadas no ambiente de estudo. Um dos exemplos é a tipologia e o perfil do uso do entorno, o qual se apresenta de maneira distinta entre os municípios. Foi possível observar aquilo relatado pelos gestores públicos quanto às melhorias e à ampliação das vias de acesso voltadas à atividade industrial, assim como a existência de vazios urbanos, que permitirão, no futuro, ampliarem-se ainda mais as atividades industriais ao longo da rodovia.

Mesmo com alguns limites em função da escala temporal da pesquisa, em menos de seis meses (período entre as etapas observacionais) se constataram expressivas melhorias estruturais na

rodovia, como a ampliação dos acostamentos, a duplicação de trecho urbano, a construção de novas marginais de acesso, a terraplanagem para instalação de novas unidades industriais, assim como inúmeros investimentos do setor privado em imóveis que compõem as margens, enfim as transformações percebidas comprovam os relatos dos participantes da pesquisa.

Considerações finais

O objetivo geral deste estudo foi analisar a influência da rodovia BR 282, como vetor de desenvolvimento a partir da presença e da diversificação de atividades econômicas industriais nos municípios delimitados no eixo desta rodovia. Cabe ressaltar a pertinência do estudo no âmbito regional, uma vez que ele se torna oportuno para a compreensão do desenvolvimento econômico sob outro viés que não aquele tradicional, que considera a economia polarizada. O estudo mostrou que os municípios que se encontram às margens da rodovia têm maior dinamismo das atividades industriais, em relação aos demais.

No que diz respeito à evolução temporal das atividades econômicas na Área de Influência Direta da rodovia, embora esta variável não tenha sido explorada quantitativamente em função da indisponibilidade de informações precisas, cabe enfatizar que, para além dos aspectos quantitativos (número de empreendimentos industriais), a industrialização às margens da rodovia ganhou novo impulso ao diversificar suas atividades, gerando novos postos de trabalho e inserindo novas tecnologias ao contexto regional.

No tocante aos fatores locais utilizados como critérios para a instalação de atividades econômicas industriais, constatou-se, pelas entrevistas realizadas com os empresários e gestores públicos, o predomínio da rodovia como ponto estratégico, tanto pelo fato de viabilizar questões logísticas, quanto do ponto de vista da captação de novos negócios. A rodovia é tratada pelos entrevistados como fundamental para a localização da empresa. Outro fator relevante é o fato de que a maior parte das indústrias participantes do estudo é de capital regional, com vínculos antigos com o município, o que se torna um importante fator locacional.

Embora a vitalidade da região não permita fixar um prognóstico generalizado dos cenários futuros de atividades econômicas industriais no entorno da rodovia, os resultados obtidos indicam para tendências desaglomerativas, ou seja, a região não deve ser conhecida por um único segmento industrial, mas, sim, pela heterogeneidade de setores da indústria, caracterizando, assim, um novo ambiente econômico que estimula novos ciclos de desenvolvimento. Outro fator que cabe ressaltar é que, diferentemente dos modelos usuais, na região de estudo, a concentração de indústrias não acontece em forma de blocos, mas se desenvolve de maneira linear, ao longo do eixo (e isso reforça a validade desta modalidade de estudo).

Em última análise, este estudo permitiu observar que existe vitalidade econômica nas margens da rodovia. Foi possível compreender, que a rodovia BR 282, exerce influência sobre a economia dos municípios estudados, e as entrevistas reforçam esta afirmativa. O estudo permitiu compreender também que, no caso do município de Chapecó, onde as margens da rodovia ainda não se constituem com tamanha relevância para as atividades industriais, há forte perspectiva de ampliação (ainda em fase de gênese). Percebeu-se também que, nesse eixo, já predomina o avanço de atividades urbanas industriais sobre as rurais.

Dentre as limitações do estudo, considera-se o fato de este ser um estudo de caso, o que limita a amplitude, mas não a validade dos resultados. Este impede que as considerações apresentadas sejam generalizadas para todas as rodovias, assim como não devem ser generalizados para a realidade de outros municípios e ou indústrias existentes em todo o país. Outra limitação refere-se ao fato de o estudo ter sido realizado em pequeno espaço temporal, o que limitou a observação com mais profundidade da vitalidade da região e suas alterações, o que não impede de ser feito no futuro.

Entretanto, apesar das limitações, espera-se que os resultados deste estudo possam servir como aporte para gestores públicos ao planejar suas políticas de ordenamento territorial, além de servir de referência aos novos empreendimentos industriais que queiram se instalar na região de influência direta da BR 282, que, mesmo com determinadas deficiências, se constitui como um importante catalisador do desenvolvimento regional.

Referências

BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977.

BERTOLLI, S. **Mudanças na indústria brasileira: uma análise das trajetórias de reestruturação a partir das políticas industriais e tecnológicas.** 2003. 192 p. Dissertação (Mestrado em Economia) – Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2003.

BORDO, A. A. **As influências do eixo de desenvolvimento da Rodovia Washington Luiz na estruturação econômica do município de Itápolis/SP.** 2006. 200 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2006.

COOPER, D. R.; SCHINDLER, P. S. **Métodos de Pesquisa em Administração.** Trad. por: Iuri Duquia Abreu. 10.ed. Porto Alegre: Bookman, 2011.

DELLAGNELO, E. H. L., SILVA, R. C. Análise de conteúdo e sua aplicação em pesquisa na administração. In: VIEIRA M. M. F; ZOVAIN D. M. (Orgs.). **Pesquisa qualitativa em administração: teoria e prática** (p. 97-118). São Paulo: FGV. (2005).

FERGUSON, B. W. **Estratégias de crescimento local: Industrialização de pequenas cidades paranaenses – o caso de Toledo.** 1990. 99 p. Tese. (Doutorado em Planejamento Urbano) - Universidade da Califórnia, Los Angeles, 1990.

FIGUEIREDO, M. D.; LEITE, E. F. Cidades Empreendedoras: as novas visões sobre planejamento urbano e desenvolvimento econômico no Brasil. **READ: Revista Eletrônica de Administração**, vol. 12, n. 5, p. 268-291, set./out. 2006.

GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Panorama da sociedade catarinense atual.** Florianópolis, SC. 2015. Disponível em: <<http://www.santacatarinabrasil.com.br/pt/polos-economicos>>. Acesso em: 1 fev. 2015.

HAMER, A. M. **Decentralized Urban Development and industrial location behavior in São Paulo - Brazil.** Word Bank, Washington, 1987. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=gEU3wSO3wpsC&pg=PA189&dq=HAMER.+A.+M.+Decentralized+Urban+Development+and+industrial+location+behavior+in+S%C3%A3o+Paulo+-+Brazil.+Word+Bank,+Washington,+1987>>. Acesso em: 03 fev. 2015.

IANNI, O. **A sociedade global.** 12.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PESQUISA E ESTATÍSTICA. **IBGE Estados – Santa Catarina.** Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=sc>>. Acesso em: 10 jan. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE PESQUISA E ESTATÍSTICA. **População estimada 2016.** Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2016/estimativa_dou_2016_20160913.pdf>. Acesso em: 07 nov. 2016.

KRUGMAN, P. Increasing Returns and Economic Geography. **Journal of Political Economy.** Chicago, vol. 99, n. 3, p. 483-499, 1991. Disponível em: <http://www.princeton.edu/pr/pictures/krugman/krugmanincreasing_returns_1991.pdf>. Acesso em: 03 fev. 2015.

LAUTERT, V.; ARAÚJO, N. C. M. Concentração industrial no Brasil no período 1996- 2001: uma análise por meio do índice de ellison e Glaeser. **Revista Economia Aplicada**, São Paulo: v. 11, n. 3, p. 347-368, Jul./Set. 2007.

LEOPOLDI, M. **Política e interesses na industrialização brasileira.** 2. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

LEWIS, M. W.; GRIMES, A. J. **Metatriangulação**: construção teórica com base em paradigmas múltiplos. In: CALDAS, M. P.; BERTERO, C. O. (coord.) Teoria das Organizações. São Paulo: Atlas, 2007, p. 34-65.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO – MTE. **Perfil do município**. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php>. Acesso em: 03 nov. 2016.

ORLOWSKI, R.F. **Indicadores de desenvolvimento sócio-econômico na região da AMOSC - Associação dos Municípios do Oeste de Santa Catarina**. 2005. 156 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade de Santa Cruz do Sul, Santa Cruz do Sul, 2005.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SADIA. **Sadia 50 anos construindo uma história**. São Paulo: Prêmio, 1994.

SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L. **El eje Irún-Aveiro: Geografía de uneje de desarrollo**. Salamanca, 1998.

SEN, A. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SERRA, J. Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira do pós-guerra. **Revista de Economia Política**. São Paulo: Unicamp, vol. 2, n.6, p. 05-45, abr./jun. 1982. Disponível em: <http://geein.fclar.unesp.br/bibliografia/ciclos_e%20mudancas_estruturais.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2015.

SPOSITO, E. S.; MATUSHIMA, M. K. A dinâmica econômica no Estado de São Paulo: do paradigma de área ao paradigma de eixo de desenvolvimento. In: SILVA, J. M. P.; SILVEIRA, M. R. (org.). **Geografia econômica: temas regionais**. Presidente Prudente: FCT/UNESP/PPGG, 2002. p.187-216.

THISSE, J. F. Geografia Econômica. In: CRUZ, B. O. et al. (Org.) **Economia regional e urbana: teorias e métodos com ênfase no Brasil**. Brasília: Ipea, 2011.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Tradução de Ana Thorell. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.