



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
CÂMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE

VICTOR HUGO QUISSI CORDEIRO DA SILVA

PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO DE ATIVIDADES ECONÔMICAS NAS
CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS: RIBEIRÃO PRETO/SP, PRESIDENTE
PRUDENTE/SP, ITUIUTABA/MG E CHAPECÓ/SC

PRESIDENTE PRUDENTE

2021



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
CÂMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE

VICTOR HUGO QUISSI CORDEIRO DA SILVA

PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO DE ATIVIDADES ECONÔMICAS NAS CIDADES
MÉDIAS BRASILEIRAS: RIBEIRÃO PRETO/SP, PRESIDENTE PRUDENTE/SP,
ITUIUTABA/MG E CHAPECÓ/SC

Trabalho de monografia apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Campus de Presidente Prudente da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Agência de fomento: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) – Processo: 2019/06433-2.

Orientador: Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito

Coorientadora: Dr. Késia Anastácio Alves da Silva

PRESIDENTE PRUDENTE

2021

S586p

Silva, Victor Hugo Quissi Cordeiro da

Padrões de localização de atividades econômicas nas cidades médias brasileiras: :
Ribeirão Preto/SP, Presidente Prudente/SP, Ituiutaba/MG e Chapecó/SC / Victor Hugo
Quissi Cordeiro da Silva. -- Presidente Prudente, 2021

93 p. : il., tabs., fotos, mapas

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual
Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente

Orientador: Eliseu Savério Sposito

Coorientadora: Késia Anastácio Alves da Silva

1. Geografia. 2. Geografia urbana. 3. Geografia comercial. 4. Geografia econômica.
5. Mapas. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia,
Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

Dedico este trabalho à minha mãe Neusa Quissi
In memoriam

Agradecimentos

Agradeço imensamente o apoio dado pela minha família ao longo dos anos em que estudei na FCT – UNESP, principalmente minha mãe (Neusa Quissi) e o meu tio (Antônio Quissi). Quero destacar também os meus primos Gabriel, Eduardo, Miguel, Júnior, Samara e André. Nos vários momentos em que pensei em desistir do curso vocês dedicaram um tempo para me ouvir, me aconselhar e me incentivar a continuar na luta. De diferentes formas, em diferentes momentos e por diversas razões não foi fácil conseguir chegar até aqui. Mas sei que cada um de vocês contribuiu para que esse eu pudesse terminar essa graduação e realizar essa pesquisa. Por esse motivo, e por vários outros, sou grato por vocês fazerem parte da minha vida.

Conheci pessoas maravilhosas ao longo do curso e que construíram comigo uma relação de amizade, da qual sou imensamente grato. Em primeiro lugar quero destacar os amigos do Marxter, time no qual tive o imenso prazer de participar. Araújo, Gazinho, Turino, Aranha, Gui Franco, Marcelo, Leandro, Ian, Cláudio, Agrobay formamos um time que consegue estender os laços de amizade para além das quadras. Nas nossas reuniões fora de campo falamos sobre tudo, mas principalmente sobre futebol, política e Geografia me mostraram que tudo isso está junto e misturado.

Alguns de vocês conheci antes mesmo de entrar no time, principalmente nas passagens pelo Ceget, no qual sempre fui bem acolhido pelos companheiros do grupo. Esse grupo sempre foi para mim um espaço de diálogos e debates e, não poderia deixar de esquecer, de muito café. Aprendi com vocês que a Geografia também se faz para além dos grupos de pesquisa, nas ruas, nas periferias das cidades, no campo, enfim, na prática militante. Destaco Diógenes, Maria, Renata e demais pessoas. Em relação a Renata Menezes gostaria de registrar minha gratidão e admiração por quem você é e pelos momentos em que pudemos compartilhar experiências e conversar sobre a vida, a Geografia, a militância, a conjuntura política etc. sempre aprendo algo novo quando nos encontramos.

Quero agradecer também aos colegas do GASPERR pelo apoio e acolhimento no período em que fiz parte desse grupo de pesquisa. Felipe, Flaviane, Prof. Arthur, Prof. Márcio estiveram sempre dispostos a dialogar comigo e me ensinar um pouco mais sobre Geografia e sobre a vida. Destaco também a colaboração das pós-doutorandas Késia e Vanessa, essa

pesquisa não seria possível de ser concretizada, da forma como foi, sem que vocês me ajudassem, principalmente com os debates que fizemos juntos na frente analítica sobre centro, centralidade e mobilidade e sobre as representações cartográficas que integram essa monografia.

Agradeço ao meu orientador Prof. Eliseu S. Sposito pela oportunidade que me foi dada quando demos início a pesquisa que agora se materializa nessa monografia. A sua orientação foi fundamental para que eu pudesse desenvolver este trabalho. Sou grato pelos momentos em que pudemos conversar e discutir, encontrei sempre um orientador disposto a me ajudar na construção da pesquisa.

Agradeço também a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP pelo financiamento (Processo: 2019/06433-2), sem o apoio financeiro não seria possível realizar esta pesquisa.

RESUMO

Esta pesquisa busca discutir a localização das atividades comerciais e de serviços nas cidades médias brasileiras de Presidente Prudente (SP), Ribeirão Preto (SP), Chapecó (SC) e Ituiutaba (MG). Discutimos as formas espaciais decorrentes da concentração, desconcentração e reconcentração dessas atividades a partir de cada uma das cidades estudadas, destacando as transformações e permanências, as diferenças e similitudes e o que há de geral e particular em cada realidade empírica. Os processos e as formas espaciais são trabalhados em conjuntos, como pares complementares e indispensáveis para a interpretação geográfica da produção do espaço urbano. Como caminho metodológico adotamos o levantamento de informações e construção de um banco dados sobre as cidades estudadas. Utilizamos para tanto o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) e a Classificação de Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) com os quais construímos uma base de dados abrangente sobre atividades econômicas e que serviram de apoio para a elaboração de mapas com as representações das densidades ou das concentrações de comércios e serviços. A vinculação desta pesquisa ao Projeto temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos”, em desenvolvimento pelo Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR), colocou como um de nossos objetivos contribuir para o debate em torno do processo de fragmentação socioespacial, a partir de uma das dimensões deste processo, qual seja, a formação da multi(poli)centralidade urbana. Percebemos que existem processos gerais ou lógicas comuns atuantes nas cidades estudadas, principalmente em relação ao caráter reconcentrador da formação de núcleos secundários, demonstrando que a descentralização forma novas concentrações no interior do espaço urbano. Em relação aos agentes deste processo podemos afirmar, a partir dos resultados obtidos, que a localização dos *shopping centers* cumpre um papel de fundamental importância na centralidade urbana, ora reafirmando o protagonismo do centro principal, ora conformando novas áreas concentradoras de comércios e serviços.

Palavras-chave: Cidades médias. Centro e Centralidade. Multi(poli)centralidade. Áreas comerciais e de serviços.

ABSTRACT

This research seeks to discuss the location of commercial activities and services in the medium Brazilian cities of Presidente Prudente (SP), Ribeirão Preto (SP), Chapecó (SC) and Ituiutaba (MG). We discussed the spatial forms resulting from the concentration, deconcentration and recentralization of these activities from each of the cities studied, highlighting the transformations and permanences, the differences and similarities and what is general and particular in each empirical reality. Spatial processes and forms are worked in sets, as complementary and indispensable pairs for the geographic interpretation of the production of urban space. As a methodological path, we adopted the survey of information and construction of a database on the cities studied. For this purpose, we used the National Register of Addresses for Statistical Purposes (CNEFE) and the National Classification of Economic Activities (CNAE) with which we built a database of published activities and which provided support for a base of maps with representations. densities or as business services and services. The linkage of this research to the thematic Project: Socio-spatial fragmentation and Brazilian urbanization: scales, vectors, rhythms, forms and content under development by the Research Group on Space Production and Regional Redefinitions (GAsPERR) we place ourselves as one of our objectives to contribute to the debate in around the process of socio-spatial fragmentation, based on one of the dimensions of this process, namely, the formation of urban multi (poly) centrality. We realized that there are common general or logical processes at work in the cities studied, mainly in relation to the recentralization character of the formation of secondary nuclei, demonstrating that a decentralization forms new generals within the urban space. Regarding the agents of this process, we can affirm from the results obtained that the location of the shopping centers plays a fundamental role in urban centrality, sometimes reaffirming the protagonism of the main center, sometimes forming new areas that concentrate trade and services.

Keywords: Medium cities. Center and Centrality. Multi (poly) centrality. Commercial and service areas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Planilha dos dados com a junção das bases CNEFE/CNAE.....	41
Figura 2 – Expansão urbana em Presidente Prudente.....	48
Figura 3 – Expansão urbana em Ribeirão Preto	58
Figura 4 - Expansão urbana em Chapecó	69
Figura 5 - Expansão urbana em Ituiutaba.....	78

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização das cidades das cidades em estudo.....	43
Mapa 2 – Síntese da estrutura urbana de Presidente Prudente	50
Mapa 3 – Localização do centro de Presidente Prudente	51
Mapa 4 – Nível de concentração de comércio e serviços em Presidente Prudente/SP	53
Mapa 5 – Síntese da estrutura urbana de Ribeirão Preto.....	60
Mapa 6 – Localização do centro de Ribeirão Preto.....	61
Mapa 7 – Nível de concentração de comércio e serviços em Ribeirão Preto.....	64
Mapa 8 – Síntese da estrutura urbana de Chapecó	71
Mapa 9 – Localização do centro de Chapecó	72
Mapa 10 – Nível de concentração de comércio e serviços em Chapecó.....	74
Mapa 11 – Síntese da estrutura urbana de Ituiutaba.....	80
Mapa 12 – Localização do centro de Ituiutaba.....	81
Mapa 13 – Nível de concentração de comércio e serviços em Ituiutaba.....	83

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Fatores de ocorrência de áreas centrais	20
Quadro 2 - Formas e funções do processo de descentralização	23
Quadro 3 - Diferentes expressões da centralidade urbana.....	26
Quadro 4 - Diferentes tipos de mobilidades geográficas.....	31
Quadro 5 – Descrição das atividades por seção segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)	38
Quadro 6 – Composição da Classificação Nacional de Atividades Econômicas	40
Quadro 7 – Evolução populacional em Presidente Prudente.....	45
Quadro 8 – Evolução populacional em Ribeirão Preto	55
Quadro 9 – Evolução populacional em Chapecó	65
Quadro 10 – Evolução populacional em Ituiutaba	75

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Total de endereços CNEFE: <i>classificados, não classificados e o percentual de classificação obtido.</i>	44
--	----

SUMÁRIO

RESUMO.....	7
ABSTRACT	8
Lista de figuras	9
Lista de mapas	9
Lista de quadros.....	9
Lista de tabelas	9
INTRODUÇÃO	11
1. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO.....	14
1. 1. Centro e centralidade	18
1.1. 1. Centralização e área central.....	18
1. 1. 2. Descentralização e núcleos secundários	22
1. 2. Mobilidade espacial.....	29
1. 3. Lógicas econômicas, lógicas espaciais e estratégias espaciais.....	33
2. CONSTRUINDO UMA BASE DE DADOS PARA O MAPEAMENTO DE ATIVIDADES ECONÔMICAS	37
3. EXPRESSÕES DA CENTRALIDADE INTRAURBANA NAS CIDADES MÉDIAS DE PRESIDENTE PRUDENTE – SP, RIBEIRÃO PRETO – SP, CHAPECÓ – SC E ITUIUTABA – MG.....	42
3. 1. Presidente Prudente – SP.....	44
3. 2. Ribeirão Preto – SP	54
3. 3. Chapecó – SC	64
3. 4. Ituiutaba – MG	75
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	84
REFEERÊNCIAS.....	88

INTRODUÇÃO

Este trabalho origina-se dos resultados de pesquisa de iniciação científica intitulada: “Padrões de localização de atividades econômicas nas cidades médias brasileiras: Ribeirão Preto/ SP, Presidente Prudente/SP, Ituiutaba/MG e Chapecó/SC”, financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo: 2019/06433-2). Esta pesquisa, por sua vez, está vinculada ao Projeto Temático: “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos” em desenvolvimento pelo Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR) e financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Processo: 2018/07701-8). Estas considerações iniciais são importantes pois o pertencimento ao referido projeto temático orientou nossas opções metodológicas e teóricas. Sendo assim, um dos objetivos da pesquisa é contribuir para o entendimento de uma das dimensões do processo de fragmentação socioespacial, qual seja, a multiplicação de áreas centrais no interior das cidades médias.

Em relação a estrutura do texto adotamos uma divisão em três capítulos. Primeiro realizamos uma discussão a respeito dos principais conceitos referentes ao nosso tema de pesquisa, em seguida, apresentamos a maneira pela qual construímos nosso banco de dados e, por último, desenvolvemos uma análise e levantamento de hipóteses a respeito dos resultados alcançados, sobretudo através da produção cartográfica.

O primeiro capítulo foi subdividido em tópicos, cada qual destacando determinadas formas ou processos socioespaciais, sempre buscando manter uma continuidade no desenvolvimento das ideias, ou seja, os tópicos mantêm uma interdependência e, por tanto, uma complementariedade entre eles. Iniciamos o capítulo com uma breve discussão sobre a produção do espaço urbano tomando como base os textos de Corrêa (2002; 2009), Carlos (1992; 2007) e entre outros. Enfatizamos também as principais características da forma urbana e de seu estudo, entendido por Whitacker e Miyazaki (2012) como a morfologia urbana.

A sessão subsequente é destinada a discussão das principais formas e processos socioespaciais relacionados a esta pesquisa. Com a finalidade de melhor esclarecer nossa maneira de abordar essa discussão, dividimos em duas partes, respectivamente intituladas: centralização e área central e descentralização e núcleos secundários. Como deixamos claro no texto, a inspiração para essa subdivisão advém das leituras que realizamos, sobretudo do texto de Corrêa (2002). Destacamos a importância de trabalhar conjuntamente essas expressões, que

representam a indissociabilidade entre processos e formas espaciais. Como parte fundamental do estudo da morfologia urbana, podemos afirmar que a partir das formas é possível inferir processos, sendo o seu contrário também verdadeiro, ou seja, os processos socioespaciais produzem formas espaciais que se acumulam ao longo do tempo.

A formação de uma centralidade múltipla e polinucleada serão discutidas com maiores detalhes no decorrer do capítulo 1. Buscaremos demonstrar como elas ocorrem ou não em cada uma das cidades estudadas em nossa pesquisa. O cotejamento entre o teórico e o empírico foi priorizado por nós ao longo do texto, fazendo com que conceitos apresentados ao longo do primeiro capítulo fossem resgatados quando analisamos os resultados da pesquisa no Capítulo 3.

Nas sessões seguintes abordamos dois temas de fundamental importância para estudo da centralidade urbana: mobilidade espacial e estratégias espaciais dos agentes econômicos, esta última, atrelada as lógicas econômicas e espaciais. Estas sessões foram incorporadas no decorrer da pesquisa, ao longo das leituras que realizamos e dos debates feitos no grupo de pesquisa GASPERR. Sendo assim, enfatizamos que as condições para a efetivação dos deslocamentos dentro da cidade nos ajudam a pensar processos socioespaciais, principalmente as dinâmicas da segregação e da fragmentação socioespacial. Por seu turno, as estratégias espaciais dos agentes econômicos hegemônicos contribuem, por um lado, na redefinição da centralidade urbana e, por outro, no condicionamento dos deslocamentos empreendidos pelos cidadãos. Além disso, é evidente o predomínio do uso do automóvel pelas pessoas de classes médias e altas, que de certa forma se torna inevitável dada as novas localizações das grandes plataformas comerciais e de serviços que privilegiam este tipo de modal.

No que se refere aos procedimentos metodológicos, adotamos como principal ferramenta de análise das realidades empíricas a construção de um banco de dados e posterior produção cartográfica. Apoiamo-nos no Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) e na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) para formular uma ampla e detalhada identificação das atividades comerciais e de serviços. A formação do banco de dados e os demais detalhes a respeito tanto das características do CNEFE como a estrutura da CNAE foram abordados no capítulo 2 deste trabalho.

Entretanto, gostaríamos de destacar o caráter nacional do CNEFE. Este levantamento empreendido pelo IBGE é produzido nacionalmente junto com os censos demográficos, o que

nos possibilita comparar cidades de diferentes partes do Brasil. Em relação a CNAE, sua estrutura hierárquica de classificação das atividades econômicas, partindo de uma definição mais genérica até uma mais específica e detalhada, nos permitiu aperfeiçoar o levantamento feito pelo IBGE e, conseqüentemente, gerar uma base de dados original para esta pesquisa.

No terceiro e último capítulo procuramos levantar hipóteses e descrever os resultados alcançados, tentando inclusive realizar comparações entre as cidades. Apresentamos um breve levantamento sobre o desenvolvimento histórico das cidades com o objetivo de auxiliar nossa compreensão das dinâmicas de produção do espaço urbano em cada uma delas. Trouxemos também outras informações para fundamentar nossas análises tais como: evolução demográfica dos municípios e as posições hierárquicas que cada uma delas ocupam na rede urbana. Correlacionando com esses dados anexamos mapas com a representação dos principais elementos da estrutura urbana, a delimitação do centro segundo a lei de zoneamento urbano e a representação das concentrações comerciais e de serviços.

CAPÍTULO 1

A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Gostaríamos de começar esse texto tentando responder a seguinte pergunta: O que é o espaço urbano? Na perspectiva de Corrêa (2002), o espaço urbano é uma complexa organização de diferentes usos do solo. Dessa forma, podemos afirmar que ele se apresenta como fragmentado, mas, ao mesmo tempo, com articulação entre os fragmentos que o compõem. Neste aspecto, os fluxos de pessoas, mercadorias, ideias, valores etc. ganham destaque como expressão material e imaterial dessas relações. Esse complexo conjunto é descrito por Corrêa (2002, p. 9).

Eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais.

Apoiando-nos em Carlos (1992; 2007), podemos dizer que o espaço urbano é condição, meio e produto das relações sociais. Sendo assim, entendemos que as formas espaciais além de expressarem processos, também os condicionam. Portanto, o espaço urbano é compreendido como **condicionante** das relações sociais, o **meio** no qual esses intercâmbios ocorrem e, por fim, o **produto** dessas mesmas interações.

A partir das reflexões de Milton Santos (2002), Corrêa (2009) elegeu quatro categorias fundamentais para o estudo do espaço geográfico, sendo elas: estrutura, processo, função e forma. Levando em consideração a relação dialética entre ambas, segundo esse autor, não podemos analisar o espaço geográfico sem que busquemos operacionalizar essas categorias. Sintetizando essas ideias, Corrêa (2009) afirma.

[...] considerando como estrutura a própria sociedade com suas características econômicas, sociais, políticas e culturais. Processo é considerado como o conjunto de mecanismos e ações a partir dos quais a estrutura se movimenta, alterando-se as suas características. Função, por sua vez, diz respeito às atividades da sociedade, redefinidas a cada momento, que permitem a existência e reprodução social. Forma, finalmente, é definida como as criações humanas, materiais ou não, por meio das quais as diversas atividades se realizam (CORRÊA, 2009).

Ainda de acordo com o autor, as quatro categorias descritas acima podem ser resumidas, sem que se perca o sentido, quando analisamos processo – estrutura e função – forma. Sendo assim, pretendemos descrever algumas possibilidades de interação advindas das relações entre processo e forma. As duas primeiras relações analisadas serão as de **convergência** e **divergência**. A primeira diz respeito às situações nas quais dois processos distintos convergem

para a formação de uma mesma forma. O segundo ocorre quando um mesmo processo atuante gera formas distintas.

As formas espaciais também podem passar por processos de refuncionalização, definida como a mudança de função atribuída a uma dada forma. Nesse caso, processos que ocorriam no passado e que geraram formas espaciais, deixam de atuar na produção do espaço urbano. Abre-se assim a possibilidade para que novos processos, com suas respectivas funções, passem a atuar sobre essas formas criadas no passado. Expressam-se nas paisagens esse acúmulo de tempos, com formas refuncionalizadas, conformando paisagens poligenéticas (WHITACKER; MIYAZAKI, 2012).

Corrêa (2009) também destaca a interpenetração entre processos e formas, expressão clara da dialética entre ambos. Da mesma maneira que o processo é capaz de gerar formas, esta última também poderá influenciar em processos subsequentes. Neste ponto, consideramos importante as diferentes escalas espaciais, pois, há uma correlação entre elas, ou seja, entre escalas mais próximas e as mais distantes. Dessa maneira, escalas como a do espaço intra-urbano podem ter suas formas alteradas por processos mais amplos, advindos de outras escalas, expressando relações interescalares.

Reconhecendo as limitações impostas pela formulação original de Milton Santos, Corrêa (2009) propõe a inclusão da análise da simbologia às quatro categorias apresentadas até aqui. Incorporando as discussões da geografia cultural pós anos 1970, reconhecemos que os processos e as formas são permeados também de significados, que muitas vezes representam diferentes interpretações em disputa. Portanto, há na argumentação de Corrêa (2009) uma mistura de matrizes, que de certa forma enriquecem a análise geográfica.

Pensando no processo de urbanização, Corrêa (2007) destaca o papel dos processos de diferenciação e de desigualdade socioespacial e suas relações interescalares. O autor caracteriza essas dinâmicas como inevitáveis, necessárias e funcionais ao modo de produção capitalista, sendo possível apreendê-las nas escalas da rede urbana e intraurbana. É importante salientar que para o autor a escala diz respeito à explicação de determinado processo, objeto ou ação (fenômeno), que por assim dizer, é explicado levando-se em consideração a escala de abrangência.

Apesar das diferenças que cada uma destas escalas da urbanização apresenta, elas são complementares (CORRÊA, 2007), influenciando uma na outra, expressando assim

diferenciações socioespaciais também complementares. Souza (2007) vai ainda mais longe no debate sobre as escalas da urbanização, defendendo uma mudança desde a dimensão epistemológica e metodológica na Geografia, a qual deviria incorporar a escala do cotidiano, aliando-a as escalas mais amplas do processo de urbanização. Em relação à escala intraurbana, objeto de estudo da nossa investigação, Corrêa (2007, p. 66) afirma.

A divisão social do espaço intra-urbano traduz-se por um complexo e instável mosaico de áreas sociais, identificadas a partir da combinação de atributos e indicadores de status sócio-econômico, infra-estrutura, características familiares, migrações e, onde for o caso, etnia, língua e religião.

Em Rodrigues (2007) e Souza e Whitacker (2018) a diferenciação e desigualdade socioespacial são abordadas como condição e resultado da acumulação capitalista no espaço urbano. Por outro lado, o grupo que compõe os excluídos, ao organizarem-se, mostram através das reivindicações em torno do direito à cidade as suas dificuldades cotidianas e preconizam transformações para superá-las.

A desigualdade socioespacial é expressão do processo de urbanização capitalista, um produto da reprodução ampliada do capital que se perpetua como condição de permanência da desigualdade social. A luta pelo direito à cidade mostra as agruras e dificuldades da maioria. É contraponto a essa condição de permanência da desigualdade e do ideário dominante. Pretende que o espaço segregado, condição da permanência na mesma situação de vida, se transforme em condição de mudança (RODRIGUÊS, 2007, p. 74).

Desde o clássico texto de Corrêa (2002), que citamos anteriormente, o grupo que compõem aqueles que estão numa condição social de exclusão, que ao fim e ao cabo é sempre relativa e funcional ao sistema capitalista, merecem a devida atenção por parte daqueles que se dispõem a estudar a produção do espaço urbano. O posicionamento político e ideológico frente aos flagrantes situações de injustiça engendradas no seio de uma sociedade dividida em classes sociais que estão em constante disputa dever-se-ia constituir no *leitmotiv* da organização teórica do pesquisador. Eis aí o desafio que se coloca diante do(a) geógrafo(a) crítico(a), mobilizar as armas da crítica em função de uma sociedade mais justa.

Dando continuidade à análise do processo de produção do espaço urbano, propomos efetivar uma breve discussão sobre a morfologia urbana. Esta, por sua vez, se refere ao estudo das formas urbanas e, se pensarmos em termos de hierarquia entre ambos, podemos dizer que o primeiro está contido no segundo. A forma urbana é produzida ao longo do tempo histórico, condicionando processos e práticas socioespaciais. De outra maneira, os processos socioespaciais produzem formas, e elas, por outro lado, são a expressão de processos. Por essa

razão, restringir o estudo a mera apreensão da forma, limita a análise geográfica, como foi apresentado até aqui no estudo das categorias geográficas. Sobre a relação entre forma e processo Whitacker e Miyazaki (2012) afirmam.

Essa preocupação em não restringir os estudos geográficos à forma é, portanto, fundamental, principalmente quando nos referimos à cidade e ao urbano no contexto da produção do espaço [...]. Sobre o assunto, Sposito (2004, p. 65) já destacou que “*o termo morfologia é designativo daquilo que se refere à forma, mas o conceito de morfologia urbana vai muito além da análise das formas urbanas em si, embora as contenha*”. Isto porque a partir da morfologia urbana, no âmbito da Geografia, devemos compreender que das formas se podem inferir processos, ou ainda, que dos processos se torna possível identificar formas, como escrevemos alhures, já que estas não possuem autonomia. O contrário implicaria na descrição geométrica, ou seja, da aparência da forma, ou topológica, isto é, da relação de umas formas frente a outras formas. (WHITACKER; MIYAZAKI, 2012, p. 313).

Ainda levando em consideração o texto citado anteriormente, Whitacker e Miyazaki, (2012) elegem os principais componentes da forma urbana. O primeiro deles é o **plano urbano e a evolução do plano**, avaliando que o plano pode ser descrito como o conjunto formado pelas superfícies construídas da cidade, expressando-se das seguintes formas: Plano ortogonal, Plano radiocêntrico ou radioconcêntrico e Plano irregular.

O Plano ortogonal é caracterizado pelo traçado geométrico regular, pelo planejamento prévio, e pelas ruas alongadas, largas e perpendiculares entre si. O Plano radiocêntrico é marcado pela existência de um núcleo central e pelas artérias circulares concêntricas. Por último, o Plano irregular tem como elementos o traçado anárquico e labiríntico, as ruas estreitas, sinuosas e sem saída, caracterizando um crescimento desordenado e sem planejamento. Nas cidades observamos uma justaposição de planos, que são implantados ao longo do tempo.

O segundo componente da morfologia urbana são as **relações do plano com o sítio urbano**, ou seja, por vezes a topografia exerce certo grau de determinação sobre o plano urbano. O terceiro elemento é a **relação entre o que é edificado e o que não é edificado**, podemos perceber nessa perspectiva as funções exercidas pelos vazios urbanos, quando tomamos a cidade como um todo, ou, na escala do loteamento, percebemos a disposição e tamanho das áreas públicas não edificadas.

Em quarto lugar temos a **densidade da ocupação**, que deve ser vista de maneira relacional, ou seja, procurando as interações entre as diferentes áreas da cidade. Observamos na cidade áreas com grande densidade de ocupação como, por exemplo, o centro principal e,

outras, com baixa densidade, marcadas por grandes lotes. Complementando o ponto anterior, temos em quinto lugar a **identificação de áreas morfologicamente homogêneas e a heterogeneidade**, também analisada de forma relacional.

Por último, temos a **fisionomia urbana** como componente da morfologia urbana. A fisionomia urbana estaria relacionada à função, ou as funções desenvolvidas na cidade, sendo um primeiro momento de apreensão da forma da cidade como um todo, ou fruto de primeiro contato empírico com a cidade, quando o que se mostra preponderante comparece nessa fisionomia. Tendo em vista essa característica, há clara relação entre a fisionomia e a paisagem urbana.

Cabe, nesse momento, diferenciar espaço e paisagem para uma melhor compreensão do que estamos abordando. Levando em consideração a discussão de Santos (2002), o espaço tem como característica a horizontalidade e a caráter único das ações que o animam, por outro lado, a paisagem é transversal e transtemporal, expressando o acúmulo que se deu ao longo do tempo. Nas palavras do autor.

Paisagem e espaço não são sinônimos. A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. O espaço são essas formas mais a vida que as anima. [...] A paisagem existe através de suas formas, criadas em momentos históricos diferentes, porém coexistindo no momento atual. No espaço, as formas de que se compõem a paisagem preenchem, *no momento atual, uma função atual*, como resposta às necessidades atuais da sociedade (SANTOS, 2002, p. 103-104 – *Grifos do autor*).

A partir do que exploramos até aqui, notamos que a morfologia urbana poderá ser um importante caminho teórico e metodológico para a compreensão do nosso objeto de estudo. Tendo em vista as formas espaciais que apreenderemos na análise das cidades dessa pesquisa, tais como: centro, subcentros, rua comerciais de bairro e entre outros, podemos inferir processos socioespaciais que deram origem a essas formas.

1. 1. Centro e centralidade

1. 1. 1. Centralização e área central

O espaço urbano, pelo que abordamos na sessão anterior, é produzido e reproduzido socialmente, preche de contradições e disputas que definem as lutas de classes na sociedade capitalista. Em Corrêa (2002) temos a descrição dos agentes produtores do espaço urbano, que

são, segundo o autor: os promotores imobiliários, o grande capital (principalmente industrial), os proprietários fundiários, o Estado e os grupos sociais excluídos. Sobressaímos da leitura de Corrêa (2002) que a relação entre ambos os agentes poderá ser marcada pela disputa e/ou cooperação, principalmente entre os três primeiros, que ora disputam localizações, ora trabalham em conjunto em benefício mútuo. Uma mesma empresa poderá, inclusive, pertencer a mais de uma posição, sendo ao mesmo tempo promotora imobiliária e proprietária fundiária, por exemplo.

Diante dessas considerações podemos abordar os processos e as formas espaciais, destacando as intencionalidades que caracterizam a produção do espaço urbano, sobretudo por parte de seus agentes produtores, consentindo à construção de uma forma urbana que é ao mesmo tempo histórica, social, econômica e política. Alistamos seis processos e formas espaciais, sendo eles: a) centralização e a área central; b) descentralização e os núcleos secundários; c) coesão e as áreas especializadas; d) segregação e as áreas sociais; e) dinâmica espacial da segregação e f) inércia e as áreas cristalizadas, tal como descreveu Corrêa (2002).

Para os objetivos desta pesquisa não consideramos necessário abordar com mais detalhes todos os seis processos e formas espaciais descritos no parágrafo acima. Porém, aceitamos que, na perspectiva da estruturação do espaço urbano, é importante compreender que todas as partes que compõem a estrutura urbana estão em correlação, influenciando uma as outras (Sposito, 2018; Villaça, 2001).

O centro da cidade é considerado como uma das mais importantes formas que compõem a estrutura urbana, pois ele se organiza como um ponto de integração geográfica (SPOSITO, 2010) nas escalas interurbana e intraurbana, aliciando a circulação de pessoas e mercadorias.

A cidade centraliza porque concentra atividades econômicas e lúdicas, porque ela é o espaço do exercício e da representação do poder e da cultura de uma sociedade. O centro é, pois, o espaço de excelência e a expressão dessa concentração; ele é o ponto de integração geográfica e social. (SPOSITO, 2010, p. 201).

Ponderamos como necessário compreender a formação do centro da cidade a partir da dialética da produção do espaço urbano, ou seja, avaliá-lo enquanto um processo. Dessa maneira, nenhuma área da cidade estaria fadada a tornar-se centro, entretanto, a partir da lógica de produção e estruturação do espaço urbano, uma determinada área é eleita como tal. No quadro abaixo, elaborado a partir de (SPOSITO, 2001), temos os principais fatores que

influenciam na formação de áreas centrais. Consideramos que nos parágrafos seguintes esses elementos foram contemplados, mesmo que complementando a análise com outros autores.

Quadro 1 - Fatores de ocorrência de áreas centrais

Fatores de ocorrência de Áreas Centrais
I – Mudanças nos papéis das cidades de uma mesma rede (divisão territorial do trabalho)
II – Ritmo de crescimento demográfico e econômico da cidade
III – Formas de expansão dos tecidos urbanos relacionando-os ao sítio
IV – Instalação de novas infraestruturas de transporte e novas formas de circulação
V – Ampliação dos gradientes de preços fundiários e imobiliários
VI – Investimentos privados e públicos
VII – Dinâmicas de diferenciação socioespacial

Fonte: Sposito (2001); Organização: Victor Hugo Quissi.

Como mostra o quadro acima, a constituição do centro está associada, entre outros fatores, ao processo de diferenciação socioespacial. Dizendo de outra forma, a partir do momento em que determinada área, com potencial de se tornar central distingue-se do restante da cidade, percebemos a formação de um centro. O processo de diferenciação neste caso ocorre principalmente com a instalação de fixos que conectam as cidades a redes mais amplas, tais como: hidrovias, ferrovias e rodovias (WHITACKER, 2017b).

Destacamos como característica dessa forma urbana a acessibilidade, medida sobretudo pela facilidade relativa de acessá-la a partir de qualquer ponto da cidade. Portanto, na área central localizam-se terminais de transportes e vias de acesso, promovendo os deslocamentos que partem dessa área ou que se dirigem a ela. Essa condição da área central possibilita o acesso a certas externalidades positivas, gerando economias de aglomeração (CORRÊA, 2002; VILLAÇA, 2001).

O princípio fundamental para a existência de um centro – área concentradora de comércio e serviços – é a cooperação, que significa, em outras palavras, economia de energia e diminuição do desgaste físico e mental no processo de trabalho.

O centro surge a partir da necessidade de afastamentos indesejados, mas obrigatórios. Ele, como todas as “localizações” da aglomeração, surge em função de uma disputa: a disputa pelo controle (não necessariamente minimização) do tempo e energia gastos nos deslocamentos humanos (VILLAÇA, 2001, p. 239).

Sintetizando o que foi abordado até aqui: o centro da cidade é a área que mais cristaliza tempo de trabalho socialmente necessário, fazendo-a adquirir maior acessibilidade frente aos demais pontos da cidade. Podemos apreender o tempo de trabalho incorporado nessas áreas através da paisagem urbana, nos fixos que estão presentes nessa localização, através dos terminais ferroviários e rodoviários, as vias de trânsito etc. Seguindo esse raciocínio, o centro da cidade é a localização que otimiza os deslocamentos.

Como pares dialéticos, ou seja, em posições de codeterminação, interpenetrando-se mutuamente, devemos abordar o conceito de centro e centralidade juntos, pois não existe realidade na qual o centro ocorra sem uma centralidade, ou uma centralidade que prescindir de um centro.

A centralidade, para mim, não é um lugar ou uma área da cidade, mas, sim, a condição e expressão de central que uma área pode exercer ou representar. Segundo essa perspectiva, então, a centralidade não é, propriamente, concreta [...] não se pode percorrê-la ou mesmo vê-la, embora possa ser sentida, percebida, representada socialmente, componha nossa memória urbana e seja parte de nosso imaginário social sobre a vida urbana.

As múltiplas “áreas centrais” da cidade, compreendidas como aquelas em que se concentram atividades comerciais e de serviços, podem ao contrário, ser empiricamente apreendidas, de modo muito mais direto [...] As áreas centrais são, assim, espaços que ancoram a constituição de centralidade, mas não são a mesma coisa que elas (SPOSITO, 2013, p. 73).

A partir desta descrição conceitual, podemos concluir que os centros estão relacionados às localizações de comércios e serviços no espaço e, por outro lado, a centralidade é representada pelo movimento ou circulação de pessoas, mercadorias, ideias etc. que se dirigem aos centros ou que deles saem (SPOSITO, 2001).

As diferentes escalas da centralidade é o elemento destacado por Sposito (1998). A centralidade urbana é tratada a partir de duas escalas, a intraurbana e a da rede urbana, ambas relacionando-se e influenciando uma na outra. Na primeira, temos a relação do centro ou centros com o interior da cidade ou da aglomeração urbana, característica que abordamos nos parágrafos anteriores. Na segunda, a centralidade exercida pela cidade ou aglomeração urbana principal é posta em relação à rede de cidades que a ela se relacionam.

Avaliamos até o momento a caracterização de estruturas urbanas marcadas pelo predomínio de um único centro, também adjetivado como principal. As cidades que possuem essa estrutura são chamadas de monocêntricas, porém, no decorrer do tempo, primeiro em espaços metropolitanos, mas também em cidades médias, novas áreas centrais começam a se desdobrar. Esse processo de descentralização é o que pretendemos abordar no próximo tópico.

1. 1. 2. Descentralização e núcleos secundários

Em relação ao segundo processo e forma espacial – descentralização e os núcleos secundários – podemos associá-los, sobretudo, as estratégias de superação das chamadas deseconomias de aglomeração, motivadas pela excessiva concentração nas áreas centrais (Corrêa, 2002). Fatores como o congestionamento e a elevação nos preços dos imóveis e do aluguel que incidem sobre o centro da cidade compõem parte dos motivos pelos quais empresários escolhem uma nova localização, fora do centro principal.

Complementando o debate que estamos realizando, Souza (2003) acrescenta aos fatores da descentralização: o crescimento da cidade e a combinação de densidade demográfica, distância em relação ao centro e a renda da população, como processos importantes para a constituição de subcentros de comércio e serviços.

A descentralização torna-se meio de se manter uma taxa de lucro que a exclusiva localização central não mais é capaz de fornecer. Neste sentido constata-se que no capitalismo monopolista há centralização do capital e descentralização espacial, diferente, portanto, do que ocorria no capitalismo concorrencial, onde a centralização espacial derivava de uma dispersão de capitais (CORRÊA, 2002, p. 47).

Associado ao processo de descentralização das atividades comerciais e de serviços temos formas e funções que expressam essa realocação, sempre associada com novas concentrações (SPOSITO, 2001). Deste modo, os subcentros podem ser considerados como aglomerações diversificadas de comércio e serviços localizada fora do centro principal. Porém, a lógica de localização atende aos mesmos critérios do primeiro, qual seja, a busca por maior acessibilidade. Entretanto, essa acessibilidade diz respeito a apenas uma parte da cidade e não à cidade como um todo, como ocorre no centro principal (VILLAÇA, 2001).

O aparecimento de novas áreas centrais nas cidades médias pode ser considerado como uma das mais importantes transformações por que passaram essas cidades, a partir da segunda metade do século XX (SPOSITO, 2001). Gostaríamos de acentuar duas dinâmicas econômica

e territorial que nos ajudam a compreender esse processo de reestruturação¹ do espaço urbano, sendo elas a descentralização e recentralização territorial das atividades comerciais e de serviços.

O aumento de número de áreas centrais produz duas dinâmicas econômico-territoriais correlatas entre si: a da descentralização territorial dos estabelecimentos comerciais e de serviços e a de recentralização dessas atividades. Essas dinâmicas ocorrem através de iniciativas de duas ordens, que se dão simultaneamente: a de surgimento de novas atividades e estabelecimentos comerciais e de serviços fora do centro principal e a realocação, em novos centros, de atividades e estabelecimentos que antes estavam restritos ao centro principal (SPOSITO, 2001, p. 236).

A partir da citação acima, percebemos que a descentralização das atividades comerciais e de serviços não ocorre de maneira aleatória no tecido urbano, pois, paralelamente, há a formação de novas concentrações fora do centro principal. Portanto, vemos a formação de uma **centralidade múltipla e complexa** (SPOSITO, 2001). No quadro abaixo, elaborado a partir do clássico trabalho de Corrêa (2002), apresentamos exemplos de formas possíveis que o processo de descentralização pode assumir.

Quadro 2 - Formas e funções do processo de descentralização

FORMA	FUNÇÃO	HIERARQUIZADAS	ESPECIALIZADA
ÁREAS		Subcentros: regional; de bairros; de bairro. Lojas de esquina.	Distritos médicos; distrito de diversões etc.
EIXOS		Rua comercial de bairros. Rua comercial de bairro.	Rua de Autopeças; rua de móveis; rua de confecções etc.

Fonte: Corrêa (2002); Organização: Victor Hugo Quissi.

No caso das áreas especializadas, representadas no quadro acima, a centralidade exercida por elas difere de um subcentro de bairro, pois poderá atrair toda a população da cidade ou aglomeração urbana, porque, devido a sua especialização na oferta de um determinado bem ou serviço, há nela uma possibilidade de atração maior do que se estivéssemos diante de uma difusão desses mesmos bens e serviços pela cidade. Nos casos em que não há uma

¹ Entendemos reestruturação urbana como um processo de mudança entre as relações entre a divisão social e econômica do espaço urbano, bem como a relação entre ambas as partes.

especialização, diminui a capacidade atrativa desses pontos, que contém maior variedade, mas, por outro lado, possuem um raio de abrangência menor (VILLAÇA, 2001).

Ainda a respeito da especialização, chegamos ao terceiro processo e forma espacial descrito por Corrêa (2002) – coesão e as áreas especializadas –, segundo o autor: “O processo de coesão pode ser definido como aquele movimento que leva as atividades a se localizarem juntas. É sinônimo de economias externas de aglomeração. A coesão ou magnetismo funcional, como se referia Colby.” (CORRÊA, 2002, p. 56). Como exemplo de coesão podemos citar o caso do centro de Lleida na Espanha, estudado por Bellet, Sposito, Góes e Sposito (2015) que descreveram a intensa diferenciação socioespacial e a consequente especialização em produtos pessoais, como roupas e calçados, que o centro desta cidade vem passando nos últimos anos.

Aprofundando a discussão acerca das causas que levam a descentralização e formação de núcleos secundários gostaríamos de começar indicando alguns determinantes econômico-territoriais. Como parte dos determinantes incluímos os interesses do mercado imobiliário na valorização de novas áreas da cidade, seja através da transformação de terra rural em urbana nas periferias da cidade, ou pela transformação de determinados pontos, dando-lhes novos usos mais modernos. Em relação a este último, a chegada de grandes capitais comerciais e de serviços associados a novas lógicas locacionais marcam essa descentralização, e os *shopping centers* representam sua forma mais conhecida.

Caracterizando o crescimento recente de cidades brasileiras, em espaços metropolitanos e não metropolitanos, há a construção de empreendimentos nas periferias da cidade contribuindo para a expansão territorial do tecido urbano. Essa expansão se dá principalmente por meio de sobressaltos, ou seja, deixando terrenos não edificadas para trás com o objetivo de uma possível valorização futura. Nesta dinâmica temos as faces da segregação-autossegregação, que vem mudando os conteúdos das periferias geométricas das cidades. Historicamente relacionadas a um conteúdo social e economicamente periférico, essas periferias vão ganhando maiores complexidades, ao passo em que as dinâmicas que operam nessas áreas são alteradas (WHITACKER, 2017b).

Esse crescimento marcado pela descontinuidade, realizado através de sobressaltos, tem contribuído para a formação de uma cidade cada vez mais estendida do ponto de vista territorial e descontínua em relação as formas urbanas. Essas dinâmicas trazem o conteúdo urbano para fora da cidade (SPOSITO, 2010), levando consigo comércios e serviços que ao se realocar

em alguns casos, ou ao produzirem novas localizações em outros, multiplicam a centralidade urbana. A fragmentação da cidade é a tendência a ser alcançada por essas mudanças.

É importante considerar que ao lado dessas novas formas de produção do espaço urbano, mesclam-se iniciativas que reforçam tendências passadas, mesmo que contraditoriamente, realizando uma junção de lógicas que formam um mosaico complexo entre processos e formas de produção do espaço urbano (SPOSITO; GÓES, 2013). Como tendência recente, podemos encontrar diferentes expressões que procuram representar esse processo. Neste texto adotamos o posicionamento de Sposito e Góes (2013) que consideram como adequado a expressão urbanização difusa. Sobre o espraiamento do tecido urbano, as autoras afirmam.

O espraiamento do tecido urbano, como expressão inexorável da redefinição das formas de produção do espaço urbano, é apenas uma dimensão de um processo mais amplo. Ele representa uma alteração profunda nas tendências de localização do uso residencial do espaço urbano e das atividades comerciais e de serviços, o que implica mudanças das estruturas urbanas e da lógica “centro-periferia”, que as orientaram durante tanto tempo (SPOSITO; GÓES, 2013, p. 42).

Diante desse cenário de possível fragmentação, como é realizada a costura desses fragmentos que passam a compor o espaço urbano? Neste caso a circulação e os transportes ganham uma importância ainda maior na vida cotidiana dos cidadãos. O uso do automóvel individual viabiliza, em muitos casos, a periferação do uso residencial do espaço urbano. Ao mesmo tempo em que os deslocamentos casa-trabalho ganham uma nova dimensão, outras motivações ganham maior importância, tais como: lazer e consumo. Buscando sintetizar os pontos apresentados anteriormente, Sposito (2001) descreve os principais fatores da generalização de uma centralidade múltipla e complexa.

Essa generalização da ocorrência de uma centralidade múltipla e complexa em áreas urbanas não metropolitanas ocorreu em função de: - entrada nessas cidades de capitais comerciais de grande porte, com novas lógicas locacionais; - aumento dos interesses dos capitais imobiliários na construção de novos equipamentos comerciais e de serviços, de forma associada ou não a esses capitais comerciais; - acelerada expansão territorial urbana, gerando tecidos descontínuos e fragmentados; - ampliação da diferenciação sócio-espacial, refletindo-se, muitas vezes em exclusão sócio-espacial; - melhoria das formas de transporte, com destaque para o aumento do uso do transporte individual (SPOSITO, 2001, p. 237).

Dando continuidade à discussão que fizemos até aqui, encontramos em Sposito (2001) uma importante contribuição para compreender as diferentes expressões da centralidade. De

acordo com a autora, a centralidade se expressa como múltipla, complexa, cambiante e polinucleada.

Quadro 3 - Diferentes expressões da centralidade urbana

Diferentes expressões da centralidade urbana	
Centralidade múltipla	Aumento e diversificação de áreas centrais.
Centralidade complexa	Do ponto de vista das escalas que se articulam e dos fluxos que se entrecruzam, percebemos um alcance espacial que extrapola o espaço intraurbano, conectando as áreas centrais à escala interurbana (rede de cidades).
Centralidade cambiante	Variações em suas características no decorrer do tempo.
Centralidade polinucleada	Formação de uma centralidade que não é diferente apenas do ponto de vista funcional, mas também socioespacial.

Fonte: Sposito (2001); Organização: Victor Hugo Quissi.

O quadro acima nos ajuda a perceber que essas diferentes expressões da centralidade, pensando na operacionalidade dos conceitos, descrevem de maneira mais clara as transformações que muitas cidades médias brasileiras vêm passando nas últimas décadas. A **centralidade múltipla** caracteriza cidades que romperam com uma estrutura urbana meramente monocêntrica, porque apresentam em seu interior desdobramentos do centro principal e/ou outras áreas centrais, mesmo que de menor importância.

A **centralidade complexa** traz para discussão as escalas que são articuladas a partir dos fluxos que geram e animam os centros. Geralmente tratada apenas em termos da escala intraurbana, Sposito (2001) nos lembra que as funções e atividades desses centros também podem, e geralmente fazem, atrair pessoas de outras cidades, ampliando o alcance espacial dessas áreas. Por sua vez, a **centralidade cambiante** destaca o elemento temporal, também podendo ser entendido nas suas diferentes escalas. Desde variações ao longo do dia até mudanças que levam décadas, a centralidade está em constante mudança, muitas delas podendo ser apreendidas através da paisagem.

Por último, a **centralidade polinucleada** está associada a estruturas urbanas mais complexas, trazendo elementos que não são apenas quantitativos, mas, também, variáveis

qualitativas para a análise. Entram em discussão processos mais recentes de diferenciação socioespacial.

Em relação às diferenças entre **multicentralidade** e **policentralidade**, Sposito (2010, p. 205) afirma que “Em outros termos se constatamos a existência de mais de um centro, temos uma multicentralidade. Se constatamos diferentes níveis de especialização e importância entre esses centros, estamos em face de uma centralidade polinucleada”. Se, por um lado, a descentralização gera a formação de novos centros, o acirramento da polarização social se expressa espacialmente na fragmentação do espaço urbano, em que a distinção das classes e frações de classe se dá entre outros fatores pelos locais de consumo e lazer. Neste sentido, vamos discorrer brevemente sobre o conceito de fragmentação socioespacial, trazendo a perspectiva de diferentes autores.

O termo fragmentação ganha destaque na literatura especializada a partir dos anos oitenta do século passado, chamando atenção para o desenvolvimento de novas formas de separação e constituição de fronteiras no interior das cidades. Procuraremos identificar as linhas gerais deste processo socioespacial a partir das leituras de Prévôt-Schapira (2001), Prévôt-Schapira e Pineda (2008), Sposito e Góes (2013), Guzmán e Hernández (2013), Sposito (2013) e Sposito e Sposito (2020).

Segundo Sposito e Sposito (2020), o conceito de fragmentação socioespacial pode englobar outros processos espaciais, tais como: segregação, autosegregação e exclusão social. Isto não significa confundir esses conceitos com o de fragmentação socioespacial, pois, apesar de associados e de não excluírem os demais, não podemos tomá-los como sinônimos. O cotejamento com a realidade empírica é fundamental para balizar a maneira pela qual esses termos entram em correlação. Neste aspecto os autores também destacam o caráter multiescalar e multidimensional da fragmentação socioespacial, podendo referir-se ao contexto global ou a dinâmicas urbanas, bem como associar “componentes espaciais (desconexão física, descontinuidades morfológicas), dimensões sociais (dobra comunitária, lógicas exclusivas) e políticas (dispersão de atores e autonomização de dispositivos de gestão e regulação urbanos)” (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, p. 34-35, tradução nossa).

Enquanto a fragmentação socioespacial é pautada no acesso desigual dos diferentes segmentos sociais aos serviços e espaços urbanos, bem como nas relações de protagonismo e distribuição de poder na condução dos rumos das cidades, num contexto no qual a defesa da propriedade privada e do valor de troca é fundamental para a própria reprodução do capitalismo (HARVEY,

2014), a busca pelo direito à cidade parte do entendimento de que é preciso recuperar a dimensão coletiva e integrada da vida urbana, não no sentido do retorno à cidade tradicional, mas naquele relativo a uma vida urbana renovada e transformada (LEFEBVRE, 2001) (SPOSITO; SPOSITO, 2020, p. 6, tradução nossa).

O despedaçamento da relativa unidade da vida urbana, mantidas até então nos marcos do fordismo periférico, característico do contexto latino-americano, entra em crise com as transformações ocorridas a partir dos anos oitenta. Sendo assim, o Estado planejador perde espaço para uma lógica privatista e neoliberal, impulsionando o crescimento “espetacular do informal, do desemprego e da pobreza urbana” (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001, p. 37, tradução nossa). O processo de fragmentação, nesse sentido, resulta do agravamento das desigualdades, no seio de uma sociedade em crescente polarização. Radicaliza-se, também, no contexto contemporâneo, diferenças culturais, étnicas e políticas “pautadas em práticas que produzem não apenas uma cidade segregada, o que já ocorre há décadas, mas uma cidade em processo de fragmentação socioespacial, na qual não se reconhece o direito de todos à cidade, sequer enquanto promessa ou perspectiva de futuro” (SPOSITO; GOÉS, 2013, p. 289).

Discutindo os novos conteúdos dos centros e das periferias na cidade, bem como as múltiplas escalas que expressam as relações entre ambos, Sposito e Góes (2013) destacam que a urbanização atual pode ser caracterizada como difusa. Esta expressão busca dar conta dos atuais processos de espraiamento do tecido urbano, que redefinem a localização residencial e das atividades comerciais e de serviços, alterando a antiga estrutura centro-periférica que tanto marcou as cidades do século XX.

Se, por um lado, permanecem lógicas segregativas assinaladas por uma ruptura de uma parte em relação ao todo da cidade (SPOSITO, 2013), novas formas de diferenciação e distinção socioespaciais emergem no bojo de uma sociedade social e espacialmente fragmentada. Prévôt-Schapira (2001) e Prévôt-Schapira e Pineda (2008) destacam que neste contexto há o rompimento de laços de solidariedade e o agrupamento segundo afinidades, além do agravamento da desigualdade social, já destacado anteriormente. Portanto, “a fragmentação se estabelece, assim, como o principal modo de gestão da diferença em uma sociedade em curso de autonomização” (PRÉVÔT-SCHAPIRA; PINEDA, 2008, p. 89, tradução nossa).

A partir da revisão empreendida por Sposito e Góes (2013), Sposito (2013) e Sposito e Sposito (2020), percebemos a articulação entre formas e processos espaciais na composição da cidade fragmentada em construção. Como primeiro aspecto, já descrito mais detalhadamente

no texto, destacamos a formação de novas centralidades e a perda relativa da hegemonia exercida pelo centro principal, revelando uma estrutura multi(poli)nucleada (SPOSITO, 2010). A disseminação de guetos, espaços exclusivos e enclaves territoriais (SPOSITO; SPOSITO, 2020) expressam a repartição e formação de espaços exclusivos no interior das cidades, justapondo áreas marcadas pela segmentação nos conteúdos e usos do espaço urbano. “Tais espaços revelam distância e separação, bem como, do ponto de vista da compreensão do que é a vida urbana, indicam grande afastamento da ideia de cidade como espaço de integração e como globalidade” (SPOSITO; SPOSITO, 2020, p. 7, tradução nossa).

Levando em consideração os parágrafos anteriores, podemos afirmar que as possibilidades e as limitações dadas pela mobilidade espacial implicam em diferenciações e desigualdades nas formas de apropriação do espaço urbano, levando, inclusive, em casos em que as deficiências da mobilidade se expressam de forma mais acentuada, ao reforço da condição de exclusão social. Devido à importância que o tema adquiriu, decidimos reservar um tópico para debater especificamente a mobilidade na cidade.

1. 2. Mobilidade espacial

O conceito de mobilidade é polissêmico e surgiu ao lado de outras expressões que, às vezes, confundem-se com ela, tais como: acessibilidade, circulação, transportes etc. A mobilidade é determinada e se desenvolve a partir da divisão social e territorial do trabalho, levando ao aumento de sua importância para a compreensão das sociedades contemporâneas.

Todas as formas de mobilidade estão ligadas a divisão social e territorial do trabalho e aos modos de produção, que configuram o espaço – tanto social quanto territorial, em suas múltiplas escalas –, o que implica ao homem moderno o aprofundamento da vida de relações, inclusive com os objetos, que também se multiplicam e se tornam portáteis (BALBIM, 2016, p. 23).

Inicialmente a circulação nas cidades era referida ao pensamento higienista, que buscava tornar o ambiente urbano mais saudável ao homem, dando justificativas as primeiras medidas de expansão de ruas e avenidas. No século XIX, temos um momento de inflexão, no qual o pensamento urbanístico volta-se mais à cidade como circulação, do que à cidade como monumentalidade.

A batalha ganha em Viena pelo urbanismo do movimento corouo, no final do século XIX, a revolução do sistema de transporte, bom como o aprofundamento da divisão social do trabalho e a completa funcionalização de tempos e lugares. Esses novos espaços com funções exclusivas passariam a ser conectado, o que geraria novas mobilidades e imobilidades, muitas destas

previstas, antevistas e analisadas por Cerdà no Plano de Extensão de Barcelona (BALBIM, 2016, p. 26).

Ainda sobre a relação entre a mobilidade e os espaços urbanos, Balbim (2016), apoiando-se na discussão feita por Max Sorre, destaca que a circulação é a característica essencial do espaço urbano. Portanto, compreendida como parte do gênero de vida urbana, entendido este como o conjunto de técnicas empregadas em determinado lugar. Desta feita, o urbano e o rural teriam como elemento diferenciador a circulação, sendo o segundo, por definição, caracterizado pelo imobilismo. “O conjunto das possibilidades e dos constrangimentos que resultam nos movimentos de pessoas, coisas, ideias e valores – inclusive simbólicos – na cidade constitui a mobilidade urbana e reflete a urbanidade de cada um dos lugares” (BALBIM, 2016, p. 27).

Balbim (2016) acrescenta à discussão sobre a mobilidade a defesa da ideia de que esta deve ser analisada nas ciências sociais como sistêmica. Sendo assim, podemos afirmar que a mobilidade está para além do deslocamento puro e simples, como sair do ponto A e ir ao ponto B. Mesmo que o deslocamento seja a expressão da mobilidade, devemos nos perguntar: Por que há deslocamentos? Quais as condições ou as oportunidades que são dadas aos diferentes indivíduos ou classes sociais no que se refere aos deslocamentos? Através dessas perguntas podemos perceber que quando falamos de mobilidade estamos nos referindo a uma problemática que é sistêmica.

Em vez de separar o ato de deslocamento dos diferentes comportamentos individuais e de grupo – presentes tanto no cotidiano quanto no tempo histórico -, o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade (BALBIM, 2016, p. 27).

Seguindo a perspectiva de analisar a mobilidade desde uma visão mais ampla, que compreenda as relações entre diferentes dimensões da sociedade e os deslocamentos, Vasconcellos (2016) trata dos principais fatores que condicionam a mobilidade das pessoas, sendo eles: renda individual ou familiar, gênero, escolaridade, faixa etária e condição física. Em seu texto Vasconcellos (2016) descreve algumas correlações, ligando variáveis socioeconômicas com a circulação de pessoas. De acordo com o autor, quanto maior a renda familiar, maiores os deslocamentos, bem como a variedade de modais utilizados. Por conta da divisão sexual do trabalho, os homens tendem a deslocarem-se mais do que as mulheres. Em relação à escolaridade, quanto maior, maiores serão os deslocamentos. E, por último, pessoas

que compõem a população economicamente ativa deslocam-se mais para trabalho ou estudos do que os mais idosos.

No quadro abaixo, baseado a partir de Balbim (2016), observamos sistematizadas diferentes formas de deslocamento, de acordo com critérios que avaliam a recorrência, tempo de retorno e se o destino é exterior ao espaço de vida do indivíduo.

Quadro 4 - Diferentes tipos de mobilidades geográficas

Movimento	Recorrente	Não recorrente
	Tempo de retorno breve	Tempo longo ou sem retorno
Interno ao espaço de vida	Mobilidade cotidiana	Mobilidade residencial
Externo ao espaço de vida	Turismo (lazer e trabalho)	Migrações

Fonte: Balbim (2016); Organização: Victor Hugo Quissi.

Levando em consideração o quadro acima podemos identificar quatro tipos de mobilidades geográficas: práticas espaciais; mobilidades de turismo para lazer ou trabalho; mobilidade residencial e migrações. As práticas espaciais ou a mobilidade cotidiana estão mais próximas da nossa temática do que as outras. Porém, não devemos confundir-la com mobilidade urbana, pois, segundo o gênero de vida, a mobilidade é própria do urbano e das cidades.

Destacamos que os deslocamentos no interior das cidades podem acontecer a partir de diferentes modais, sendo eles motorizados ou não, individuais ou coletivos. Sposito (2010), discutindo a expansão territorial das cidades e a formação de uma estrutura urbana multi(poli)nucleada nos lembra que o aumento do uso do veículo particular possibilita a periferação do uso residencial e dispersão das atividades econômicas. Além dos deslocamentos casa-trabalho, outras motivações ganham importância atualmente, como as atividades de lazer e consumo.

Nessa perspectiva e para concluir a análise desse aspecto, ressaltamos que a circulação e sua realização material e imaterial podem ser, ao mesmo tempo, um elemento de articulação das descontinuidades no interior da cidade e um elemento de acentuação da fragmentação ou mesmo de desintegração do espaço urbano. Como nó de uma rede e superposição de diferentes fluxos, a cidade é múltipla. Como expressão de diferentes tempos sociais e de diferentes espaços sociais, ela é “poli”. Expressa-se, assim, sua multi(poli)centralidade através dos níveis de especialização funcional, mas também por meio da acentuação dos mecanismos de segregação espacial. (SPOSITO, 2010, p. 221).

A partir do estudo feito por Vasconcellos (2016), ao analisar quem paga e quem consome os meios de circulação, percebe-se que existe uma grande desigualdade no uso do espaço público, pois a expansão do sistema viário tende a favorecer as famílias e os indivíduos que têm maior renda, porque são eles que fazem mais deslocamentos e, sobretudo, com transporte individual.

A conclusão mais importante para efeito de políticas públicas é que o patrimônio público representado pelas vias não é distribuído igualmente entre as pessoas, sendo seu uso profundamente desigual. Portanto, referir-se aos investimentos no sistema viário como democráticos e “equitativos” é um grande mito nas cidades brasileiras. Na verdade, esse é sem dúvida o mais poderoso mito operado para justificar a expansão indiscriminada do sistema viário. O investimento coletivo tende a beneficiar inúmeras vezes mais um conjunto selecionado de indivíduos, no caso os mais ricos que se deslocam mais, em maiores distâncias, usando o automóvel particular (VASCONCELLOS, 2016, p. 65).

A outra face do que o autor chama de metabolismo da mobilidade, além da reflexão sobre quem paga e quem usufrui dos meios de circulação, está relacionado a quem causa e quem sofre os efeitos negativos do intenso uso de veículos automobilísticos.

A construção do espaço do automóvel foi na realidade a construção do espaço das classes médias, que utilizaram o automóvel de forma crescente, para garantir sua reprodução social e econômica. Este uso foi permanentemente incentivado e apoiado pelos formuladores e operadores das políticas públicas, eles próprios, em sua maioria, pertencentes aos estratos de renda mais alta. Enquanto as áreas periféricas continuaram a ser ocupadas pelas pessoas mais pobres, espaços da classe média se multiplicam em áreas mais centrais, onde o novo estilo de vida passou a ser vivenciado com conforto (VASCONCELLOS, 2016, p. 74).

Como discutiremos no capítulo 3, as estratégias locacionais de grandes plataformas comerciais e de serviços, tais como os *shopping centers*, supermercados e hipermercados parecem contribuir para a construção do espaço do automóvel. Percebemos que a busca por localizações dotadas de maior acessibilidade coincide com vias de grande circulação, condicionando o acesso a esses estabelecimentos ao uso do automóvel. Destacaremos também a preferência por áreas com maior presença de população de mais alta renda na cidade que, como vimos nesse tópico possuem maiores taxas de uso dos veículos automotores. Seja pela hiper mobilidade de alguns grupos ou pela (i) mobilidade de outros, se constrói nas cidades médias um processo de diferenciação socioespacial que abrange variadas dimensões da vida cotidiana, tais como o morar, o consumo e o lazer, formando um processo que caminha para a fragmentação socioespacial.

1.3. Lógicas econômicas, lógicas espaciais e estratégias espaciais

Esta sessão foi incluída com o objetivo de desenvolver uma discussão sobre as teorias locacionais, tratando de alguns condicionantes para a escolha locacional das empresas, sobretudo as dos ramos comercial e de serviços. Após a realização de um levantamento bibliográfico selecionamos alguns artigos científicos e teses que abordaram o tema da localização das atividades econômicas, neles encontramos revisões bibliográficas sobre as principais correntes teóricas e alguns estudos de caso. Lembramos que não é nosso objetivo esgotar o tema ou apresentar de maneira detalhada cada um dos autores que se debruçaram sobre a matéria, mas tão somente buscaremos discorrer brevemente sobre as lógicas econômicas e espaciais e as estratégias espaciais. Procuramos dialogar com Braga (2008), Porto-Sales (2014), Sposito e Sposito (2017) e Santos (2018; 2019).

Os primeiros estudos sistemáticos sobre os fatores que levam as atividades econômicas a localizarem-se em determinado ponto do espaço geográfico, olhando para a dimensão temporal, coincide com a expansão do modo capitalista de produção, mais especificamente entre final do século XVI e início do XVII. Os primeiros estudos emergiram neste período não por acaso. Com o advento do capitalismo, a busca pelo aumento das margens dos lucros e, concomitantemente, diminuição dos custos, torna-se uma meta a ser atingida pelos capitalistas. Entre os fatores que promovem o alcance desse objetivo a localização do empreendimento comparece como elemento fundamental.

[...] ganhos diferenciais relacionados às vantagens locacionais (proximidade com as fontes de energia, matéria prima, infraestrutura, meios de transporte, reservas de força de trabalho, mercado consumidor, etc.) (CORRÊA, 1986). Em outras palavras, a localização começou a ter enorme significado quando passou a representar um dos elementos que influenciava os custos de produção e os lucros e, portanto, a capacidade de sucesso do empreendimento no capitalismo concorrencial (SANTOS, 2018, p. 124).

Consideramos importante esta discussão porque as escolhas e estratégias espaciais das empresas condicionam e são condicionadas pelas práticas espaciais dos cidadãos, sendo, portanto, de significativa importância para nosso trabalho compreender as dinâmicas gerais que influenciam a localização das empresas. Sposito e Sposito (2017) distinguem as três expressões que dão nome a este tópico: lógica econômica, lógica espacial e estratégia espacial. Ao analisarem o caso de empresas do ramo do comércio varejista, Sposito e Sposito (2017) e Santos (2019) reiteram a busca pela rentabilidade máxima através das escolhas de localização, levando em consideração: a concorrência das demais empresas, os menores tamanhos de mercado e os

papeis regionais distintos de cada cidade, levando a escolhas locacionais muito singulares para cada empresa analisada.

As lógicas econômicas e espaciais estão relacionadas as dinâmicas gerais que movem as empresas no modo de produção capitalista, podendo também serem consideradas como a racionalidade do sistema. Entendemos que neste modo de produção há a constante tendência a formação de crises econômicas, principalmente motivadas pela sobre acumulação de capitais. Portanto, empregamos o termo racionalidade para expressar o sentido para o qual as empresas caminham, podendo ser percebido de maneira prática. De outro modo, ademais os notáveis sinais de “irracionalidade” da economia capitalista, esta por sua vez não é mero fruto do acaso, mas constitutiva do sistema, constitutiva portanto de sua “racionalidade”.

Em relação as lógicas econômicas destacamos a tendência, em alguns setores, a concentração e centralização econômica. Em relação a primeira podemos compreendê-la como a “capacidade que as empresas têm de ampliar seus capitais, face as possibilidades de sua reprodução capitalista” (SPOSITO; SPOSITO, p. 469). Já a centralização é “compreendida como resultado da aquisição de uma empresa por outra e/ou da diminuição do número de empresas que operam num dado ramo ou setor, revelando centralização na decisão e tendência à oligopolização” (SPOSITO; SPOSITO, p. 469). Essas lógicas econômicas se impõem sob o conjunto dos capitalistas, não é possível sobreviver economicamente neste sistema sem que as empresas busquem a concentração e a centralização de capital.

Já em relação as lógicas espaciais, destacamos a desconcentração e a centralização espacial, discutidas por Sposito e Sposito (2017, p. 469).

A lógica que orienta a concentração econômica e a centralização econômica não pode ser vista sem considerar o modo como essas empresas passaram a se organizar no espaço. Todas elas ampliaram a cobertura espacial, ou seja, promoveram em alguma medida desconcentração espacial, e esta lógica, de natureza espacial, deve ser igualmente vista como uma tendência geral do capitalismo.

Ampliar a base territorial dos empreendimentos tem por finalidade conquistar mercado e garantir que as duas lógicas econômicas descritas anteriormente se efetivem. No que se refere especificamente as atividades de comando, observamos a tendência de concentração na cidade de São Paulo (SOSITO; SPOSITO, 2017), a despeito da desconcentração afirmada no parágrafo acima. Apesar dessas lógicas econômicas e espaciais, que estão num plano mais geral da dinâmica capitalista, pontuamos que há particularidades no processo de territorialização das

empresas. Queremos dizer com isso que as empresas não fazem sempre as mesmas escolhas em todas as realidades geográficas que encontram. O que nos leva a reconhecer que as lógicas são gerais, como afirmamos anteriormente, mas cada empresa adota estratégias espaciais que são colocadas em prática em cada contexto em que elas buscam se localizar.

Durante décadas o par industrialização ↔ urbanização marcou o crescimento das metrópoles nacionais, gerando, sobretudo em países subdesenvolvidos, uma rede urbana caracterizada por uma macrocefalia urbana (SANTOS, 2012) devido a excessiva concentração na metrópole. Singer (1987) destaca que após 1930 há uma concentração de capital no país principalmente via substituição de importações, contribuindo para a concentração de atividades econômicas. O autor ressalta que a concentração neste período histórico resulta da busca pelas vantagens da aglomeração proporcionando redução de custos.

A concentração do capital se apresenta sob dois aspectos diferentes, que se reforçam mutuamente: a) a concentração de atividades em estabelecimentos e firmas cada vez maiores, causada pelas vantagens financeiras, comerciais, produtivas etc. que uma escala maior de operações proporciona; b) a concentração de atividades em determinadas áreas, causadas pelas chamadas economias externas de despesas de transportes e comunicação entre empresas complementares e pelo uso em escala maior, o que reduz os seus custos, de serviços industriais (energia, água, esgotos), de serviços financeiros, comerciais etc. (SINGER, 1987, p. 126).

A partir dos anos 1980 têm início o processo de desconcentração da atividade industrial da metrópole, passando a indústria a buscar localizações em cidades de diferentes extratos da rede urbana, mas principalmente em cidades médias. Esse processo também foi descrito como desmetropolização ou involução metropolitana, fazendo com que parte da literatura passasse a chamá-la de metrópole pós-industrial. Porém, Sposito (2018) afirma a indissociabilidade da atividade industrial e de serviços, chegando mesmo alguns autores a chamarem de uma economia metropolitana servindustrial e da terceirização da indústria. Em substituição ao comando da atividade industrial, os ramos do comércio e serviços ganham maior relevância.

A nós, interessa observar o desenvolvimento de novas lógicas locacionais, que foram postas em consecução pelos grandes grupos que atuam no setor terciário. Tais grupos tanto podem ser os de capital internacional, como aqueles que atuam na mesma direção para ampliar sua participação no mercado e se tornarem mais competitivos, ao perder espaços, nas metrópoles, para as transnacionais. Essas novas lógicas têm contemplado a escolha de espaços urbanos não metropolitanos, quando esses têm situação geográfica favorável à polarização regional, de modo a se efetuar o potencial de consumo que esses espaços oferecem (SPOSITO, 2018, p. 201).

Destacamos as características das lógicas e estratégias, tanto econômicas quanto espaciais, e as transformações pelas quais vem passando a urbanização brasileira para afirmar as implicações que estas mudanças têm na escala da estrutura urbana das cidades médias. Descrevemos em tópico anterior o par desconcentração-reconcentração, chave para compreender a formação das novas áreas comerciais e de serviços, mas consideramos importante relacioná-lo a este contexto mais amplo. Como veremos nos mapas do capítulo 3 as novas concentrações encontradas em algumas das cidades estudadas em nossa pesquisa são motivadas por grandes plataformas comerciais e de serviços, principalmente os *shopping centers*, que se ancoram no espaço urbano e que em alguns casos redefinem a centralidade urbana.

CAPÍTULO 2

CONSTRUINDO UMA BASE DE DADOS PARA O MAPEAMENTO DE ATIVIDADES ECONÔMICAS

A metodologia empregada nessa pesquisa utiliza os dados elaborados pelo Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE), organizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Inicialmente o CNEFE não foi pensado para ser um banco de dados de atividades do setor de comércio, serviços ou indústria, porém, através da organização desses dados em tabelas no Microsoft Office Excel 2007, abriu-se a possibilidade de explorá-los para outras finalidades.

A primeira vantagem de utilizar o CNEFE, nos estudos em Geografia urbana, é a capacidade de comparar cidades de qualquer parte do país. Consideramos que o nível de abrangência nacional que esta base de dados alcança é um dos diferenciais frente a outras fontes de informação. Portanto, reside neste aspecto a abertura para que pudéssemos estudar no âmbito dessa pesquisa cidades tão distantes e localizadas em estados diferentes.

Um segundo aspecto importante é o fato de que os estabelecimentos identificados pelo CNEFE contêm: Tipo de Logradouro; Título do Logradouro; Nome do Logradouro e Número do Lote. Essas informações possibilitam o georreferenciamento de endereços, abrindo possibilidade para os mais diversos tipos de mapeamentos. Pesquisas como as de Miyazaki (2013), Porto-Sales (2014), Ruano (2015), Carli (2015) e Battistam (2015) são exemplos de trabalhos que mostram as diversas possibilidades de mapeamento a partir dos dados fornecidos pelo CNEFE.

Ao longo desta pesquisa percebemos que um dos elementos contidos na CNEFE gera certa ambiguidade. A coluna correspondente a “Identificação do Estabelecimento”, ao mesmo tempo em que possibilita a utilização do CNEFE como base de dados nas pesquisas em Geografia Urbana, também dificulta e até mesmo inviabiliza a identificação de alguns estabelecimentos. Isso ocorre devido à falta de precisão e padronização na sua formulação, ou seja, no momento do seu preenchimento por parte do recenseador. Nessa coluna aparecem as atividades desenvolvidas no lote, o nome fantasia da empresa ou esses dois elementos em conjunto. Como exemplo, encontramos a repetição do termo “*consultório*”, devido à imprecisão desse termo a sua classificação torna-se bastante prejudicada.

O CNEFE realiza uma primeira organização dos dados em grandes áreas. Essas áreas estão identificadas em uma das colunas do Excel, recebendo o nome de “Variáveis”.

Também apresenta a variável *espécie de endereço* (tipos de usos do lote) composta de sete categorias: 1) Domicílio Particular; 2) Domicílio Coletivo (hotéis, alojamentos, asilos, etc.); 3) Estabelecimento Agropecuário; 4) Estabelecimento de Ensino; 5) Estabelecimento de Saúde; 6) Estabelecimento de Outras Finalidades; 7) Edificação em Construção. (PORTO-SALES; COUTO; WHITACKER; SPOSITO; REDÓN; MIYAZAKI, 2014, p. 87).

As variáveis que mais interessam a nossa pesquisa correspondem as de número quatro, cinco e seis, respectivamente: estabelecimentos de ensino, estabelecimentos de saúde e estabelecimentos de outras finalidades. Nessas variáveis estão os estabelecimentos comerciais, de serviços e industriais. Apesar dessa organização dada pelo CNEFE, consideramos que ela não é suficiente para a realização de análises mais detalhadas, sendo assim, no sentido de refinar a classificação adotamos como parâmetro a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

Desenvolvida pela Comissão Nacional de Classificação de Atividades (CONCLA) em parceria com a Secretaria da Receita Federal e o IBGE, a CNAE teve como referência as diretrizes desenvolvidas pela *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities* (ISIC), aprovada pela Comissão Estatística das Nações Unidas, em 1989. O objetivo último da formulação desses parâmetros é harmonizar a maneira pela qual as atividades econômicas são classificadas, seja no âmbito internacional ou nacional, como é o caso da CNAE. Tendo em vista essa proposta, adotamos como opção metodológica, incorporar a CNAE à base de dados do CNEFE. Abaixo apresentamos uma tabela com a descrição das atividades por seção segundo a CNAE.

Quadro 5 – Descrição das atividades por seção segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE)

SEÇÃO	DESCRIÇÃO CNAE
A	Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura
B	Indústria extrativa
C	Indústria de transformação
D	Eletricidade e gás

E	Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação
F	Construção
G	Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas
H	Transporte, armazenagem e correio
I	Alojamento e alimentação
J	Informação e comunicação
K	Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados
L	Atividades imobiliárias
M	Atividades profissionais, científicas e técnicas
N	Atividades administrativas e serviços complementares
O	Administração pública, defesa e seguridade social
P	Educação
Q	Saúde humana e serviços sociais
R	Artes, cultura, esporte e recreação
S	Outras atividades de serviços
T	Serviços domésticos
U	Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais

Fonte: IBGE; Organização: Victor Hugo Quissi.

A CNAE, como um instrumento de classificação, é formada por níveis hierárquicos, partindo do mais geral e chegando ao mais específico. A CNAE está organizada em: Seção; Divisão; Grupo; Classe; Subclasse. A tabela abaixo exemplifica essa organização.

Quadro 6 – Composição da Classificação Nacional de Atividades Econômicas

Posições	Quant.	Codificação
Seções	21	(letras maiúsculas de “A” a “U”)
Divisões	87	(letras maiúsculas de “A” a “U”)
Grupos	285	(até o terceiro dígito numérico)
Classes	673	(até o quarto dígito numérico + um dígito verificador)
Subclasses	1.318	(+ mais dois dígitos numéricos após o dígito verificador)

Fonte: Subcomissão Técnica para a CNAE – Subclasses, vinculada à CONCLA.

Para a realização desta pesquisa optamos por classificar os endereços até o terceiro nível da CNAE: Seção, Divisão e Grupo. Neste processo de identificar a localização das atividades econômicas dentro da estrutura da CNAE nos deparamos com alguns problemas e, a partir deles, adotamos opções metodológicas para superá-los. Os principais problemas encontrados estão relacionados à falta de padronização e imprecisão no preenchimento da coluna do CNEFE “Identificação do Endereço”, elemento já mencionado anteriormente. Dado esse problema, encontramos dificuldade na identificação de algumas atividades econômicas.

Na figura abaixo temos o exemplo da planilha de Ribeirão Preto (SP), juntando os dados do CNEFE com a padronização da CNAE. Nesta planilha podemos ver os endereços dos estabelecimentos que possibilitam o georeferenciamento; a coluna “Identificação do Estabelecimento” que permite o uso do CNEFE nos estudos em Geografia urbana; os três níveis da CNAE e; mais abaixo as sete variáveis, com destaque para a variável 6 - “Estabelecimentos de outras finalidades”, utilizada nessa pesquisa.

Figura 1 – Planilha dos dados com a junção das bases CNEFE/CNAE

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Código do IBGE	Tipo de Logradouro	Título do Logradouro	Nome do Logradouro	Número do Lote	Localidade	Identificação do Estabelecimento	Seção	Divisão	Grupo	CEP
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1234	CENTRO	LOJA DE CALÇADOS PE GRANDE	G	47	478	14015100
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1290	CENTRO	LOJA DE CORTINAS E PERSIANAS	G	47	478	14015100
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1310	CENTRO	COMERCIO DE BANCOS DE MADEIRA	G	47	475	14015100
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1314	CENTRO	REFORMA DE SOFAS	G	47	478	14015100
3543402 5 0 1	RUA		FLORIANO PEIXOTO	746	ALTO DA BOA VISTA	PIZZARIA LA TRAVIATTA	I	56	561	14010200
3543402 5 0 1	RUA		FLORIANO PEIXOTO	752	ALTO DA BOA VISTA	CONSULTORIO DE PNEUMOLOGIA	Q	86	863	14010200
3543402 5 0 1	RUA		FLORIANO PEIXOTO	758	ALTO DA BOA VISTA	CONSULTORIO	Q	86	863	14010200
3543402 5 0 1	RUA		FLORIANO PEIXOTO	768	ALTO DA BOA VISTA	CONSULTORIO ODONTOLOGICA	Q	86	863	14010200
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1332	CENTRO	BAR	I	56	561	14015100
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1350	CENTRO	ESCRITORIO DE CONTABILIDADE	M	69	692	14015100
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1362	CENTRO	ACADEMIA OVER FIT	R	93	931	14015100
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1372	CENTRO	ESCRITORIO DE CONTABILIDADE	M	69	692	14015100
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1376	CENTRO	ATELIER CASA DO ARTISTA	G	47	478	14015100
3543402 5 0 1	RUA		PRUDENTE DE MORAIS	1396	CENTRO	BAR E RESTAURANTE BAFO E BRASA	I	56	561	14015100
3543402 5 0 1	AVENIDA		INDEPENDENCIA	664	CENTRO	DROGARIA DROGA LIDER	G	47	477	14010210
3543402 5 0 1	AVENIDA		INDEPENDENCIA	688	CENTRO	CLINICA ODONTOLOGICA	Q	86	863	14010210
3543402 5 0 1	AVENIDA		INDEPENDENCIA	698	CENTRO	RECICLAGEM DE CARTUCHOS E TONER	E	38	383	14010210
3543402 5 0 1	AVENIDA		INDEPENDENCIA	712	CENTRO	ALUGUEL DE TRAJES MASCULINO	N	77	772	14010210
3543402 5 0 1	AVENIDA		INDEPENDENCIA	724	CENTRO	CAMAS E BANHOS	G	47	478	14010210
3543402 5 0 1	AVENIDA		INDEPENDENCIA	736	CENTRO	SUPERINTENDENCIA DE CONTROLE DE ENDEMIAS	O	84	842	14010210
3543402 5 0 1	RUA		CAMPOS SALLES	1323	CENTRO	MANUTENCAO DE IMPRESSORAS E MULTIFUNCION	S	95	951	14015110
3543402 5 0 1	RUA		CAMPOS SALLES	1315	CENTRO	CONSULTORIO DERMATOLOGICO	Q	86	863	14015110
3543402 5 0 1	RUA		FLORIANO PEIXOTO	811	CENTRO	FARMACIA DE MANIPULACAO E HOMEOPATIA	G	47	477	14010200
3543402 5 0 1	RUA		FLORIANO PEIXOTO	803	CENTRO	CONSULTORIO ODONTOLOGICO E PSICOLOGO	Q	86	863	14010200
3543402 5 0 1	RUA		FLORIANO PEIXOTO	787	CENTRO	CONSULTORIO GINECOLOGICO E PEDIATRA	Q	86	863	14010200
3543402 5 0 1	RUA		FLORIANO PEIXOTO	773	CENTRO	ESCRITORIO DE CONTABILIDADE	M	69	692	14010200

Elaboração: Victor Hugo Quissi.

O primeiro passo que adotamos para superar as dificuldades de classificação das atividades fornecidas pelo CNEFE foi buscar os endereços no *Google maps*, para que, dessa forma, pudéssemos encontrar o nome fantasia ou a atividade realizada na fachada no estabelecimento. Apesar disso, alguns endereços do CNEFE não estão com o endereço completo, logo, impossibilitando esse caminho metodológico. Nesses casos procuramos o nome fantasia da empresa na lista telefônica online, nos casos em que esse nome aparece. Quando todos esses recursos não foram suficientes para classificar o endereço, optamos pela não classificação dele.

Outro problema encontrado durante a classificação foi a presença de duas ou mais atividades, com classificações diferentes, em um mesmo endereço. Como exemplo, em Ituiutaba nos deparamos com um escritório de advocacia e um consultório de psicologia no mesmo local. A atividade do primeiro é descrita na CNAE na seção M (Atividades profissionais, científicas e técnicas), já a do segundo na Q (Saúde humana e serviços sociais).

Sendo assim, decidimos criar no Excel uma cópia do endereço, para que pudéssemos classificar as duas atividades com os seus respectivos códigos da CNAE. Quando isso foi feito destacamos as linhas correspondentes aos endereços que estão juntos na cor laranja. Consideramos necessária essa medida, pois muitas atividades seriam deixadas de fora no mapeamento, caso adotássemos a não classificação de endereços com mais de uma função.

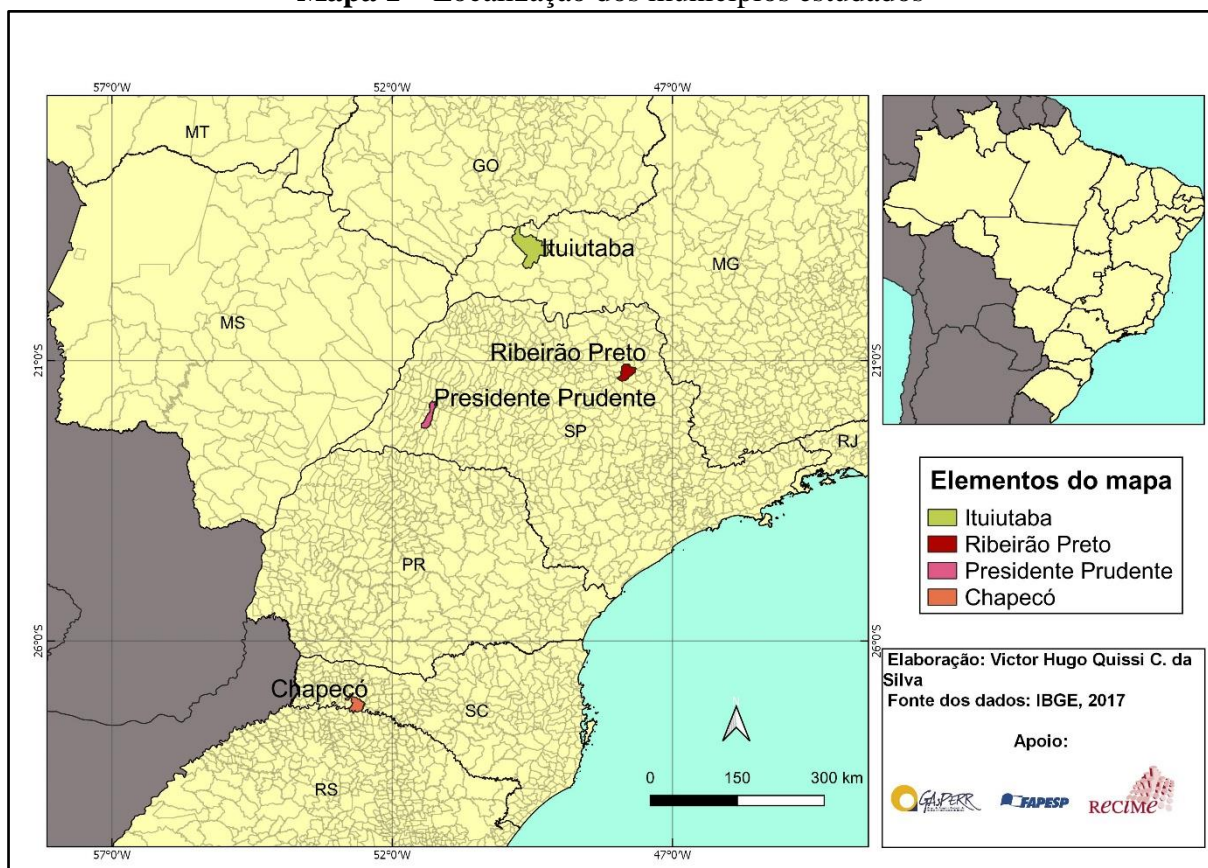
CAPÍTULO 3

EXPRESSÕES DA CENTRALIDADE INTRAURBANA NAS CIDADES MÉDIAS DE PRESIDENTE PRUDENTE – SP, RIBEIRÃO PRETO – SP, CHAPECÓ – SC E ITUIUTABA – MG

No decorrer da pesquisa realizamos diferentes leituras sobre a formação histórica das cidades estudadas neste trabalho, buscando preferencialmente referências na Geografia e, sobretudo, aqueles trabalhos que trataram o tema da centralidade urbana, seja na escala interna à cidade ou da rede urbana. Não foi possível desenvolver metodologias de pesquisa que pudessem resultar num texto original no que se refere a caracterização das cidades; no entanto, dentro dos limites deste trabalho, apresentamos ao leitor uma breve discussão sobre os principais momentos da constituição e formação das cidades, tomando por base a literatura especializada.

Ademais, alguns levantamentos de dados foram efetivados, sobretudo nos *sites* das prefeituras dos municípios e no IBGE. Essas informações foram importantes para a construção dos mapas e das tabelas sobre o crescimento populacional do município. Considerando a revisão bibliográfica sobre as cidades, respectivamente Presidente Prudente – SP, Ribeirão Preto – SP, Chapecó – SC e Ituiutaba – MG, e as demais informações coletadas e organizadas, apresentamos os mapas que derivaram da construção da nossa base de dados e arriscamos um esforço de descrição e formulação de hipóteses acerca dos resultados alcançados. No mapa 1 aparecem localizadas as quatro cidades e se percebe que estão posicionadas em três estados diferentes (Minas Gerais, São Paulo e Santa Catarina) e em duas regiões diferentes (Sudeste e Sul).

Mapa 1 – Localização dos municípios estudados



Fonte: IBGE; Elaboração: Victor Hugo Quissi.

Inicialmente consideramos colocar uma tabela (Tabela 5) que pudesse dimensionar a quantidade de endereços CNEFE em cada uma das cidades, bem como as quantidades de endereços classificados ou não classificados e, por sua vez, o percentual de classificação alcançado. Neste quadro estão inseridos todos os endereços das três variáveis do CNEFE utilizadas na pesquisa e na construção dos mapas. As variáveis são numeradas como 4, 5 e 6 respectivamente: Estabelecimentos de Ensino; Estabelecimentos de Saúde e Estabelecimentos de Outras Finalidades, formando a totalidade dos endereços trabalhados.

Calculamos, também, os percentuais de classificação em cada cidade. Podemos observar que em todas elas conseguimos índices superiores a 80%, chegando a atingir 92% em Ribeirão Preto. Totalizando todas as cidades somamos 58.758 endereços, dos quais 89% foram classificados. Chama atenção, na tabela 5, a discrepância entre as cidades estudadas em nossa pesquisa. Se, por um lado, temos cidades que ultrapassam o número de 34.000 endereços, como no caso de Ribeirão Preto, temos também cidades que não chegam a 6.000 endereços, exemplo de Ituiutaba. Esta variação se deve às diferenças nos tamanhos populacionais das cidades estudadas, como medida de comparação, no último censo demográfico realizado no país, no

ano de 2010, foram registrados 604.682 habitantes em Ribeirão e 92.171 habitantes em Ituiutaba, mostrando assim o diferente porte que elas apresentam.

Tabela 1 – Total de endereços CNEFE: *classificados, não classificados e o percentual de classificação obtido.*

Cidades	Total de endereços CNEFE	Total de endereços CNEFE classificados	Total de endereços CNEFE não classificados	% de classificação
Presidente Prudente	10.542	9.062	1.480	86%
Ribeirão Preto	34.161	31.388	2.277	92%
Chapecó	8.900	7.835	1.065	88%
Ituiutaba	5.155	4.273	882	83%
Total geral	58.758	52.558	5.704	89%

Organização: Victor Hugo Quissi.

A seguir, vamos analisar cada uma das quatro cidades estudadas nesta pesquisa. Realizamos uma breve discussão sobre o desenvolvimento histórico, evolução demográfica e discussão dos resultados alcançados no decorrer da pesquisa. Daremos destaque para as representações cartográficas produzidas a partir da construção do banco de dados com Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE) e a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

3.1. Presidente Prudente – SP

A primeira cidade que expomos é Presidente Prudente (SP), com população estimada em 207.610 habitantes, em 2010, ocupa a posição de Capital regional B e polariza um total de 57 municípios (IBGE, 2008). No quadro 7 vemos a evolução populacional da cidade. Percebemos um decréscimo populacional entre as décadas de 1940 e 1950, que é revertido nas décadas seguintes em um ritmo constante de crescimento. Este aumento populacional é mais acentuado entre os anos de 1960 a 1980², em comparação com as décadas posteriores que, apesar de manterem a tendência de crescimento, o fazem em ritmo mais lento.

² Este crescimento populacional também pode ser visto em outras cidades do Projeto temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira”. Como principais fatores deste processo destacamos as crescentes taxas de fecundidade, que declinam após os anos de 1970, e os fluxos migratórios causados pela desconcentração produtiva.

Quadro 7 – Evolução populacional em Presidente Prudente

ANO	POPULAÇÃO
1940	76.382
1950	60.903
1960	71.270
1970	105.192
1980	136.425
1990	162.343
2000	188.949
2010	207.449
2020*	228.743

Fonte: IBGE; Organização: Victor Hugo Quissi. *Estimativa do IBGE

Conforme relatamos no início do capítulo, vamos realizar uma breve apresentação da formação de Presidente Prudente, tomando como referência trabalhos acadêmicos que fazem uma leitura geográfica do processo. Whitacker (1997) descreve que a formação da cidade de Presidente Prudente está inserida no contexto de expansão das plantações de café para o Oeste do Estado de São Paulo. Neste sentido, as cidades da chamada Alta Sorocabana nasceram com o intuito de viabilizar as atividades agrícolas desenvolvidas nos municípios. Facilitadas pela construção da Estrada de Ferro Sorocabana, levas de migrantes dirigiram-se às cidades do interior do estado de São Paulo para trabalhar nas plantações de café.

Além do plantio do grão, a comercialização das terras também merece destaque como elemento importante na formação da cidade e consequente atração das pessoas. Ao encontro do que foi dito no parágrafo anterior, a cidade neste contexto também cumpria o papel de possibilitar as vendas de terras na zona rural. Uma das peculiaridades da formação de Presidente Prudente que gerou ecos na formação de sua estrutura urbana e formação da centralidade é a origem bipolar da cidade. Dois núcleos estão na origem de Presidente Prudente, aquele parcelado e vendido pelo Coronel José Soares Marcondes e aquele pertencente ao Coronel Francisco de Paula Goulart.

Uma característica fundamental para a diferenciação desses núcleos foi a posição da estação ferroviária, esta por sua vez construída com sua frente virada para as terras pertencentes ao Coronel Goulart. No que se refere às diferenças entre as duas vilas, podemos afirmar que a Vila Marcondes se caracterizou pela topografia acidentada e pelo caráter empresarial da venda dos lotes. Em relação aos usos do solo, predominou a instalação dos armazéns e indústrias de beneficiamento de gêneros agrícolas. Na Vila Goulart a topografia é menos acidentada do que na primeira, porém, a venda dos lotes foi marcada pela pessoalidade e falta de regularização

nos contratos de compra e venda. Entretanto, desde os anos 1920 já apresentava elementos que a caracterizavam como centro da cidade, pela disponibilidade de comércios e serviços.

Em 1921, Presidente Prudente ganha o status de município, mas de acordo com Whitacker (1997), as obras da municipalidade só terão início na década seguinte. Dessa forma, nos anos de 1930 obras foram realizadas na área central, reforçando sua centralidade, tais como: a Praça 9 de Julho e o calçamento de ruas do quadrilátero central e da frente da estação férrea. O referido autor também destaca que a legislação municipal condicionou processos de diferenciação da Vila Goulart em relação à Vila Marcondes, favorecendo a localização de determinadas atividades em cada uma das áreas. Isto se deu por meio da isenção fiscal a prédios que fossem construídos na Vila Goulart e pela proibição de construções de madeira e indústrias de beneficiamento nesta mesma área. Com estas ações podemos perceber a intenção da municipalidade em favorecer a consolidação da primeira vila como espaço de localização do comércio e dos serviços.

Com a crise de 1929 e a queda dos preços do café no mercado internacional, outros gêneros agrícolas ganham destaque no município. Em substituição ao café, o plantio do algodão e da menta (mesmo que durante um curto período) e entre outros, possibilitaram o crescimento da economia. Whitacker (1997) identifica os anos de 1970 como um período de concentração das atividades comerciais e serviços no centro principal. Mas, ao mesmo tempo, os agentes econômicos visualizavam as formas do centro e seu conjunto arquitetônico como limites ao crescimento e adensamento. Sendo assim, as soluções adotadas foram: verticalização, adaptação dos edifícios residenciais ao uso comercial e expansão territorial do centro (WHITACKER, 1997, p. 165).

Já nos anos 1980, em paralelo ao contínuo crescimento territorial, tem início na área central um processo duplo: se por um lado temos a verticalização para uso residencial da população de alta renda, por outro vemos a popularização das atividades de comércio. Por último, vemos os desdobramentos do centro principal, com destaque para as avenidas que cortam a área central: Av. Brasil, Av. Washington Luís, Av. Manoel Goulart e Av. Coronel José Soares Marcondes.

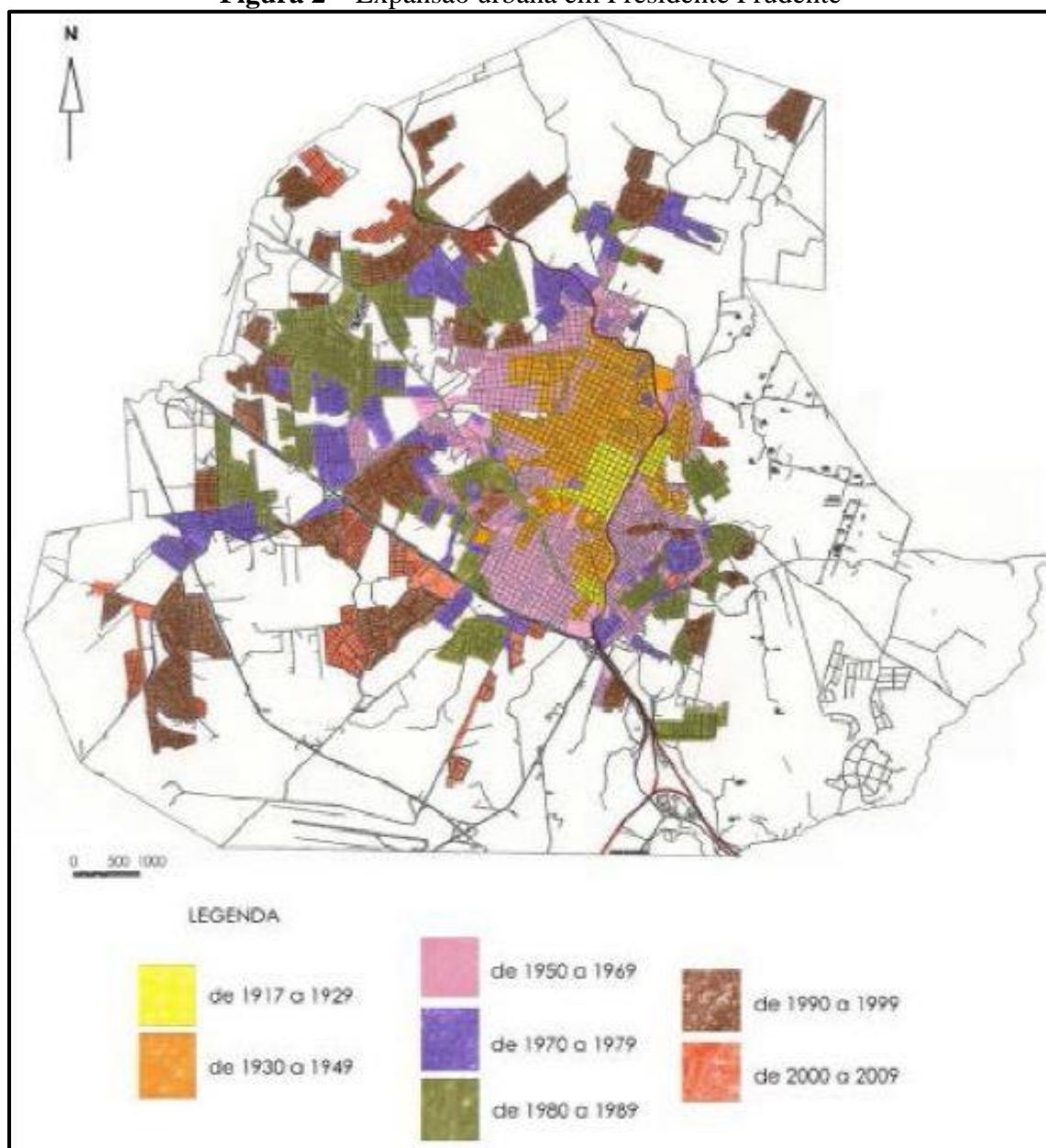
Ainda tratando da centralidade intraurbana na cidade, lembrando a discussão feita por Sposito (2001), podemos identificar dois momentos no processo de descentralização das atividades econômicas em Presidente Prudente. O primeiro, associado ao que foi descrito no

parágrafo anterior, tem como principais agentes os pequenos e médios capitais locais. A ação destes expandiu a área central consolidada, seguindo as quatro principais avenidas do quadrilátero central. A segunda tendência se deu pela ação de agentes externos, de médio e grande porte, de atuação nacional ou até mesmo internacional. Este momento está relacionado à construção de grandes plataformas comerciais e de serviços, tais como os *Shopping Centers* e os hipermercados. Retomaremos essa discussão quanto apresentarmos os mapas sobre a distribuição dos estabelecimentos comerciais e de serviços.

Para não ficar apenas numa descrição historiográfica ou econômica dos processos e transformações na distribuição espacial das atividades comerciais e de serviços em Presidente Prudente, compreendemos que é importante recorrer à produção cartográfica, uma das tarefas mais importantes do geógrafo. De início apresentamos a figura 2 com a representação da expansão da malha urbana da cidade, desde a sua fundação até o ano de 2009. O núcleo inicial está destacado em amarelo, coincidindo com a localização das duas vilas relatadas no começo deste tópico: Vila Marcondes e Vila Goulart.

O caráter bipolar que constituiu a cidade no seu início pode ser visualizado de forma clara na figura, na qual uma linha preta, correspondendo à linha férrea, separa as duas vilas dos coronéis. Este elemento da forma urbana é de fundamental importância para a cidade de Presidente Prudente, pois condiciona o processo de diferenciação socioespacial internamente a ela, ou melhor dizendo, a presença de diferenças na sua estrutura urbana, na divisão social e econômica (e na relação entre ambas as partes) na cidade. Se a diferenciação cidade-campo, expressa pela divisão territorial do trabalho, já ocorria e, ademais, podemos afirmar que foi a razão de ser da formação do núcleo de povoamento urbano inicial, a complexificação do espaço interno da cidade, sempre pensado na relação entre forma e conteúdo.

Figura 2 – Expansão urbana em Presidente Prudente



Fonte: Albano (2013).

A diferenciação socioespacial descrita anteriormente pode ser exemplificada na direção da expansão da malha urbana da cidade. A área à leste, pertencente originalmente à Vila Marcondes, apresenta uma expansão territorial consideravelmente menor quando comparada com a expansão da parte oeste. Nossa hipótese é que esta diferença está relacionada, sobretudo, pelas condições topográficas da parte leste, bem mais acidentada, dificultando a construção de casas e edifícios.

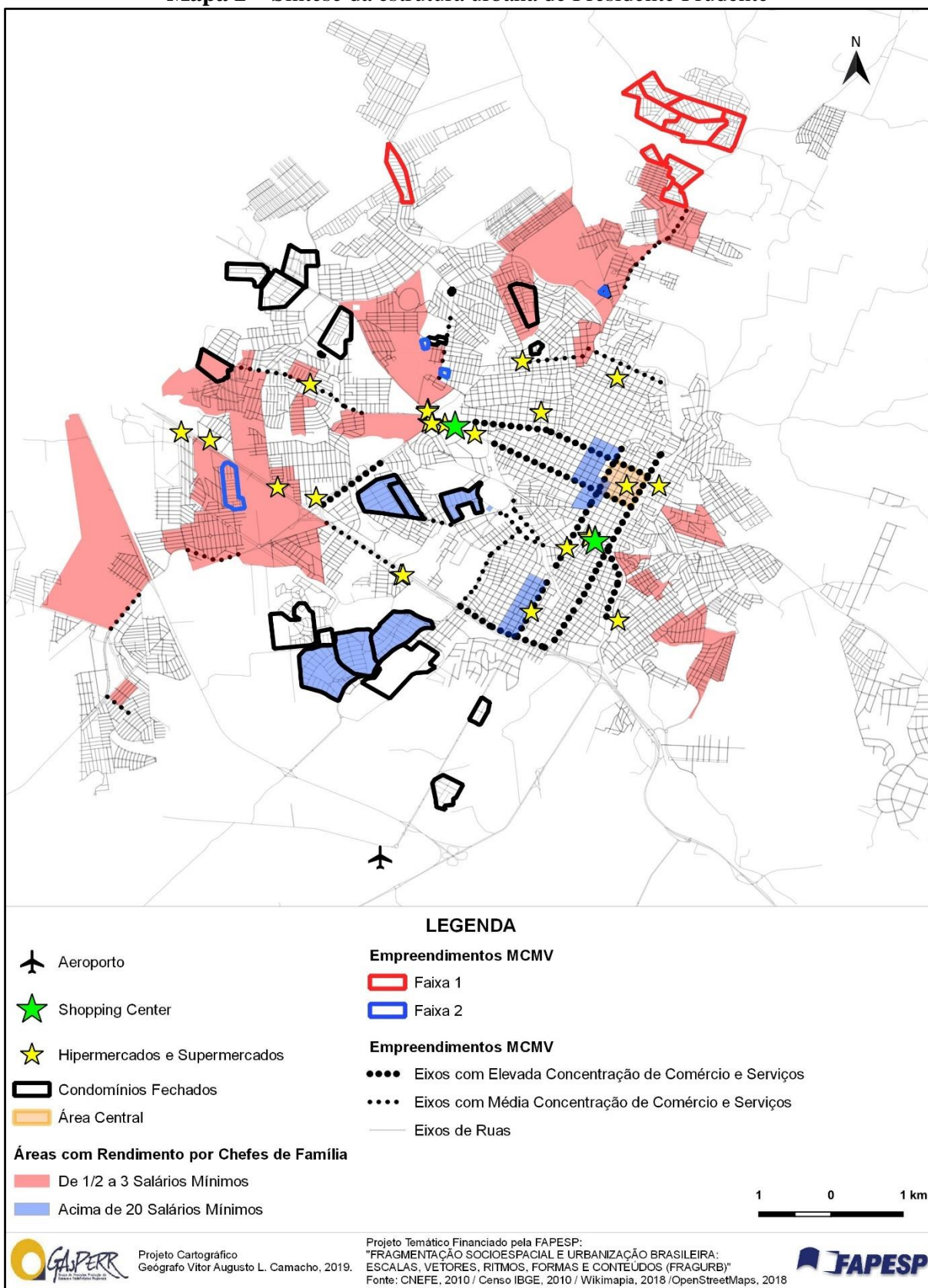
Analisando a figura 2 conseguimos identificar ao menos dois momentos do processo de expansão territorial da cidade. O primeiro é marcado pela continuidade ou contiguidade dos novos bairros, por outro lado, o segundo momento possui como marca a descontinuidade, ou

seja, com os novos loteamentos sendo construídos com certo distanciamento da área já consolidada, deixando marcas de sobressaltos na malha urbana. Entre as décadas de 1930 e 1960 vemos uma rápida e contínua expansão, contraposta nas décadas seguintes pela descontinuidade. Por fim, no último período analisado, década de 2000 a 2009, notamos um reduzido número de novos loteamentos, estes localizados quase sempre nos limites do perímetro urbano.

No Mapa 2, inserido na sequência, trazemos uma representação dos principais elementos que compõem a estrutura urbana de Presidente Prudente. Este mapa foi produzido para o Projeto Temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos” e nos possibilita, entre outras coisas, trazer um panorama geral da localização de importantes plataformas comerciais e de serviços, principalmente os *shopping centers*, supermercados e hipermercados. Em seguida, apresentamos o Mapa 3 com a delimitação da área de comércio e serviços de Presidente Prudente, segundo a lei de zoneamento urbano do município.

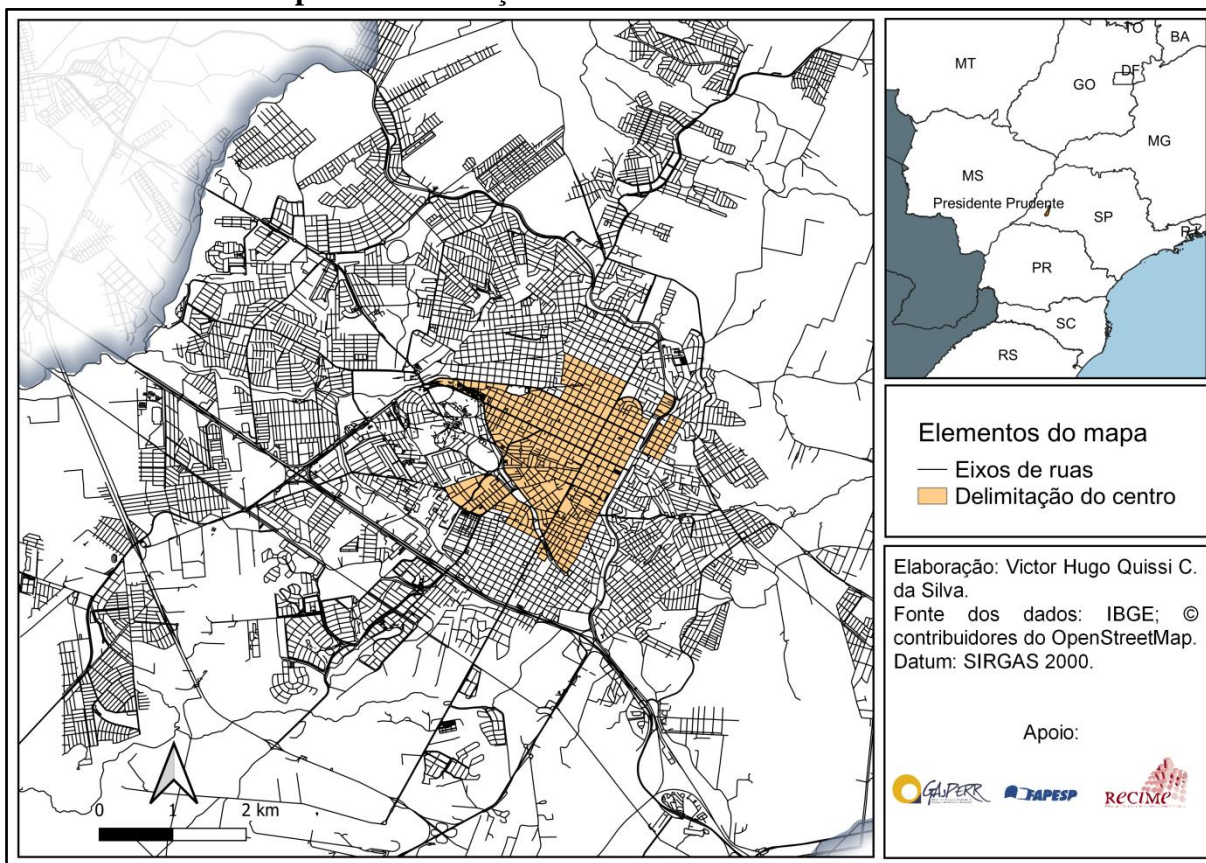
Podemos perceber, pela observação dos referidos mapas, que os eixos de mais alta concentração de atividades comerciais e de serviços seguem o sentido das quatro avenidas que fazem parte do chamado quadrilátero central, sendo elas: Av. Washington Luiz, Av. Brasil, Av. Manoel Goulart e Av. Cel. José Soares Marcondes. Comparando com o Mapa 3, podemos afirmar que há correspondência entre a área delimitada pela prefeitura e os eixos de maior concentração, incluindo a presença dos dois *shopping centers* e de alguns supermercados e hipermercados nesta mesma área. Sobre essas duas últimas superfícies comerciais destacamos a presença delas nas marginais da Rodovia Raposo Tavares, ao sul da cidade, sendo contempladas localizações próximas aos condomínios fechados ou as áreas com população com faixa salarial entre $\frac{1}{2}$ e 3 salários-mínimos.

Mapa 2 – Síntese da estrutura urbana de Presidente Prudente



Fonte: GAsPERR. Projeto cartográfico: Vitor Augusto L. Camacho.

Mapa 3 – Localização do centro de Presidente Prudente



Fonte: IBGE; Prefeitura Municipal de Presidente Prudente. Elaboração: Victor Hugo Quissi.

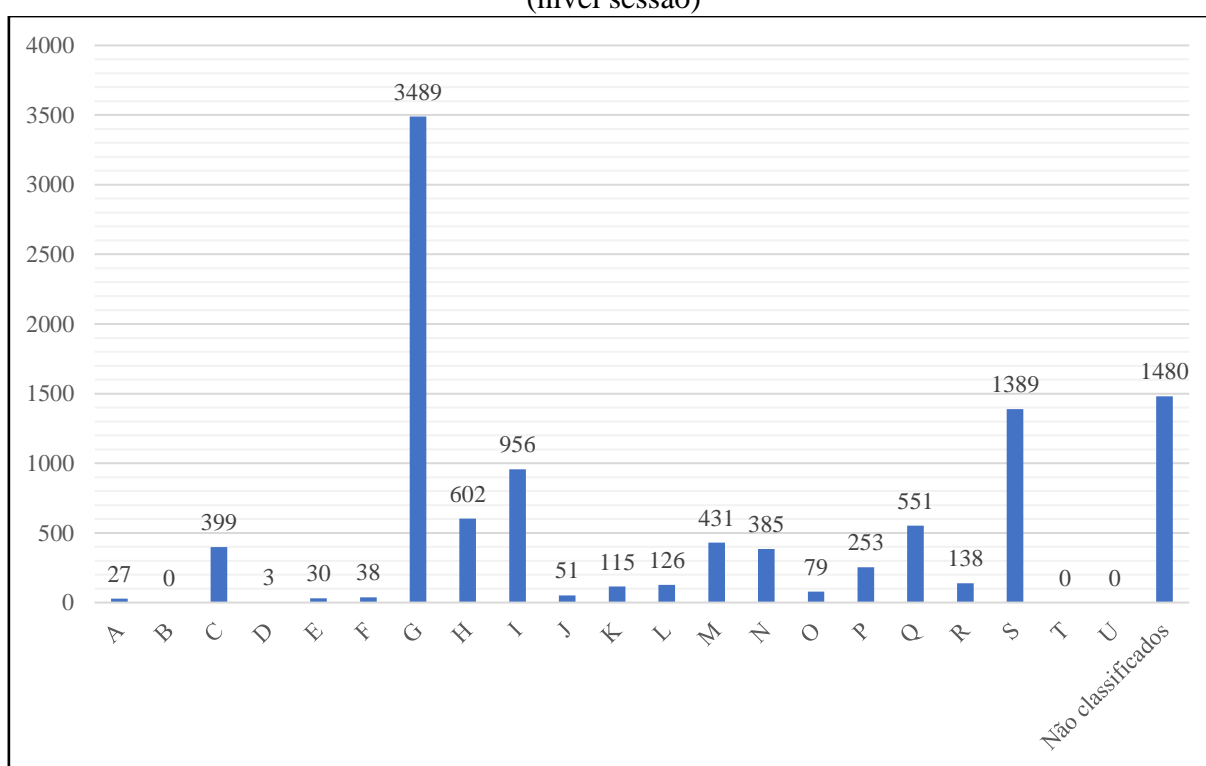
Acreditamos que a localização de estabelecimentos em vias de grande circulação é uma das estratégias espaciais dessas empresas, que ao se beneficiarem do fator acessibilidade, ora reforçam a centralidade exercida pelo centro principal, ora elegem áreas que estão fora dele para se localizarem. Destacamos que, para o caso de Presidente Prudente, as grandes superfícies comerciais e de serviços estão sempre bem mais distantes de onde se localizam os empreendimentos Minha Casa Minha Vida (MCMV) faixa 1, do que em relação aos condomínios fechados, geralmente mais próximos.

Quando tomamos o fator renda e, por consequência, o acesso ao veículo automotor individual como fundamentais para efetivação dos deslocamentos, o acesso a vias de grande circulação por parte dos moradores dos condomínios fechados e a distância em que estão os moradores do MCMV faixa 1 se tornam fatores que podem contribuir para a formação de uma condição não apenas segregativa, mas também para a construção de um processo de fragmentação socioespacial. As estratégias espaciais das empresas e as práticas espaciais dos cidadãos, compreendidas como partes que se correlacionam, podem indicar nesse caso que os processos de diferenciação socioespacial caminham para englobar outras dimensões da vida

cotidiana, indo além da questão do habitar, se materializando, também, nas dimensões do consumo e do lazer.

No gráfico 2 expressamos a distribuição dos endereços CNEFE por nível sessão da CNAE. Em Presidente Prudente observamos que as sessões que se destacam são: **G** (Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas), **S** (Outras atividades de serviços), **I** (Alojamento de alimentação) e **H** (Transporte, armazenagem e correio), respectivamente em ordem decrescente de importância.

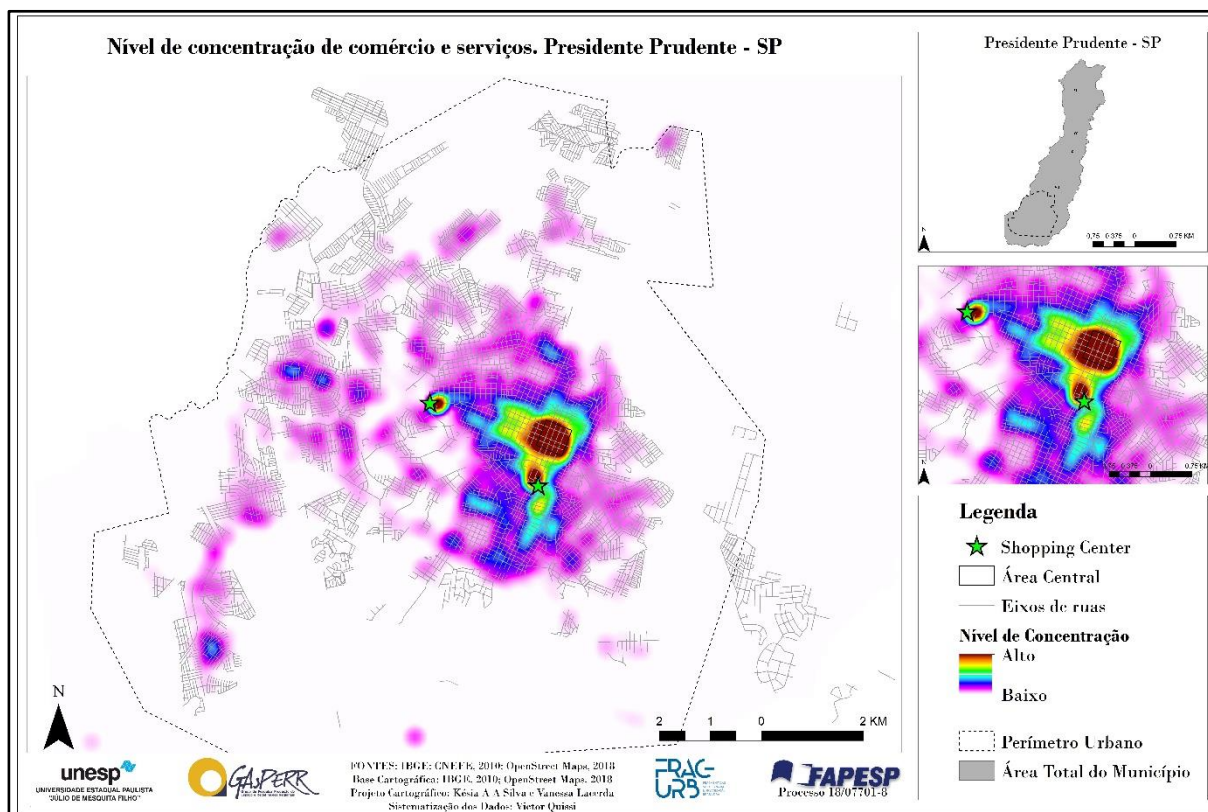
Gráfico 1 – Presidente Prudente – Distribuição dos endereços CNEFE segundo a CNAE (nível sessão)



Fonte: CNEFE/CNAE; Elaboração: Victor Hugo Quissi.

Tratamos, até o momento, dos elementos dos mapas 2 e 3 e das relações entre ambos, além de mostrar como no gráfico acima estão distribuídos os endereços CNEFE segundo a CNAE para o nível sessão. Vamos discutir agora os resultados obtidos com a representação cartográfica dos referidos endereços para Presidente Prudente, que podem ser vistos no Mapa 4, o qual expressa os níveis de concentração das atividades comerciais e de serviços ao longo da malha urbana.

Mapa 4 – Nível de concentração de comércio e serviços em Presidente Prudente/SP



Fonte: IBGE/CNEFE, 2010. Projeto cartográfico: Késia A. A. Silva e Vanessa Lacerda. Organização dos dados: Victor Hugo Quissi.

Uma primeira observação que gostaríamos de fazer é destacar as diferenças entre os mapas 2 e 4. Se para o mapa 2 o importante era destacar a localização de empreendimentos ou plataformas comerciais e de serviços que, pelo seu tamanho ou volume de vendas, desempenham um papel mais importante na (re)definição da centralidade urbana, no mapa 4 o que importa é mostrar as concentrações de estabelecimentos comerciais e de serviços em termos quantitativos, ou seja, revelar as áreas que possuem o maior número de estabelecimentos deste tipo, a despeito do tamanho do empreendimento ou de seu volume de vendas. Isso explica o motivo pelo qual os supermercados e hipermercados não estão fortemente representados no mapa.

Por outro lado, demos destaque para os *shopping centers*, pois ao abrigarem muitos estabelecimentos essas plataformas de fato formam novas concentrações no espaço interno da cidade. No exemplo de Presidente Prudente, os dois *shopping centers* cumprem esse papel, sendo eles: Parque Shopping Prudente e o Prudenshopping. O primeiro está localizado mais próximo da área central, o segundo, por seu lado, localiza-se na intersecção das Av. Manoel Goulart e Av. Washington Luiz, mais distante do centro. Pela questão da proximidade ou não que eles estão em relação a área central chegamos na hipótese de que o Parque Shopping Prudente pode estar desempenhando um papel de reforço da centralidade exercida pelo centro principal, e que, por outro lado, o Prudenshopping estaria numa posição de maior concorrência, gerando uma nova área central.

No mapa 2 vemos os eixos de maior concentração de comércio e serviços da cidade que, como relatamos acima, seguem o sentido das quatro avenidas principais da cidade. Porém, quando analisamos mais detidamente o mapa 4 vemos uma configuração um pouco diferente. Se no primeiro mapa a expressão usada são eixos, no segundo preferimos utilizar o termo áreas, pois de fato o que observamos são manchas que se assemelham muito mais a círculos de concentração do que a linhas ou eixos. Com isso queremos destacar a importância do emprego dessas diferentes formas de representação e técnicas cartográficas que, quando cotejadas, nos fazem ver a centralidade urbana de diferentes formas.

3. 2. Ribeirão Preto (SP)

Ribeirão Preto (SP), entre as cidades estudadas nessa pesquisa, apresenta o maior quantitativo populacional, aproximadamente 604.682 habitantes, de acordo com o último censo demográfico. Dentro da classificação hierárquica do IBGE aparece como Capital regional B e possui em sua área de abrangência 71 municípios (IBGE, 2008). No quadro 8 vemos o crescimento da população municipal. Como podemos depreender da tabela, Ribeirão Preto teve grande avanço populacional a partir da década de 1960, tendência que se manteve estável nas décadas seguintes e, inclusive, manteve-se com crescimento acelerado acrescentando em seu contingente populacional aproximadamente 100.000 habitantes por década. Estas informações podem indicar uma cidade que possui um grande dinamismo econômico e que, por isso, sustenta um crescente número de habitantes.

Quadro 8 – Evolução populacional em Ribeirão Preto

ANO	POPULAÇÃO
1940	80.591
1950	92.160
1960	111.429
1970	212.879
1980	316.918
1990	422.386
2000	504.162
2010	604.682
2020*	703.293

Fonte: IBGE; Organização: Victor Hugo Quissi. *Estimativa do IBGE.

Daremos início a uma breve descrição da história da cidade de Ribeirão Preto, tomando como referência os trabalhos de Ruano (2015) e Carli (2015; 2019). A partir da leitura desses trabalhos e da busca de informações e dados sobre a cidade no IBGE, destacamos os aspectos da formação histórica de Ribeirão Preto que mais estão relacionados com o tema da nossa investigação. A partir da pesquisa desenvolvida por Calil Jr. (2003) apud Carli (2019), adotaremos a periodização desenvolvida pelo autor, destacando os aspectos gerais dos quatro períodos de expansão do centro da cidade de Ribeirão Preto. Os três primeiros marcados pela expansão desta área e o último por sua popularização, sem que com isso exista aumento territorial.

De acordo com Carli (2019), a região de Ribeirão Preto foi ocupada inicialmente por bandeirantes que, desde o século XVIII, marcavam presença nessa localidade. Em busca de ouro e mão de obra escrava, esses bandeirantes formaram naquela região um povoado para auxiliar suas expedições. O primeiro marco que gostaríamos de destacar é a construção da Capela em Louvor de São Sebastião, realizada a partir da contribuição de José Mateus dos Reis, grande proprietário de terras da época. Em frente à igreja foi construída a Praça XV de Novembro, que será um importante marca do centro da cidade.

Destacamos que o crescimento econômico, territorial e populacional da cidade teve um grande impulso a partir da década de 1880 com a chegada das plantações de café. Aliado a esse processo, temos em 1883 a inauguração da Estrada de Ferro Mogiana, que conectou a cidade ao circuito da produção cafeeira, levando a produção dos grãos até o porto de Santos. Em 1 de abril de 1889, Ribeirão Preto foi elevada à condição de cidade.

Com a expansão da produção cafeeira, as regiões de Ribeirão Preto e Campinas chegaram aos primeiros lugares em termos de quantidade produzida do grão. Paralelo a

esse crescimento, vemos aumentar a população da cidade, fazendo a demanda por estabelecimentos comerciais e de serviços crescer igualmente. Outro fato relevante deste período foi a instalação de agências bancárias, com o intuito de comercializar a produção do café (RUANO; 2015, CARLI; 2015, 2019).

Após a crise de 1929, vemos o decréscimo da produção de café e a ascensão de novas culturas, como cana-de-açúcar, algodão e laranja. Carli (2019) também destaca o crescimento industrial da cidade pós crise de 1929, bem como o reforço das atividades comerciais e de serviços. “No período após a crise, a monocultura cafeeira foi substituída por outras culturas agrícolas e o setor industrial se expandiu no município, configurando um novo período de reestruturação econômica” (CARLI, 2019, p. 111).

Baseado em Calil Jr. (2003), Carli (2019) descreve o primeiro momento de crescimento do centro da cidade. Uma importante transformação do período foi a mudança de localização da estação da Estrada de Ferro Mogiana, então localizada próximo ao Córrego Ribeirão Preto, passando a se instalar nas proximidades da Praça XV de Novembro. Essa mudança de posição da estação proporcionou o aumento do fluxo de pessoas e mercadorias no centro da cidade, que por sua vez, possibilitou a sua expansão.

O segundo momento de expansão do centro está relacionado ao processo migratório campo-cidade, após a crise de 1929. Paralelamente houve uma mudança na localização das elites da cidade, que optaram pela saída do centro, buscando morar em bairros mais ao sul de Ribeirão Preto. Esta mudança das elites abriu a possibilidade para que os antigos casarões que funcionavam como residência para esse grupo social ganhassem novas funções, principalmente comerciais e de serviços. Por parte do poder público municipal obras monumentais distinguiram o centro nesse período, como exemplo temos a construção do Quarteirão Paulista e o Edifício Diederichsen, representantes de um ideário de modernização e progresso.

Entretanto, a intervenção de maior destaque consistiu na implantação das avenidas Nove de Julho, Independência e Francisco Junqueira e no alongamento da Avenida Jerônimo Gonçalves que, juntas, delimitavam a área de localização do centro da cidade (FIGUEIRA, 2013, p. 105). Nesse contexto, Calil Jr. (2003, p. 92) salienta que as avenidas citadas constituem amplas vias, que são responsáveis pela distribuição do tráfego de veículos na cidade. (CARLI, 2019, p. 116).

O terceiro período de expansão do centro está situado entre as décadas de 1940 e 1960. Apesar do pequeno crescimento territorial, este momento foi caracterizado por uma maior diferenciação funcional das atividades localizadas no centro. De acordo com Carli (2019) o entorno da Praça XV de Novembro gradativamente direcionava-se às elites, enquanto o entorno da Estação Mogiana às camadas populares.

No período de 1940 até final dos anos 1960, de acordo com Calil Jr. (2003), ocorreu a terceira expansão do centro, com pouco crescimento no que diz respeito ao tamanho da área ocupada, nos dois setores, da praça e da estação. Pois, ocorreu apenas a inserção de duas quadras na direção sul e leste, ao redor da Praça XV de Novembro e o crescimento do comércio popular, atacadista e das indústrias nas proximidades da estação (CARLI, 2019, p. 118).

O último período destacado por Calil Jr. (2003) (apud Carli, 2019) corresponde às décadas de 1960 a 1980. Este momento é marcado por uma nova popularização do centro, sobretudo devido ao abandono da área pela população de alta renda para as atividades de consumo que, por sua vez, vai acessar os novos eixos comerciais destinados ao comércio de luxo. Sendo assim, as lojas e serviços do centro voltam-se às camadas populares.

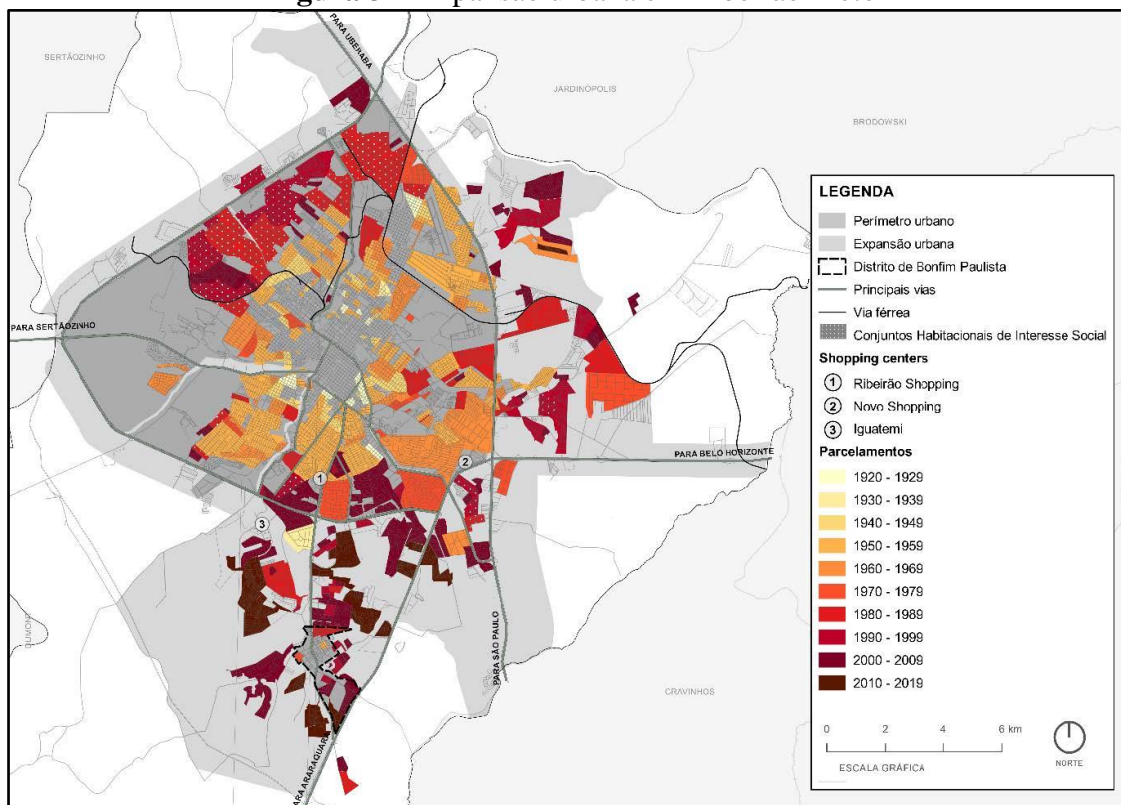
Após o intervalo anteriormente descrito, Carli (2019) ainda destaca a continuidade do processo de popularização do centro. A cidade ganha, a partir dos anos 1980, *shopping centers* na zona sul e, nos anos 1990, também no centro da cidade. Porém, podemos observar a formação de ruas especializadas no comércio popular e no de alta renda dentro do próprio centro, conformando processos de especialização e diferenciação socioespacial.

Segundo os dados da Secretaria Municipal da Fazenda de Ribeirão Preto (2001), levantados por Calil Jr. (2003): as avenidas Nove de Julho, Independência, Presidente Vargas, 13 de Maio e Castelo Branco, setores de alta renda; e as avenidas da Saudade, Brasil e Costa e Silva, Avenida Dom Pedro I, Avenida do Café e Bandeirantes, setores de média e baixa renda (CARLI, 2019, p. 127-128).

A seguir, trazemos uma representação da expansão urbana em Ribeirão Preto, com destaque para mais algumas informações, tais como a localização dos *shopping centers* e da linha férrea. Assim como em Presidente Prudente, a linha do trem é um elemento que contribuiu para desencadear um processo de diferenciação socioespacial, resultando na distinção entre a população residente na área norte, daquela que reside na área sul. A partir da Figura 3 é possível observar pouca extensão territorial da malha urbana até a década de 1950. O sentido da expansão também sofre alterações ao longo dos anos, se

entre os anos 1950 e 1970 vemos a construção de loteamentos bem mais próximos da área central, após essas décadas são as extremidades sul e norte que vão receber maior adensamento. O período mais recente (2010-2019) revela essa tendência, a qual pode ser vista pelos recortes em marrom na parte mais ao sul da cidade.

Figura 3 – Expansão urbana em Ribeirão Preto



Fonte: Zamboni; Denaldi e Miotto (2019).

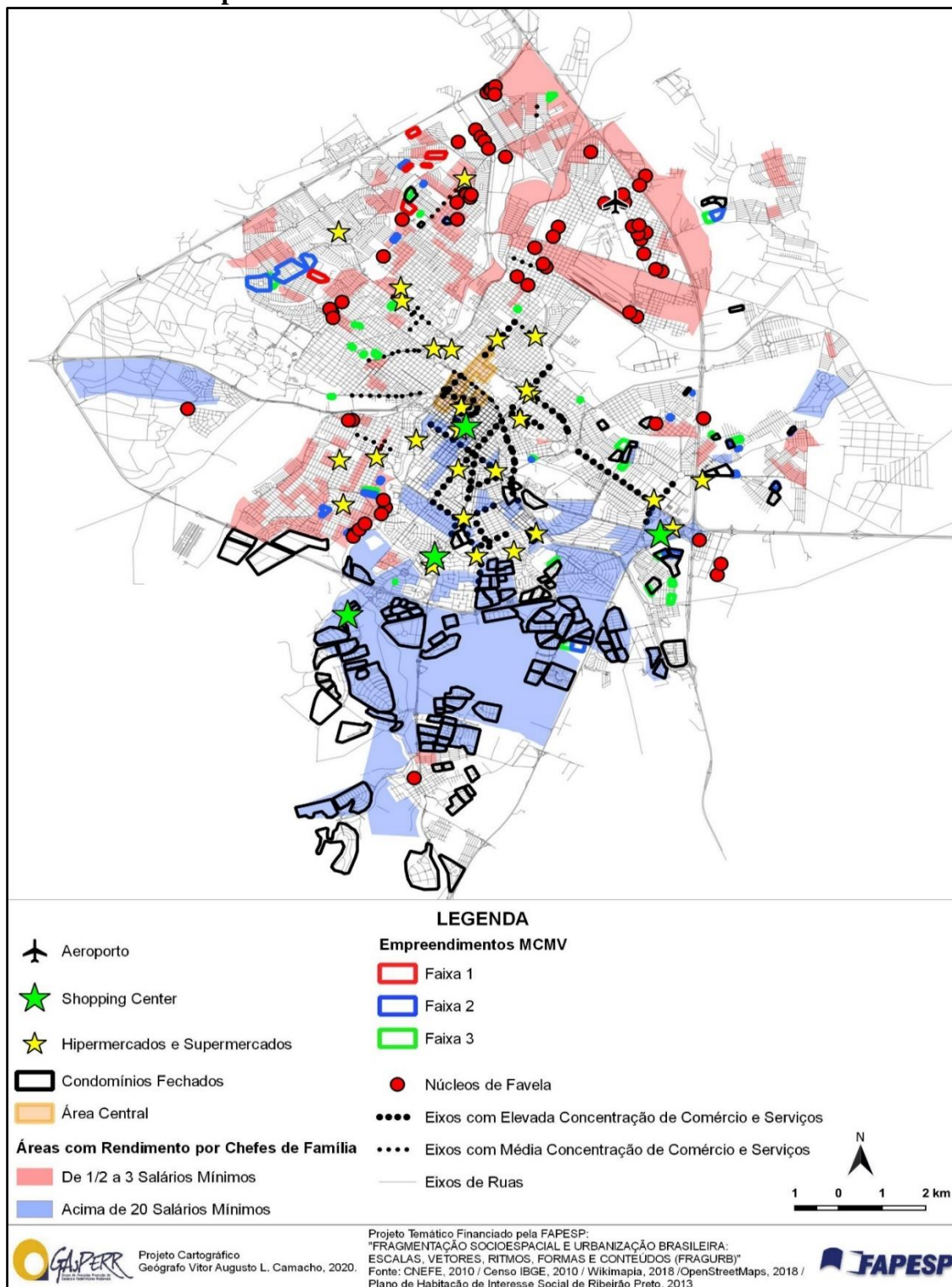
Quando observamos o Mapa 5 representando os principais elementos que compõem a estrutura urbana de Ribeirão Preto fica mais evidente as marcas do processo de diferenciação socioespacial. Nos parágrafos acima destacamos a linha férrea como um elemento da forma urbana que condicionou esse processo ao longo dos anos, mas gostaríamos de deixar mais clara essa discussão. De fato, quanto tomamos o Mapa 5 como referência, vemos um dos aspectos mais aparentes do processo de segregação socioespacial, ou seja, a formação de área com forte homogeneidade interna, no caso o critério utilizado é o fator renda. De modo geral aqueles que possuem renda entre $\frac{1}{2}$ e 3 salários-mínimos e os núcleos de favelas estão localizados na extremidade mais ao norte; entretanto, aqueles com renda superior a 20 salários-mínimos estão na área oposta, sendo essa última também aquela que possui o maior número de condomínios fechados.

De acordo com a discussão empreendida por Sposito (2013), os atributos elencados no parágrafo acima, apesar de terem sua importância, não explicam a essência do processo de segregação socioespacial. Não é a tendência à forte homogeneidade interna de determinada área que o define, ao contrário, este deve ser visto como a parte mais aparente ou como expressão de sua essência.

Na verdade, a autora pretende destacar a não naturalidade do processo de segregação socioespacial, sendo assim, atribuir às formas (linha férrea) a determinação desta condição acaba por naturalizá-la. São “os campos de ações e lutas que movem a sociedade” (SPOSITO, 2013, p. 67) que vão construindo ao longo do tempo a ruptura de uma parte da cidade em relação ao seu todo, segregando a parcela da população residente nesta área. Mais recentemente, aliada à segregação podemos visualizar a autosegregação que também marca essa cidade.

Buscamos no *site* da Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto o zoneamento urbano aprovado no município, no qual consta a delimitação de áreas comerciais e de serviços, denominadas Quadrilátero Central e Áreas Especiais do Boulevard, ambas representadas no Mapa 6. As duas áreas são contíguas, levando-nos a considerar que a segunda seria um desdobramento da primeira, ou seja, as áreas especiais do Boulevard como parte da expansão do Quadrilátero central. Podemos afirmar, pela comparação dos dois mapas, que boa parte dos eixos de elevada e média concentração de comércios e serviços estão nas áreas delimitadas no mapa 6 ou próximos a elas.

Mapa 5 – Síntese da estrutura urbana de Ribeirão Preto

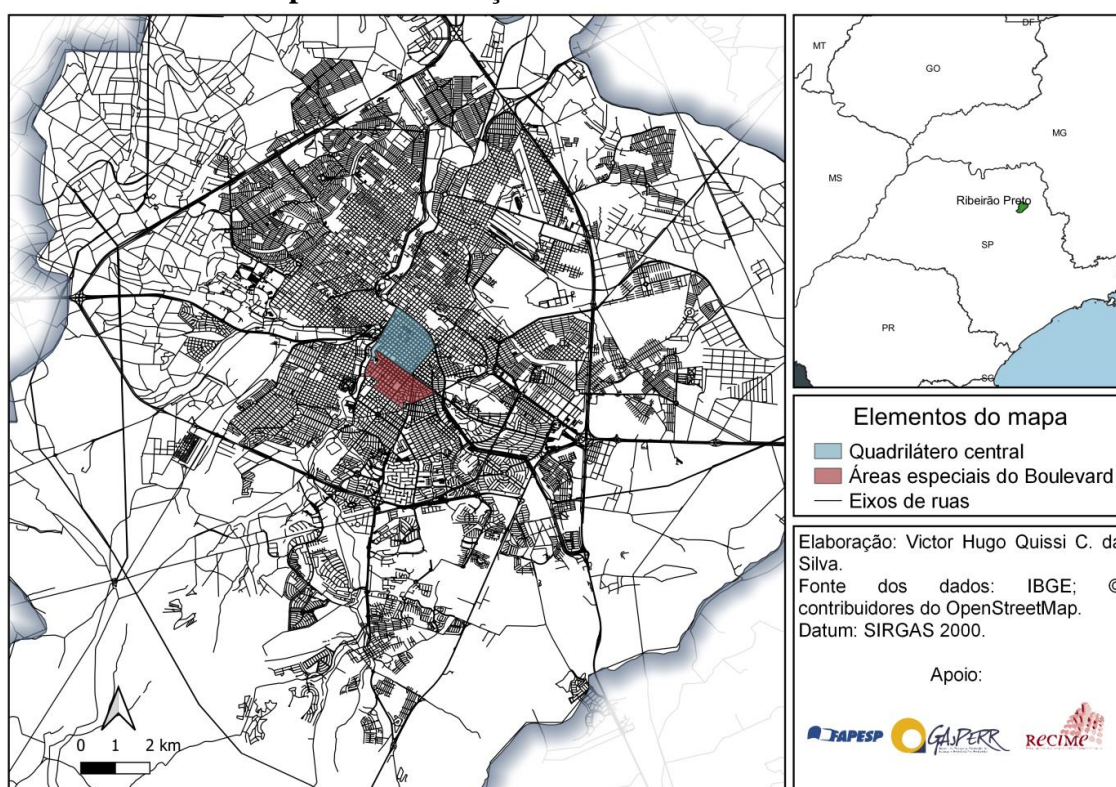


Fonte: GAsPERR. Projeto cartográfico: Vitor Augusto L. Camacho.

Uma característica importante desses eixos de concentração marcados no Mapa 6 e da localização de supermercados, hipermercados e *shopping centers* é a tendência de buscar sua expansão ou localização no sentido das áreas mais ao sul, na qual estão localizados a maior parte da população com mais de 20 salários-mínimos e os

condomínios fechados. Esse processo de desdobramento rumo à população de mais alta renda fica mais claro quando comparamos com a porção ao norte, bem menos provida de superfícies comerciais e de serviços e com quase nenhum eixo de concentração em direção a ela. Esses são elementos importantes para pensar processos de segregação e fragmentação socioespacial na cidade de Ribeirão Preto, pois podem revelar as barreiras ou as facilidades que os diferentes cidadãos enfrentam para a realização de suas atividades cotidianas, sendo a desigualdade social e socioespacial um fato determinante para esta condição.

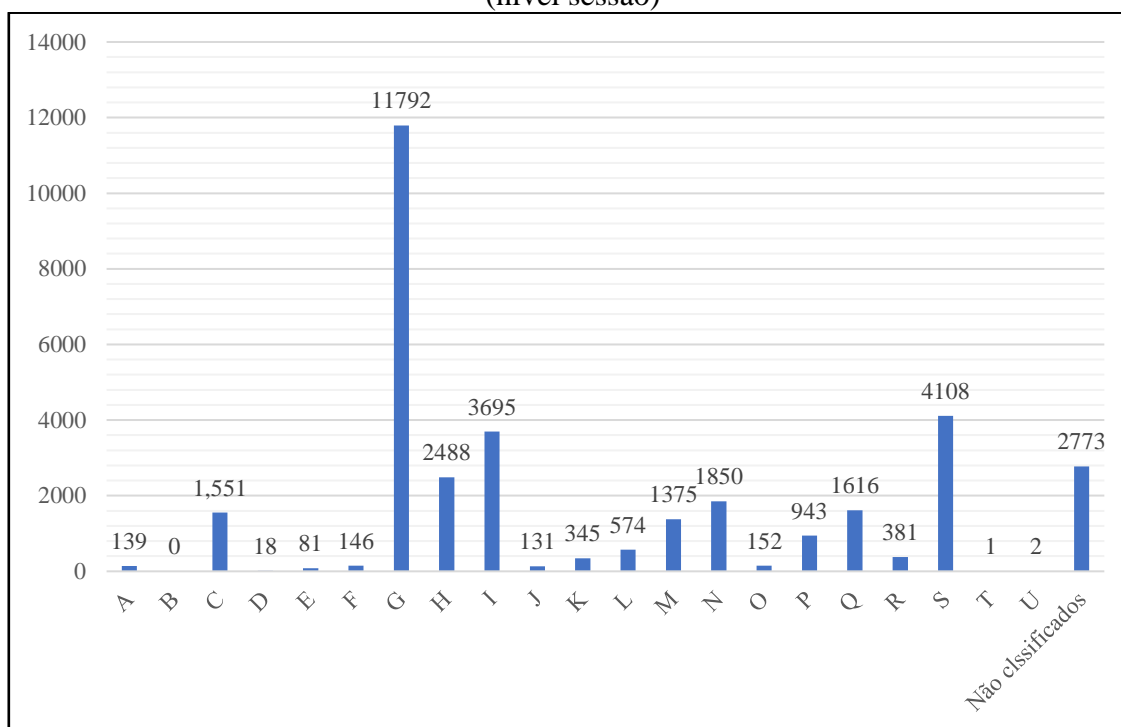
Mapa 6 – Localização do centro de Ribeirão Preto



Fonte: IBGE; Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto. Elaboração: Victor Hugo Quissi.

Analisando a distribuição dos endereços CNEFE classificados segundo a CNAE para o nível sessão em Ribeirão Preto encontramos as atividades: **G** (Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas), **S** (Outras atividades de serviços), **I** (Alojamento de alimentação) e **H** (Transporte, armazenagem e correio), respectivamente em ordem decrescente de importância, nesse sentido, Presidente Prudente e Ribeirão Preto se assemelham. No gráfico abaixo (Gráfico 2) podemos visualizar a distribuição destas atividades e o destaque que a sessão **G** possui em relação as demais.

Gráfico 2 – Ribeirão Preto – Distribuição dos endereços CNEFE segundo a CNAE (nível sessão)



Fonte: CNEFE/CNAE; Elaboração: Victor Hugo Quissi.

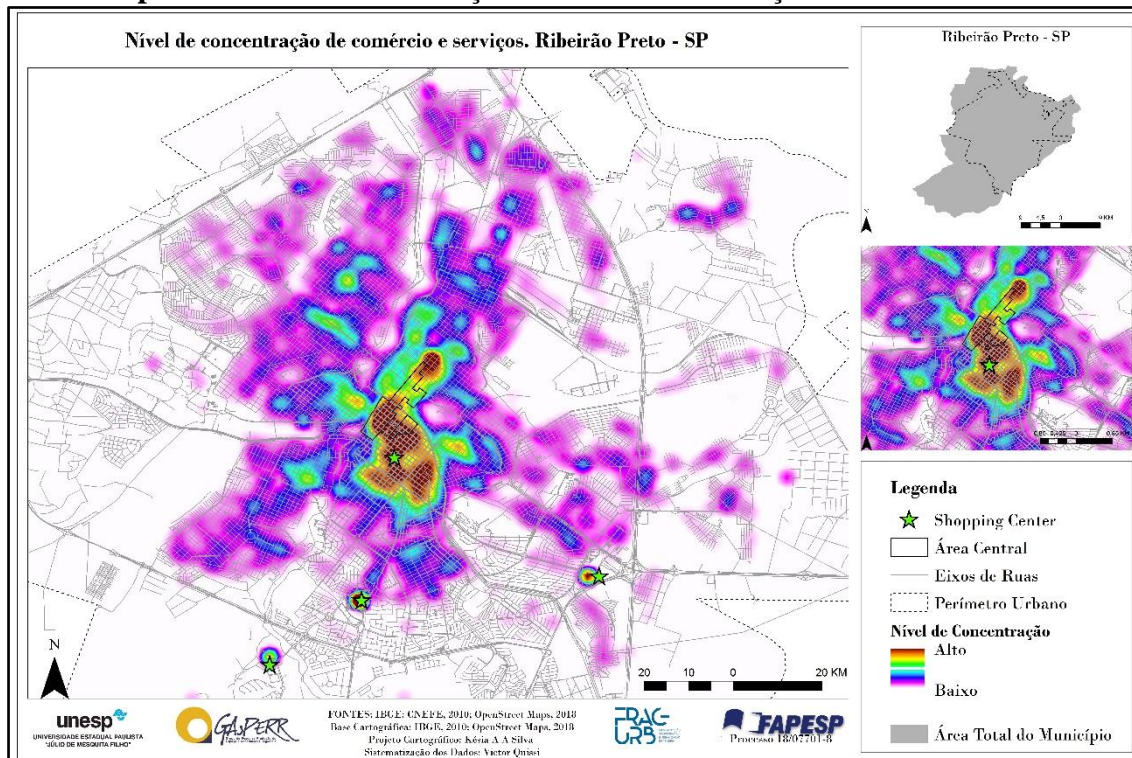
Vamos realizar nossos apontamentos sobre os resultados obtidos com o mapeamento dos endereços CNEFE. Como primeira observação, faremos uma comparação entre os mapas 6 e 7, da qual podemos apreender que há semelhanças entre a concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços e as duas áreas destacadas no Mapa 6, comprovada pela localização da principal mancha de concentração do Mapa 7 nas áreas do Quadrilátero central e nas Áreas especiais do Boulevard. Entretanto, também podemos ver que o atributo da concentração não é mais exclusividade do centro principal da cidade, porque outras áreas se destacam como concentradoras de atividades comerciais e de serviços, revelando a tendência à multiplicação dessas áreas.

A redefinição da centralidade intraurbana e formação de uma estrutura multicêntrica e polinucleada são tendências que podem ser observadas em cidades médias brasileiras, acreditamos que este processo está em curso no caso de Ribeirão Preto. Apesar das leis de zoneamento urbano dos municípios definirem os limites das áreas comerciais e de serviços como sendo aquelas que, em tese, possuem maior número desses equipamentos, percebemos que na cidade em estudo elas não detêm com exclusividade a concentração dessas atividades, pois outras áreas também apresentaram elevada densidade de comércios e serviços. Relevamos aqui também o elemento da

reconcentração do processo de descentralização dessas atividades econômicas. Como foi discutido no capítulo 1, o processo de descentralização e formação de núcleos secundários está atrelado ao de formação de novas concentrações, ou seja, a reconcentração dessas atividades em novas áreas é a tendência esperada e a que podemos visualizar a partir da análise dos mapas.

Entre os empreendimentos que vêm transformando a centralidade intraurbana nas cidades médias brasileiras, os *shopping centers* são um dos que mais se destacam. Depreendemos a partir dos resultados cartográficos alcançados a correlação entre novas áreas centrais e a implantação dessas plataformas comerciais e de serviços. Entretanto, podemos afirmar pela análise dos mapas que, ao mesmo tempo que esses grandes equipamentos marcam o reforço da centralidade do centro principal, eles também contribuem para a formação de uma centralidade múltipla e polinucleada.

Tomamos como referência as ideias apresentadas anteriormente para compreender as transformações provocadas pelos *shopping centers* em Ribeirão Preto. Ora há o reforço da centralidade exercida pelo centro principal, ora vemos a formação de novas centralidades, principalmente em direção ao sul da cidade. A localização do Shopping Santa Úrsula, no centro principal, ao mesmo tempo em que revela a força de atração que esta área exerce, reforça a sua centralidade. Por outro lado, Novo Shopping Center Ribeirão Preto, Ribeirão Shopping e Shopping Iguatemi são exemplos de plataformas que conformam novas centralidades, redefinindo a estrutura urbana de cidades médias brasileiras, alterando os conteúdos do que é central, do que é periférico e da relação entre ambos.

Mapa 7 – Nível de concentração de comércio e serviços em Ribeirão Preto

Fonte: IBGE/CNEFE, 2010. Projeto cartográfico: Késia A. A. Silva e Vanessa Lacerda.
Organização dos dados: Victor Hugo Quissi.

Das formas podemos depreender processos espaciais, seu contrário também é verdadeiro, tal como já afirmamos anteriormente. Tendo em vista os resultados obtidos e a discussão empreendida, identificamos a tendência à fragmentação socioespacial na cidade de Ribeirão Preto. Como uma das dimensões deste processo destacamos as mudanças na estrutura urbana e a formação de uma poli(multi)centralidade (SPOSITO, 2010), com as novas e velhas concentrações comerciais e de serviços modificando a centralidade intraurbana. Como expoentes deste processo estão os *shopping centers* formando novas concentrações comerciais e de serviços.

3.3. Chapecó (SC)

O terceiro caso apresentado é Chapecó (SC), cidade com aproximadamente 183.530 habitantes e posição hierárquica de Capital regional B, com 98 municípios por ela polarizados (IBGE, 2008). No quadro (Quadro 9) abaixo vemos o crescimento da população do município. A série histórica apresentada tem início nos anos de 1940 e revela que na primeira década houve um crescimento da população, mas que é sucedido por uma contínua queda nas décadas seguintes, até os anos de 1970. A partir do censo de 1980 temos o registro de que o crescimento populacional volta a crescer e se mantém com esta tendência até a estimativa para 2020 do IBGE.

Quadro 9 – Evolução populacional em Chapecó

ANO	POPULAÇÃO
1940	44.660
1950	96.624
1960	52.089
1970	50.117
1980	83.864
1990	123.050
2000	135.884
2010	183.530
2020*	220.367

Fonte: IBGE; Organização: Victor Hugo Quissi. *Estimativa do IBGE.

A formação e o crescimento de Chapecó estão associados aos sucessivos ciclos econômicos que marcaram o Oeste do estado de Santa Catarina. Atividades como a pecuária, cultivo de erva-mate, extração de madeira e as agroindústrias foram e são fatores importantes para o desenvolvimento urbano e regional (FACCO et al., 2014). Um marco importante destacado pelos autores foi a fundação da cidade em 25 de agosto de 1917. Posteriormente, no ano de 1931, temos o primeiro traçado do plano urbano da cidade, tendo como uma de suas principais características o desenho ortogonal das ruas, conhecido também como tabuleiro de xadrez. Esse projeto teve inclusive a perspectiva de longo prazo, pensando a futura expansão da cidade.

Nas décadas de 1940 e 1950, como foi descrito, o município apresentou um ritmo acelerado de crescimento populacional, que é interrompido a partir desta última década. Do ponto de vista regional, transformações importantes aconteciam nesse período. De acordo com Villela et. al. (2017), a região do meio oeste de Santa Catarina historicamente foi ocupada por pequenas propriedades familiares que se dedicavam principalmente à produção de suínos. A partir da década de 1940 os primeiros frigoríficos foram instalados em cidades da região, sobretudo naquelas que se localizavam próximas da ferrovia. Além da estrutura agrária, as condições do relevo e a herança da imigração europeia são elementos levantados pelos autores para a explicação da formação das agroindústrias na região.

Facco et al. (2014) destacam que, a partir da década de 1950, começam a se instalar na cidade de Chapecó as agroindústrias, consideradas na época a esperança para o retorno do crescimento econômico e populacional. Em 1952 é inaugurada a primeira

indústria desse ramo, chamada Chapecó Alimentos, que se tornou nos anos subsequentes uma das maiores da região. O par industrialização e urbanização marcará deste momento em diante o crescimento populacional, territorial e econômico da cidade.

De acordo com Facco et al. (2014), nos 1950 a cidade já apresentava um importante papel regional, devido principalmente as atividades agroindustriais, mas também pelos comércios e serviços oferecidos e que atraíam a população das cidades próximas. Na década de 1960 destaca-se a instalação da Secretaria de Negócios do Oeste, com o objetivo de mediar as relações do governo estadual de Santa Catarina com a região, demonstrando mais uma vez a importância regional de Chapecó desde essa época.

Nos anos de 1970, Chapecó apresentou grande crescimento econômico, induzido pelo aumento das agroindústrias na cidade. É nesta década que Chapecó fica decididamente marcada como a capital da agroindústria, como marco temos, em 1973, A instalação da Sadia S/A Avícola. No ano seguinte a essa inauguração podemos elencar dois elementos decisivos para a evolução urbana da cidade. Em 1974, é aprovado o primeiro Plano Urbano do município, que revelou a necessidade da criação do zoneamento urbano, sobretudo para delimitar áreas de crescimento industrial. Nesta década também se destaca os investimentos advindos do projeto Comunidade Urbana para Renovação Acelerada (CURA), que segundo Facco et al. (2014), distribuiu desigualmente os investimentos públicos na cidade, valorizando áreas de alta concentração de renda.

Em termos de integração regional o plano urbano de Chapecó demonstrava preocupação em relação a necessidade de integrar a produção da cidade com centros de distribuição. Segundo Facco et al. (2014, p. 197), “em meados da década de 1970, importantes obras de infraestrutura foram concretizadas. No ano de 1974, a BR-282 foi inaugurada, sendo a mais extensa rodovia do Oeste Catarinense, fazendo a ligação dessa região com o litoral e com outras importantes como a BR-116”.

O setor agroindustrial, já consolidado nos anos de 1970, passou por mudanças no seu processo produtivo a partir da década de 1980, com implicações no espaço urbano. Seguindo a tendência de reestruturação econômica, marcada pela terceirização do processo produtivo, novas empresas se instalaram na cidade com o intuito de atender a

essas demandas. Outro processo a ser destacado é a centralização do capital apresentada pelo setor, gerando impactos urbanos e regionais.

Segundo Anschau (2011), ao mesmo tempo em que houve aumento de produção, também se constatou forte concentração de produtores nas últimas décadas (ACCS, 2011; Testa et al., 1996). O alijamento de muitos deles se deu em virtude da reestruturação e da modernização da agroindústria sob o modelo da integração (Alba, 2013), provocando o êxodo rural e o grande aumento da população urbana nas cidades de maior influência na região (VILLELA et al., 2017, p. 116).

No que se refere ao crescimento populacional, este se manteve em contínua tendência de crescimento, levando a implantação de loteamentos populares ao redor das agroindústrias nos anos de 1980., formando cadeias produtivas (Facco et al., 2014), interligando diferentes momentos do processo produtivo da agroindústria e os diferentes usos do solo urbano. Nos anos 1990, foi provado um novo Plano Diretor para o município, tratando de aspectos relevantes para o desenvolvimento e crescimento da cidade. Nessa década vemos um aumento no número de empresas, seja no setor industrial, comercial ou de serviços.

Segundo Alba (2002), em 1995, no município de Chapecó havia 456 empresas industriais, 5.562 estabelecimentos comerciais e 7.519 empresas prestadoras de serviços. Já no ano de 1998 estavam registradas no município 560 indústrias, 6.450 estabelecimentos comerciais e 8.856 empresas prestadoras de serviços, o que comprova que, apesar dos problemas econômico e da crise nacional, em Chapecó, houve crescimento (FACCO et al., 2014, p. 205).

Já na década seguinte, temos a aprovação de um novo Plano Diretor para o município, aprovado no ano de 2004 e revisado em 2007. Originalmente o plano visava conciliar a preservação do meio ambiente com os interesses imobiliários e industriais, porém, segundo os autores, com a revisão empreendida em 2006/2007, muitas das restrições criadas no projeto inicial foram desfeitas em benefício dos principais agentes econômicos que atuam na cidade.

Facco et al. (2014) destacam como uma das transformações recentes que mais impactaram a cidade a construção da Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS), criada em 2009. No ano de 2010, cerca de 41 projetos de loteamentos foram enviados à prefeitura, muitos deles associados à construção dessa universidade, que motivou o fluxo migratório de pessoas, seja para trabalhar ou estudar nessa instituição.

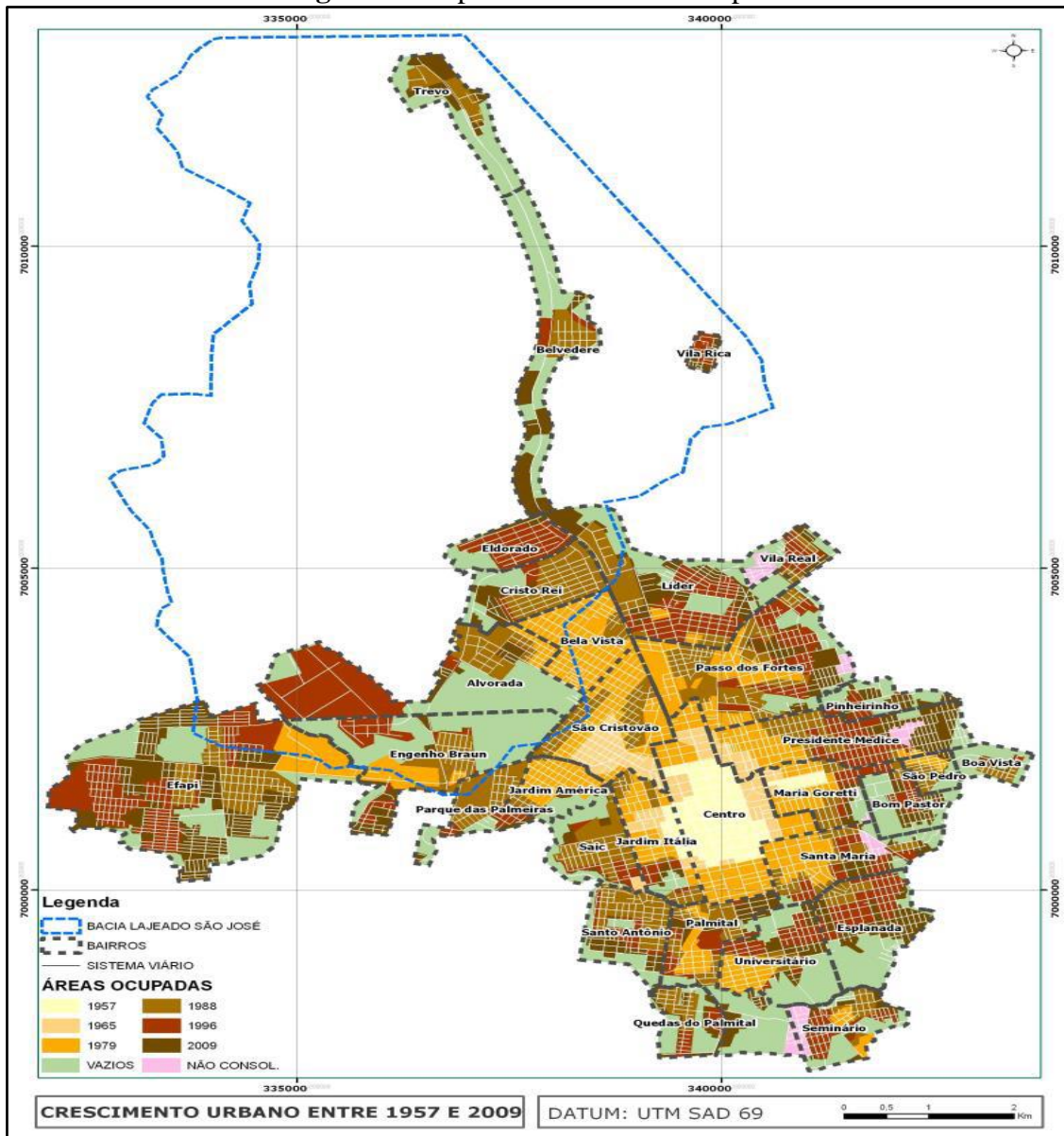
Motter e Batella (2015), analisando o processo de descentralização e recentralização das atividades comerciais de serviços na cidade de Chapecó, identificaram a formação de um subcentro na Av. São Pedro, localizado na área Oeste da cidade, em direção ao bairro Efapi. Por meio de trabalhos de campo e identificação das atividades localizadas ao longo da avenida, os autores concluem que há uma diversificação de atividades terciárias, mas com um claro predomínio do comércio. Entre as atividades que mais se destacam, em termos quantitativos, estão lojas de auto peças, revendedora de veículos e postos de combustível.

Buscando entender as mudanças econômicas na região oeste de Santa Catarina, Villela et al. (2017) perceberam como tendência recente em Chapecó a entrada de novos agentes econômicos advindos de fora da cidade.

Recentemente, há indícios da entrada de capitais nacionais e internacionais, como é o caso, por exemplo, da instalação de uma unidade da rede Walmart (2009) e de um hotel Ibis, além do shopping center supracitado, da marca Pátio, mesclando redes de lojas de caráter regional e também as de abrangência nacional e internacional, que atraem público das diversas cidades da região, reforçando o papel de centro de consumo regional (VILLELA et al., 2017, p. 120).

Na Figura 4, extraída de Facco et al. (2014), vemos a representação do crescimento territorial da cidade de Chapecó. O processo de ocupação de novas áreas na cidade é analisado a partir de 1957, no qual podemos ver que a cidade ainda estava basicamente delimitada pelo seu centro. Em 1965 o registro é de um pequeno crescimento territorial, apenas pequenas parcelas próximas ao centro são incorporadas a malha urbana. Entretanto, na década seguinte a expansão urbana registrada é bastante expressiva, seguindo tanto o sentido norte quanto sul da cidade. Para o ano de 1988 o crescimento tem como elemento uma maior descontinuidade em relação a malha urbana já consolidada, áreas nas diferentes extremidades são ocupadas por novos bairros, consideramos que esta tendência continuada na década seguinte. O último registro, marcando o período 1996 – 2009, apresenta uma menor incorporação de novas áreas, quando comparamos as últimas décadas analisadas, sendo que, em sua maioria, localizados nas periferias geométricas desta cidade.

Figura 4 - Expansão urbana em Chapecó



Fonte: Facco; Fujita; Berto, (2014). Elaboração: Júlie M. Engler (2010).

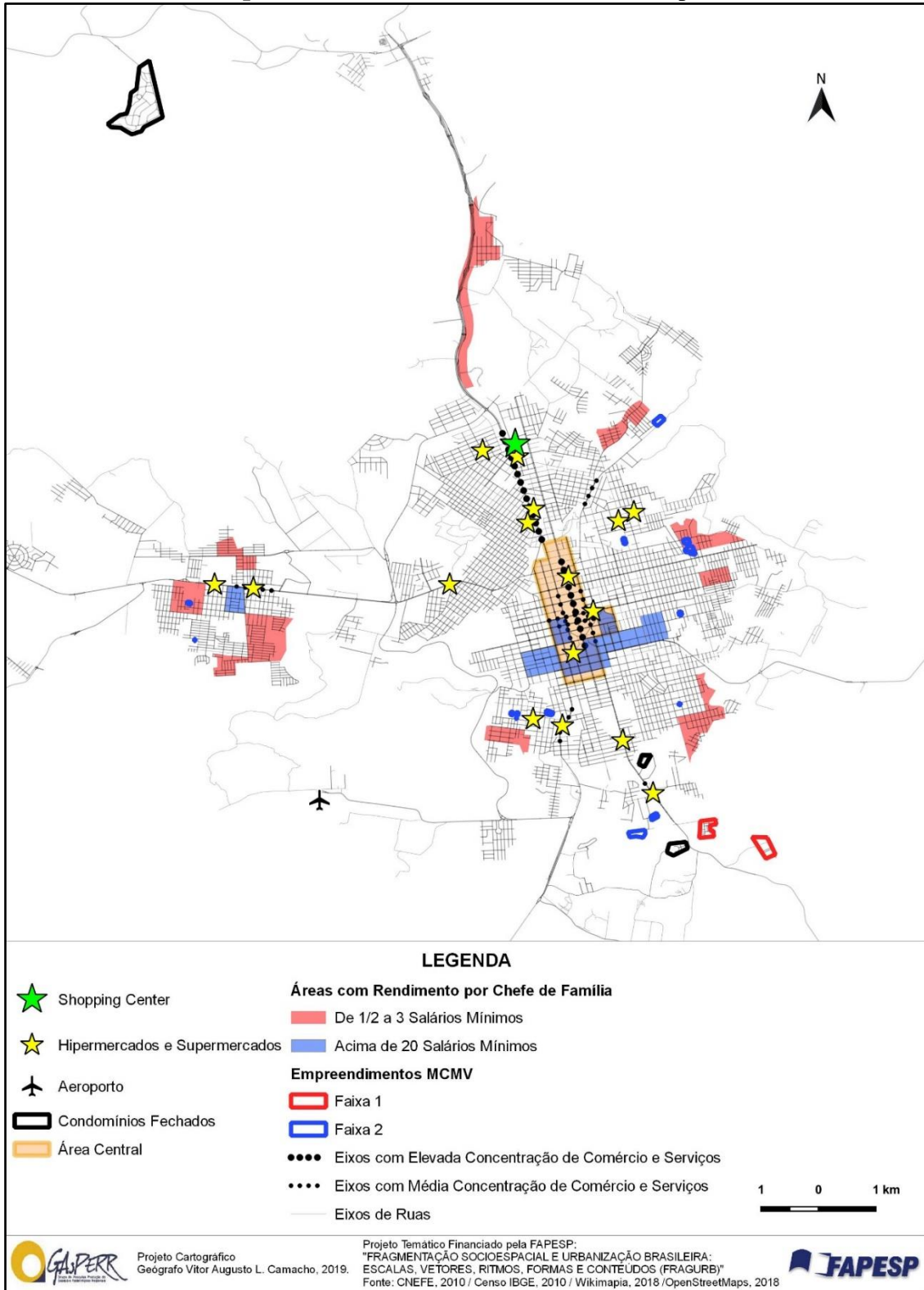
Após realizarmos uma breve descrição da expansão urbana em Chapecó, vamos discorrer sobre os resultados obtidos e representados no mapa síntese (Mapa 8) dos atributos da estrutura urbana da cidade. Comparando-a com as duas cidades já apresentadas, Presidente Prudente e Ribeirão Preto, é possível perceber um grau de complexidade menor nas dinâmicas que o Mapa 8 sugere. O primeiro ponto que nos chama a atenção é a relação centro-periferia, pois neste caso existe a correspondência entre a periferia geométrica e a periferia geográfica, exemplificamos essa afirmação destacando que a presença de cidadãos com faixa salarial de $\frac{1}{2}$ a 3 salários-mínimos está intimamente ligada com uma posição periférica do ponto de vista na sua localização no

espaço urbano (periferia geométrica). Por outro lado, aqueles que possuem uma renda acima de 20 salários-mínimos estão quase que em totalidade residindo na área central ou pericentral.

Essas constatações podem indicar que, para Chapecó, as formas de explicação do espaço urbano pautadas na lógica centro-periférica ainda podem ter um potencial de explicação. Quando levamos em consideração o Mapa 9, com a representação dos limites da área comercial de serviços, segundo a poder público municipal, vemos que é possível afirmar que para Chapecó o centro da cidade ainda permanece como local prioritário de residência dos cidadãos de mais alta renda. Ainda sobre essa área, vemos que a maior parte dos eixos de elevada e média concentração de comércios e serviços estão localizados também no centro da cidade, tendo inclusive a presença de três estabelecimentos caracterizados como supermercados e hipermercados.

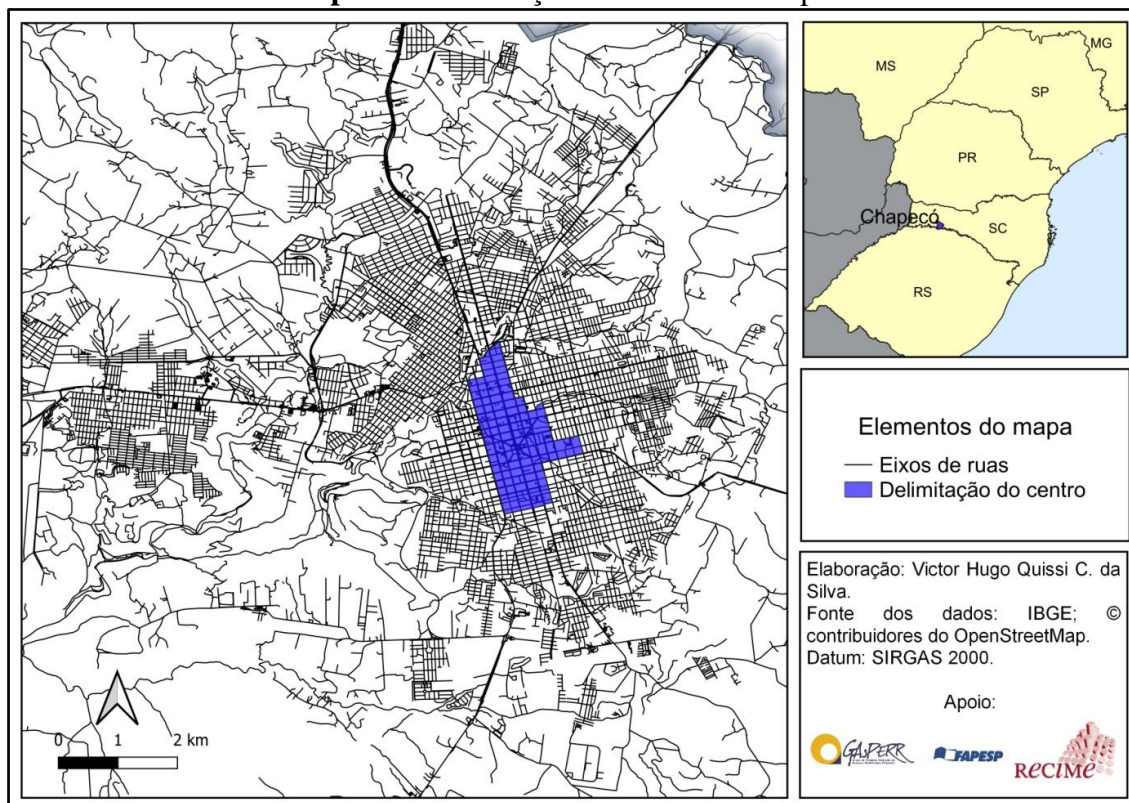
Os hipermercados e supermercados, de um modo geral, apresentam uma disposição mais dispersa ao longo da malha urbana, percebemos a presença deles até mesmo nas áreas mais afastadas do centro principal. Porém, também notamos que há a preferência pela localização em ruas ou avenidas que possibilitam uma maior circulação, ou que garantem maior acessibilidade a esses estabelecimentos. A presença nessas vias de maior circulação também pode denotar uma ligação desses estabelecimentos com um mercado consumidor maior, indo além dos limites internos à cidade, conectando-se a rede de cidades a qual ela faz parte. O papel de centro de consumo para cidades de menor porte poderá ser melhor analisados por pesquisas que se debrucem com mais detalhes e com o uso de outras metodologias, porém, esses resultados obtidos nos dão base para ao menos construir hipóteses.

Mapa 8 – Síntese da estrutura urbana de Chapecó



Fonte: GAsPER. Projeto cartográfico: Vitor Augusto L. Camacho.

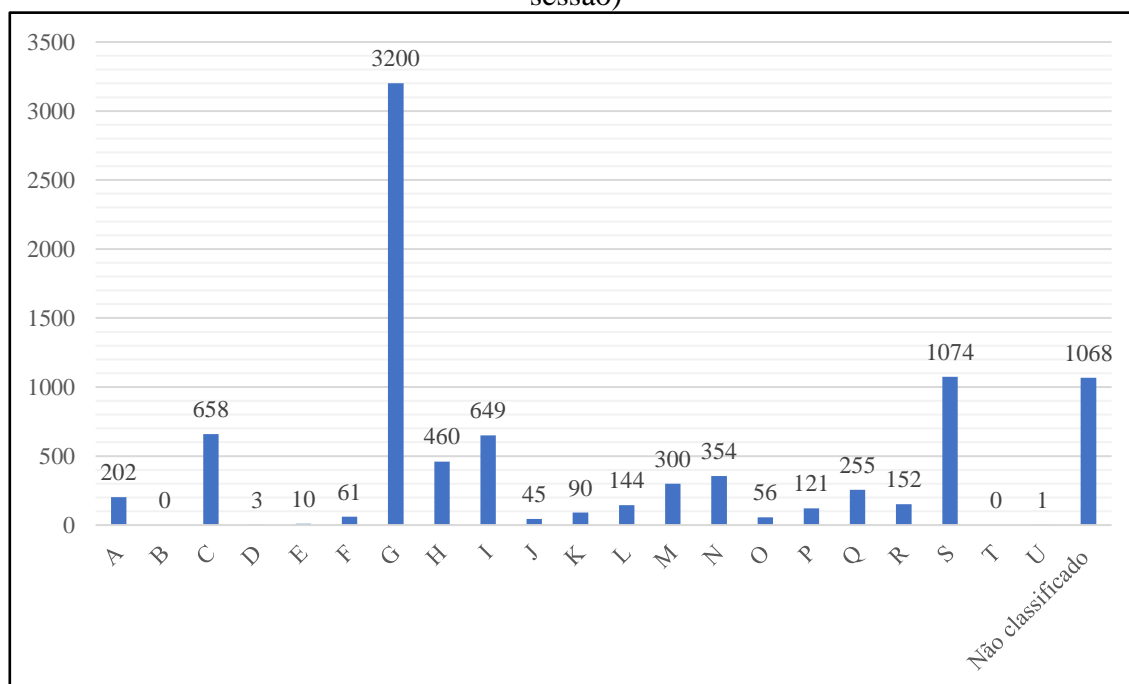
Mapa 9 – Localização do centro de Chapecó



Fonte: IBGE; Prefeitura Municipal de Chapecó. Elaboração: Victor Hugo Quissi.

Apresentamos no Gráfico 4 a disposição quantitativa dos estabelecimentos CNEFE classificados segundo a CNAE para o nível sessão. As sessões que mais se destacam são: **G** (Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas), **S** (Outras atividades de serviços), **I** (Alojamento de alimentação) e **C** (Indústria de transformação) respectivamente em ordem decrescente de importância. Notamos uma diferença entre Chapecó e as duas outras cidades já analisadas neste trabalho, nas anteriores a quarta sessão com maior destaque é a **H** (Transporte, armazenagem e correio), no entanto, neste caso as indústrias de transformação obtiveram maior destaque. Podemos supor que isso ocorre devido ao papel que as agroindústrias desempenham no município, algo que já discutimos anteriormente.

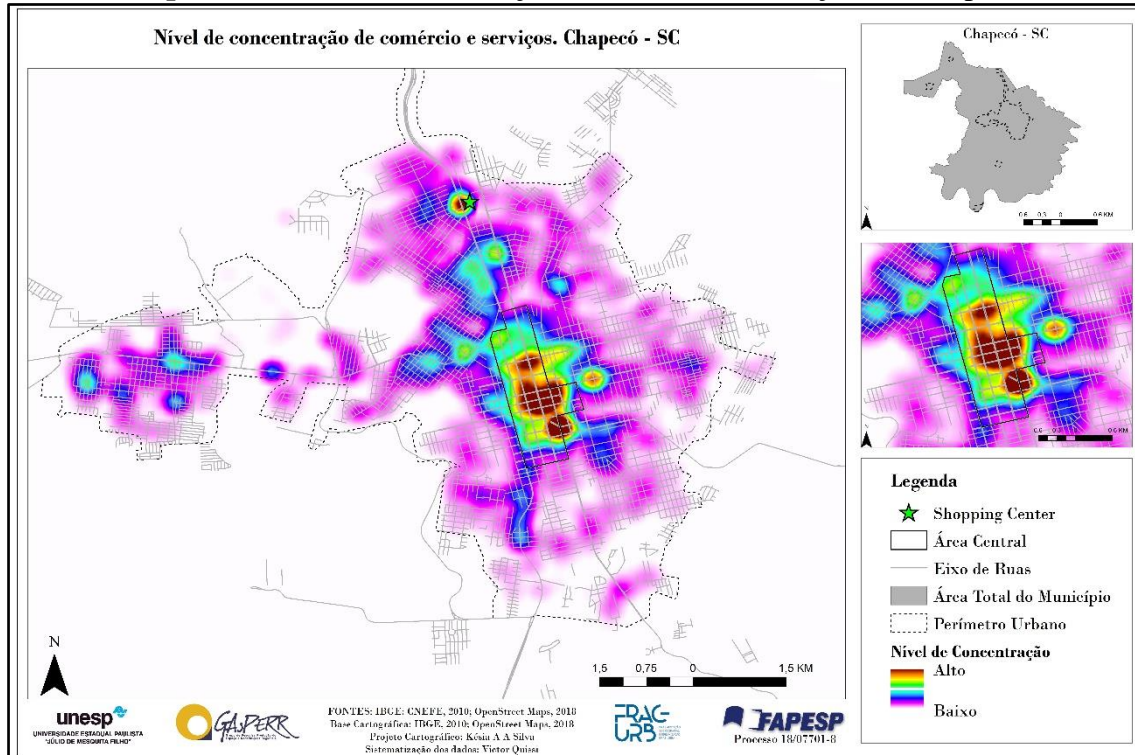
Gráfico 3 – Chapecó – Distribuição dos endereços CNEFE segundo a CNAE (nível sessão)



Fonte: CNEFE/CNAE; Elaboração: Victor Hugo Quissi.

A seguir, inserimos a representação das densidades de comércios e serviços em Chapecó (Mapa 10). Nos parágrafos anteriores escrevemos que a lógica centro-periferia ainda pode ser válida para explicar a dinâmica da estrutura urbana da cidade, demos destaque a partir do Mapa 9 as localizações dos cidadãos de menor e de maior renda, respectivamente moradores da periferia e do centro de Chapecó. Quando analisamos o Mapa 10 percebemos que o maior nível de concentração de comércios e serviços está no centro da cidade, com poucas áreas com concentrações que possam equiparar-se aquelas apresentadas no centro principal.

No mapa 9 vemos um eixo de elevada concentração de comércio e serviços que parte da área pericentral em direção ao norte da cidade, até onde está localizado o único *shopping center*. Neste eixo também encontramos supermercados e hipermercados, indicando que a reconcentração das referidas atividades se deu em Chapecó em forma de um eixo que se desloca até uma área de concentração de comércio e serviços. Quando comparamos com os resultados do Mapa 10 percebemos justamente esse padrão, rumo ao norte novos estabelecimentos vão se localizando, principalmente no *shopping center*, uma das únicas áreas que consegue alcançar o mesmo nível de concentração do centro principal.

Mapa 10 – Nível de concentração de comércio e serviços em Chapecó

Fonte: IBGE/CNEFE, 2010. Projeto cartográfico: Késia A. A. Silva e Vanessa Lacerda.
 Organização dos dados: Victor Hugo Quissi.

Percebemos, até o momento, quão importante essas grandes plataformas comerciais e de serviços são para configuração de centralidade urbana, principalmente pela capacidade de aglutinar em seu interior um número elevado de estabelecimentos. Outros elementos devem ser levados em consideração também, entretanto, devido aos limites deste trabalho e das metodologias que empregamos não vamos nos aprofundar nesta discussão. Porém, como salienta Santos (2019), novas estratégias vêm sendo utilizadas por grandes redes de lojas do varejo, tendo por finalidade a fidelização do cliente à empresa, sendo o crédito ao consumidor uma das que se destacam contemporaneamente.

A partir dos resultados que obtivemos e que estão representados no Mapa 10 é possível afirmar que há, de fato, uma multiplicação de áreas concentradoras de atividades comerciais e de serviços, o que chamamos no capítulo 1 de multicentralidade (SPOSITO, 2010). Um exemplo a ser destacado é a formação de concentração de média intensidade na área mais a oeste da cidade, no bairro Efapi, bastante distante do centro principal. Esta concentração, apesar de não apresentar grande nível de intensidade, denota o aparecimento de subcentros em bairros mais afastados e, por conseguinte, de novas áreas centrais, mesmo que de menor importância quando comparadas ao centro principal.

Concluimos então, que apesar de podemos afirmar que existe a conformação de uma multiplicação de centros em Chapecó, não parece que se desdobrou ainda na formação de uma policentralidade. Fazemos essa afirmação porque há evidências representadas no Mapa 10 de que o centro principal continua sendo o de maior importância e, ainda que existam novas concentrações, estas não conseguem se equiparar a ele em termos de nível de concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços.

3.4. Ituiutaba – MG

A última cidade que apresentamos neste trabalho é Ituiutaba (MG). Em comparação com as anteriores possui o menor quantitativo populacional, sendo este de aproximadamente 91.171. De acordo com os estudos do IBGE, ela alcança a posição hierárquica de Centro sub-regional B e seis cidades sob sua influência (IBGE, 2008). No quadro abaixo (Quadro 10) vemos o crescimento da população do município. Em 1940, Ituiutaba registava uma população de 35.052 habitantes, número que cresceu nas décadas seguintes até os anos de 1970 quando o município apresentou um decréscimo populacional. A partir de 1980 o município manteve um contínuo ritmo de crescimento populacional, com acréscimos de pequena intensidade quando comparamos com as demais cidades estudadas nesta pesquisa.

Quadro 10 – Evolução populacional em Ituiutaba

ANO	POPULAÇÃO
1940	35.052
1950	52.472
1960	70.706
1970	64.656
1980	74.240
1990	84.577
2000	89.091
2010	92.171
2020*	104.671

Fonte: IBGE; Organização: Victor Hugo Quissi. *Estimativa do IBGE.

Diferente das outras cidades, Ituiutaba possui o menor porte demográfico e a menor posição hierárquica dentro de sua rede urbana. Sendo assim, consideramos importante afirmar que apesar desta cidade não possuir alto grau de polarização, não significa que esta cidade não desempenha papel relevante, principalmente, para o consumo de bens e serviços na região mais próxima. Ainda sobre o papel desempenhado por Ituiutaba na rede urbana mineira, baseando-se no estudo do IBGE citado por nós anteriormente, Miyazaki (2018, p. 28) afirma.

Embora não apresente, portanto, um alto grau de polarização, atende alguns municípios mais próximos por meio da oferta de bens e serviços no contexto de sua área de influência. Podemos citar, como exemplos, o comércio e os serviços, sobretudo em relação à saúde e educação superior. Tal centralidade coloca a cidade como principal centro urbano do extremo oeste do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, sendo que na proposta de Divisão Urbano Regional do IBGE, Ituiutaba compõe, juntamente com outros cinco municípios, a região de articulação urbana.

Abordando um pouco sobre a formação histórica da cidade, podemos afirmar que Ituiutaba é originária de um antigo povoado de nome São José do Tijuco, formado inicialmente a partir da construção de uma capela em 1832. Apesar do povoado ter sua formação ligada com as migrações do século XIX, será apenas no início do século XX que esta cidade, que na época recebia o nome de Vila Platina, vai conseguir o *status* de município, mais precisamente no ano de 1901. O nome Ituiutaba só será adotado oficialmente em 1917.

Levando em consideração a análise do desenvolvimento econômico de Ituiutaba feita por Nascimento e Melo (2010), podemos dizer que as décadas de 1950 e 1960 são marcadas pelo crescimento populacional gerado pelo aumento da atividade agrícola ligada à rizicultura (produção de arroz). Percebemos, a partir de dados levantados pelos autores, que o arroz se mantém como principal gênero agrícola até o censo de 1991, porém, com uma tendência de queda na quantidade produzida a partir da década de 1960.

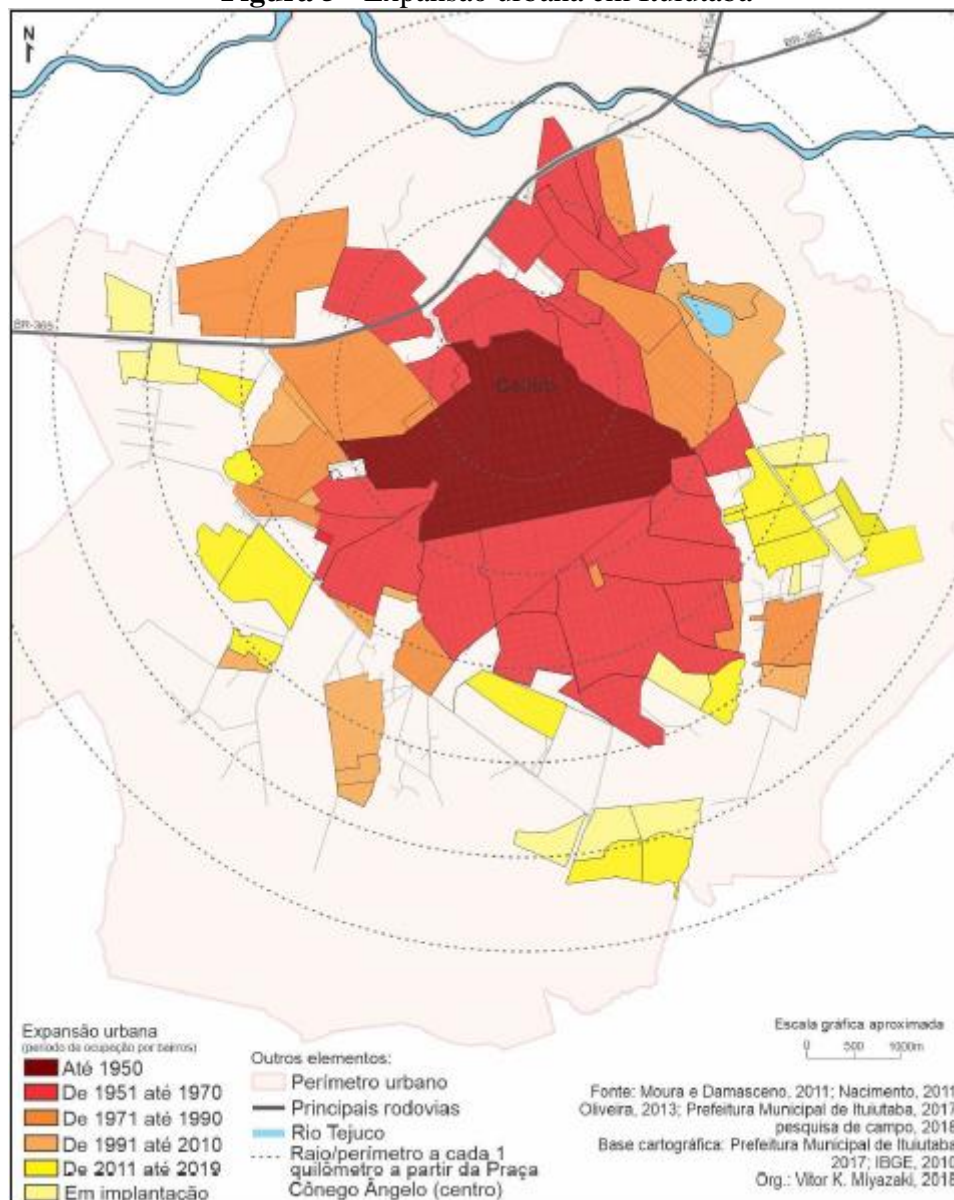
A partir da década de 1970, a pecuária ganha terreno no município, sendo implantada por muitos agricultores, substituindo as plantações de arroz. Paralelo ao crescimento desta atividade, temos como consequência a diminuição nas taxas de crescimento populacional de Ituiutaba, devido à quantidade menor de força de trabalho necessária para a atividade pecuária. Parte dos trabalhadores que estavam empregados na atividade rizicultora vão procurar trabalho na cidade, o que pode ser constatado pelo aumento da taxa de urbanização a partir desta década.

Nos anos de 1980, chegam ao município importantes agentes econômicos ligados à atividade agroindustrial, principalmente nos ramos de produção e processamento de carne e leite. “Assim, dentre as empresas importantes para o crescimento econômico do município destacam-se, a partir desse contexto, a Nestlé Brasil, o Frigorífico Bertin e o Laticínio Canto de Minas” (NASCIMENTO; MELO, 2010, p. 16).

Miyazaki (2018) destaca dois momentos do crescimento urbano de Ituiutaba, o primeiro referente aos anos de 1950 a 1960, marcado pelo crescimento em direção ao sul e norte da cidade, posteriormente, no período de 1970 a 1990, a expansão territorial da cidade voltou-se principalmente para as direções leste e oeste. Porém, em ambos os períodos, Ituiutaba teve pouca expansão territorial. Como também é destacado pelo mesmo autor, será a partir dos anos 1990 que a expansão da cidade ganhará mais força.

É a partir da década de 1990 que se inicia um processo de expansão territorial de maneira mais dispersa e por meio da constituição de áreas urbanas territorialmente descontínuas. A partir deste momento, alguns bairros foram implantados numa distância de quatro a cinco quilômetros da área central, incluindo-se alguns conjuntos habitacionais. Tem-se uma expansão considerável das áreas periféricas, com constituição de descontinuidades territoriais e ampliação das distâncias em relação ao centro da cidade (MIYAZAKI, 2018, p. 29).

A implantação de conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) foi fator preponderante para a expansão da cidade, rumo à periferia, e em alguns casos, em descontinuidade com o tecido urbano já consolidado. Miyazaki (2018) também ressalta a precária condição das vias de acesso a esses bairros, o que é agravado pela distância em relação ao centro, numa cidade em que persiste uma estrutura monocêntrica. Na Figura 5 podemos ver a expansão territorial da cidade de Ituiutaba, com destaca para as descontinuidades dos novos bairros pós 1991.

Figura 5 - Expansão urbana em Ituiutaba

Fonte: Miyasaki (2018).

A Figura 5 mostra exatamente como se deu o processo de expansão da cidade de Ituiutaba, entre 1950 a 2019. Os intervalos expressados na figura estão divididos em períodos de 20 anos, com exceção dos dois últimos, os quais estão representando um intervalo de menos de 10 anos (2011 – 2019) e o último mostra as áreas que ainda estão sendo incorporadas ao tecido urbano. No primeiro intervalo (1951 – 1970) observamos o maior crescimento territorial da cidade, porém mantendo uma continuidade com o centro da cidade. Já nos dois períodos seguintes a área incorporada diminui, mas mantém-se uma cidade compacta, ou seja, com poucas descontinuidades. Como foi possível perceber pela leitura de Miyasaki (2018) e mais especificamente da Figura 5, apenas a partir dos anos 1990 Ituiutaba vai apresentar pequenas descontinuidades no seu tecido urbano, mas sem

que com isso possamos afirmar que neste caso existe a formação de uma cidade dispersa, fruto de uma urbanização difusa.

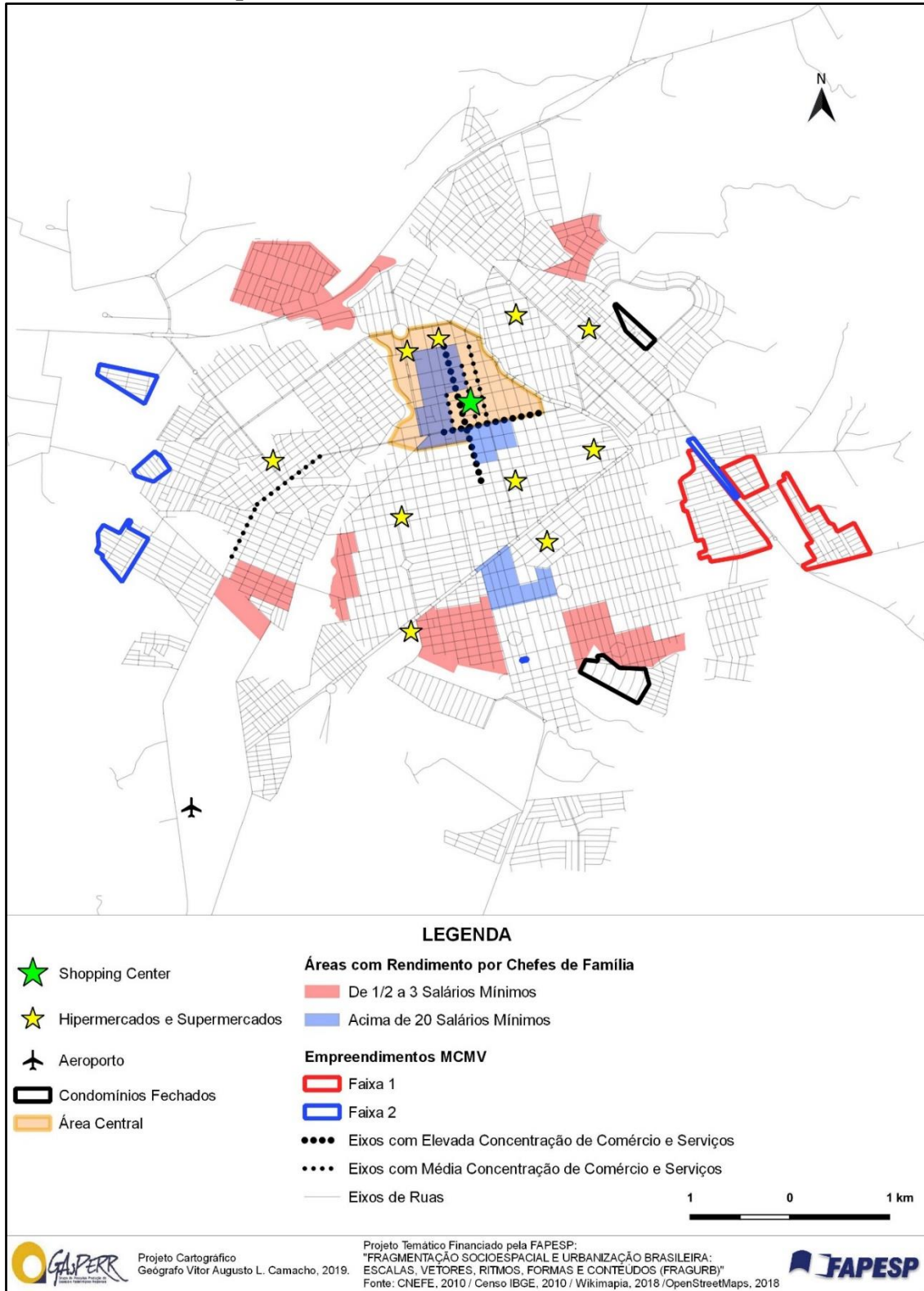
No Mapa 11 representamos os principais elementos da estrutura urbana de Ituiutaba, fundamental para construção de hipóteses e verificação da ocorrência de quais tendências a urbanização desta cidade. A primeira característica que chama atenção após a leitura do Mapa 11 é a forte presença da população com mais de 20 salários-mínimos no centro da cidade, demonstrando que, pelo menos do ponto de vista do local de residência, o centro de Ituiutaba não passou por um processo de popularização, constituindo-se ainda como local preferencial para a população de mais alta renda. Apenas uma área fora do centro apresentou população nesta mesma faixa de renda, mas ainda sim com uma extensão menor do que a aquela presente do centro principal.

Por outro lado, quando buscamos a localização daqueles cidadãos com faixa salarial entre $\frac{1}{2}$ e 3 salários-mínimos é nítido que eles moram em bairros mais afastados do centro da cidade, seja na porção norte ou sul. Quando levamos em conta a implantação dos conjuntos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), também notamos que eles foram implementados nas áreas mais distantes do centro principal, afirmando a tendência recente apresentada por Miyasaki (2018) de certa descontinuidade em relação ao tecido urbano já consolidado. Estes, por sua vez, estão nas extremidades a oeste e a leste de Ituiutaba.

A partir dessa breve descrição percebemos uma certa semelhança com a configuração geral apresentada em Chapecó, ou seja, diferindo das duas primeiras cidades, de modo geral, o centro principal continua sendo o local principal de moradia das camadas de maior renda e a periferia da cidade o de moradia daqueles com menor renda.

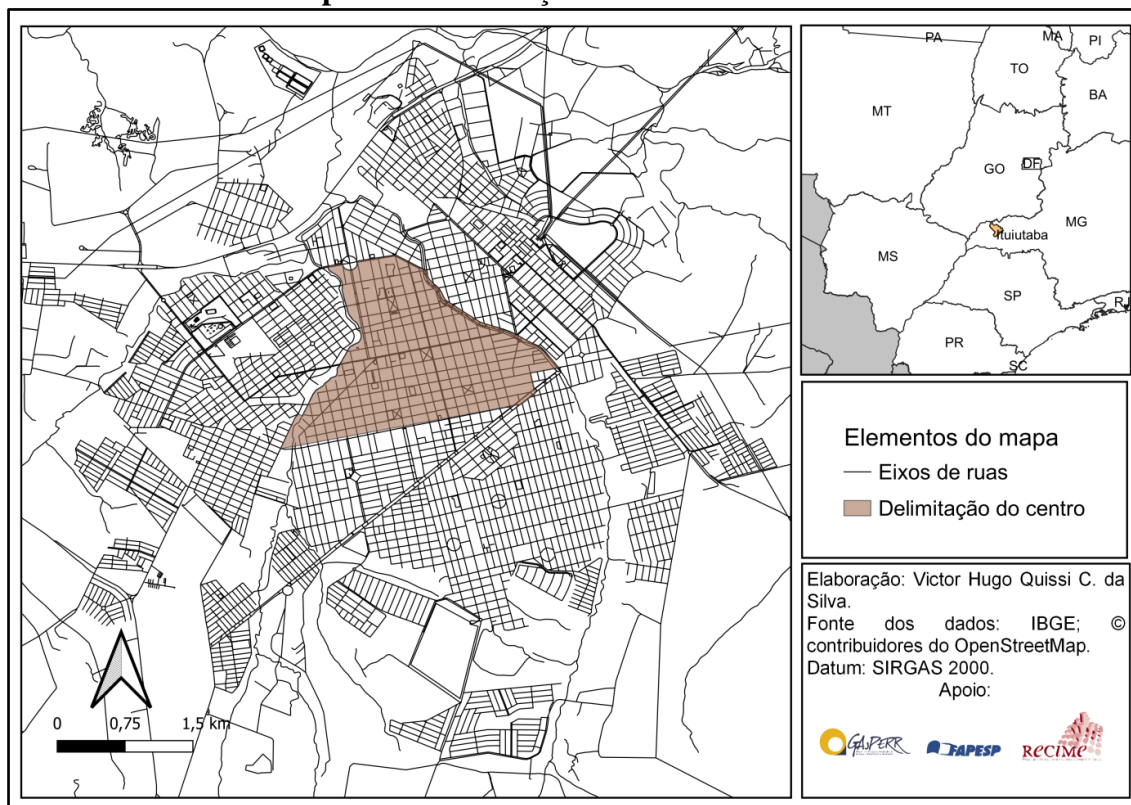
Levando em consideração que Ituiutaba ainda é bastante compacta, com pouco espraiamento de sua malha urbana, quando verificamos a distribuição dos supermercados e hipermercados notamos uma pequena dispersão. De modo geral, eles estão localizados próximos a área central ou até mesmo dentro dela, com algumas exceções que estão um pouco mais distantes. O que chama nossa atenção sobre estes estabelecimentos é a proximidade deles em relação as áreas com população de mais de 20 salários-mínimos ou dos condomínios fechados, seja na parte mais ao sul ou mais à leste da cidade.

Mapa 11 – Síntese da estrutura urbana de Ituiutaba



Fonte: GASPER. Projeto cartográfico: Vitor Augusto L. Camacho.

Mapa 12 – Localização do centro de Ituiutaba



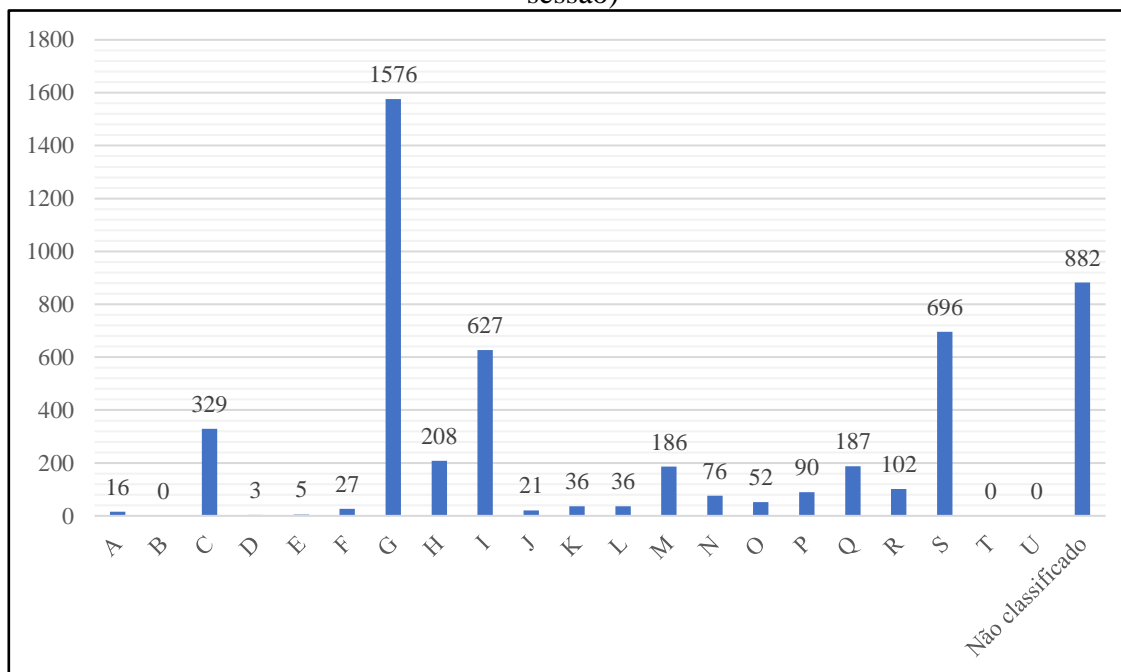
Fonte: IBGE; Prefeitura Municipal de Ituiutaba. Elaboração: Victor Hugo Quissi.

Quando comparamos os mapas 11 e 12 vemos um centro mais estendido no segundo do que no primeiro mapa. Portanto, se levarmos em consideração o Mapa 12, há presença ainda maior de supermercados e hipermercados no centro da cidade do que quando olhamos apenas o Mapa 11. Outra comparação interessante e digna de ser destacada é em relação aos eixos de elevada e média concentração de comércio e serviços. Esses eixos estão, sem dúvida, mais presentes no centro da cidade, porém, mais uma vez quando tomamos a delimitação do centro do Mapa 12 como parâmetro esta densidade no centro principal da cidade é mais uma vez ainda maior, inclusive não existindo nenhum eixo de elevada concentração fora desta área.

Em consonância com a maneira pela qual apresentamos as cidades anteriores, construímos também um gráfico que pudesse representar a distribuição dos endereços CNEFE classificados dentro do primeiro nível da CNAE (nível sessão). Neste aspecto, Ituiutaba é mais semelhante que Chapecó do que em relação as cidades de Presidente Prudente e Ribeirão Preto, se essas duas últimas têm a sessão **H** (Transporte, armazenagem e correio) na quarta posição das atividades com maior número de estabelecimentos, nas duas primeiras é a sessão **C** (Indústria de transformação) a que

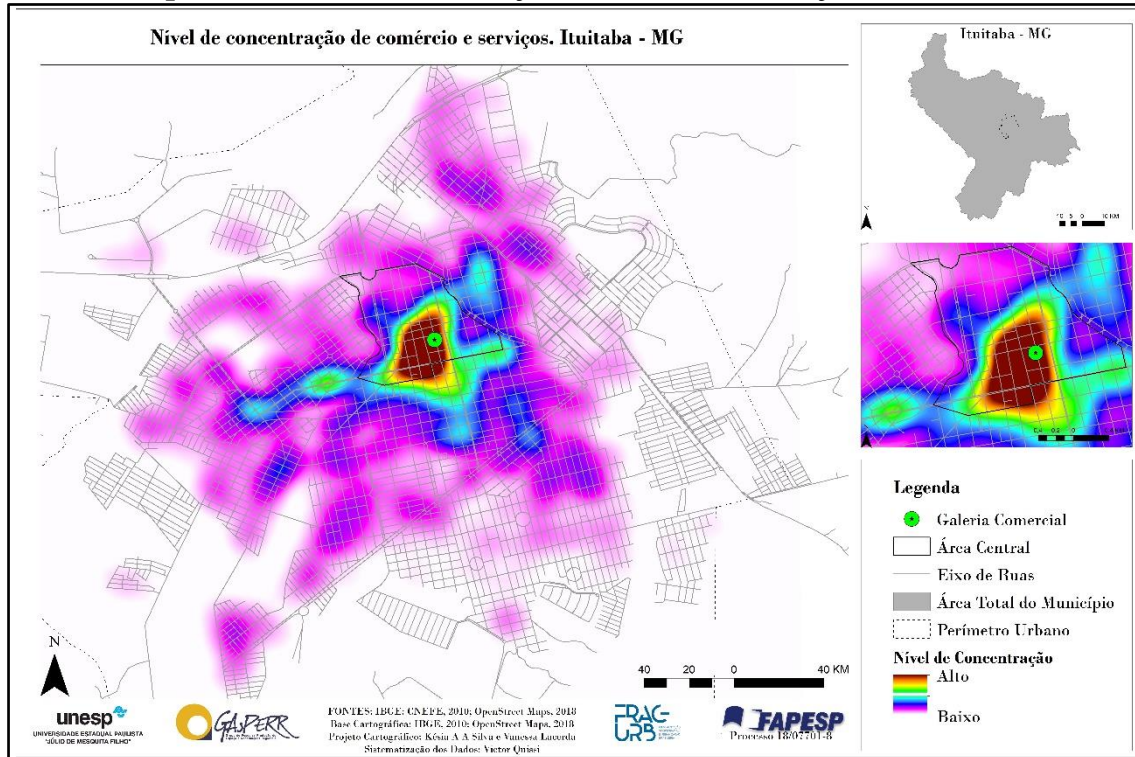
ocupa tal posição. Sendo assim, em Ituiutaba a distribuição das atividades se deu da seguinte forma: **G** (Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas), **S** (Outras atividades de serviços), **I** (Alojamento de alimentação) e **C** (Indústria de transformação), respectivamente em ordem decrescente de importância.

Gráfico 4 – Ituiutaba – Distribuição dos endereços CNEFE segundo a CNAE (nível sessão)



Fonte: CNEFE/CNAE; Elaboração: Victor Hugo Quissi.

Após verificarmos como se distribuem os endereços CNEFE segundo a o nível sessão da CNAE, vamos apresentar a representação cartográfica desses endereços, (Mapa 13). Entre as quatro cidades estudadas neste trabalho, Ituiutaba é a que possui o menor nível de complexidade em termos da divisão social e econômica do espaço urbano. A permanência de um padrão mais compacto da malha urbana, contrapondo-se a tendência de difusão territorial percebida e descrita para as cidades de Presidente Prudente e Ribeirão Preto, contribui grandemente para uma menor descentralização das atividades comerciais e de serviços. Portanto, consideramos que em Ituiutaba permanece a dinâmica centro-periferia, com o aparecimento de poucos subcentros comerciais e de serviços que, inclusive, não alcançam o mesmo nível de concentração do centro principal.

Mapa 13 – Nível de concentração de comércio e serviços em Ituiutaba

Fonte: IBGE/CNEFE, 2010. Projeto cartográfico: Késia A. A. Silva e Vanessa Lacerda.
 Organização dos dados: Victor Hugo Quissi.

Desta forma, mais uma vez vemos mais semelhanças entre Ituiutaba e Chapecó do que em relação as duas outras cidades, devido ao grau de complexidade que elas apresentam. Entretanto, se em Chapecó o *shopping center* está localizado fora do centro principal e representando o principal subcentro em termos de concentração de comércios e serviços, em Ituiutaba o *shopping center* localiza-se no próprio centro da cidade, como podemos observar no Mapa 11. Dizendo de outra forma, se no primeiro caso essa plataforma é um fator fundamental para a desconcentração das atividades comerciais e de serviços, no segundo caso ela desempenha um papel de reforço da centralidade do centro principal. Mesmo em cidades que apresentam pouca presença de núcleos secundários, os *shopping centers* adotaram estratégias espaciais distintas ora criando novas áreas centrais, ora reafirmando o papel do centro principal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com as discussões e análises desenvolvidas ao longo deste trabalho pudemos, em primeiro lugar, demonstrar as potencialidades e limitações do uso do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatístico (CNEFE) e da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) em estudos na Geografia urbana. A base de dados oferecida pelo CNEFE nos possibilitou realizar um estudo comparativo entre cidades brasileiras de diferentes estados e regiões, consequência da abrangência do levantamento feito pelo IBGE. Apesar desta base de dados não ser construída especificamente para investigações sobre distribuição de atividades comerciais, de serviços ou até mesmo industriais, a maneira como ela foi elaborada nos dá condições para efetivar este tipo de estudo.

Como relatamos no Capítulo 2, o CNEFE realiza uma primeira classificação dos usos do solo, separando-os em sete variáveis. No entanto, atestamos que o uso do CNAE logrou ser de grande importância para que pudéssemos construir uma base de dados com informações mais detalhadas a respeito das atividades econômicas em cada uma das cidades estudadas nesta pesquisa. O nível de detalhamento alcançado poderia ser mais bem explorado por nós neste trabalho, porém devido as nossas limitações, sejam elas do ponto de vista do tempo e da dimensão da pesquisa, ou das limitadas capacidades técnicas do autor, preferimos apenas trabalhar com o nível sessão da CNAE, ou seja, seu primeiro nível. Mesmo assim, conseguimos demonstrar com as representações cartográficas e os demais resultados como se dá a distribuição das atividades econômicas nas cidades estudadas, dando destaque para aqueles do setor de comércio e de serviços.

Os resultados obtidos após o processo de classificação e construção do banco de dados nos deu as condições necessárias para a produção de mapas com a representação das concentrações comerciais e de serviços em Presidente Prudente, Ribeirão Preto, Chapecó e Ituiutaba. A partir da descrição desses mapas e das outras informações e representações cartográficas que foram de fundamental importância para a realização de nossa análise, pudemos inferir processos socioespaciais e levantar algumas hipóteses. Destaca-se as diferenças encontradas em cada uma das cidades, tendo em vista o tamanho

demográfico, a posição hierárquica ocupada na rede urbana, o processo de expansão urbana, a localização dos principais elementos da estrutura urbana, a delimitação do centro segundo a lei de zoneamento urbano de cada município e, por fim, a representação das concentrações de comércios e de serviços.

No que se refere ao nível sessão da CNAE percebemos que Presidente Prudente e Ribeirão Preto se diferenciam de Ituiutaba e Chapecó, as duas primeiras cidades expressaram o mesmo padrão de distribuição das atividades, assim como as duas outras cidades também o fizeram, porém com algumas diferenças. As três sessões CNAE mais recorrentes nas quatro cidades foram: **G** (Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas), **S** (Outras atividades de serviços), **I** (Alojamento de alimentação). Entretanto, a quarta posição fez com que elas apresentassem uma diferença, distinguindo as duas primeiras cidades das duas últimas. A sessão **H** (Transporte, armazenagem e correio) é a que aparece em Presidente Prudente e Ribeirão Preto, por outro lado, é a sessão **C** (Indústria de transformação) que ocupará a quarta posição em Chapecó e Ituiutaba.

Em todas elas existe certa correspondência entre a delimitação do centro principal, dado pelo zoneamento urbano, e as maiores manchas de concentração comercial e de serviços. Porém, cada cidade apresenta um determinado nível de complexificação da sua estrutura urbana, algumas com maior número de outras concentrações ao longo da malha urbana e outras com menor número delas.

O caso de Ribeirão Preto é o que mais se destaca como aquela que contém número maior de concentrações. Portanto, podemos dizer que os processos de desconcentração e reconcentração das atividades comerciais e de serviços nesta cidade são mais expressivos, denotando uma maior complexificação de seu espaço urbano. Como era de se esperar, Ituiutaba é a cidade mais próxima de um padrão monocêntrico, com pouca descentralização-recentralização de estabelecimentos de comércios e serviços fora da área central.

Em termos de semelhanças e diferenças entre as cidades também podemos notar que, a partir dos mapas com os elementos fundamentais da estrutura urbana das cidades e com as concentrações comerciais e de serviços, Presidente Prudente e Ribeirão Preto estão mais próximas de uma ruptura no padrão de estruturação centro-periferia do que

quando analisamos Chapecó e Ituiutaba. Portanto, chegamos à conclusão de que nas duas primeiras, além das lógicas de segregação socioespacial, também podemos levantar a hipótese de que nelas está em curso o processo de fragmentação socioespacial.

Chapecó e Ituiutaba ainda possuem em seu centro principal os maiores níveis de concentração de comércio e serviços, e poucas ou nenhuma área que alcance a densidade apresentada pelos seus respectivos centros. Outro elemento importante e que corrobora o argumento defendido no parágrafo acima e no Capítulo 3 deste trabalho é a divisão social do espaço urbano destas cidades. Em ambas, o centro principal, além das características descritas, também continua sendo o local preferencial de moradia das camadas de mais alta renda da cidade, enquanto aqueles cidadãos com menor renda localizam-se em sua maioria nas periferias das referidas cidades.

Em todos os casos, porém, vemos que os *shopping centers* cumprem um papel de grande importância. Essas plataformas, quando localizadas fora da área central, expressam novas concentrações comerciais e de serviços, representando destacados subcentros. Presidente Prudente representa bem essa estruturação, há uma perfeita correspondência entre a localização dos dois *shopping centers* da cidade e das duas manchas de concentração comercial e de serviços mais fortes fora do centro principal. Em Chapecó, a concentração que está mais distante do centro principal é justamente a que se expressa no *shopping center* da cidade.

Em Ribeirão Preto concluímos que os *shopping centers* ora reforçam a centralidade exercida pelo centro principal, ora contribuem para distribuição dela ao longo da cidade, principalmente em direção as áreas em que se localizam a população de mais alta renda e os condomínios fechados. Em relação ao reforço da centralidade do centro principal, Ituiutaba apresenta um único *shopping center* e o tem localizado justamente no centro da cidade, nos influenciando a considerar que nesta cidade há também permanências no que se refere a importância do centro principal, bem mais notáveis do que em Ribeirão Preto, dado a quase exclusiva concentração de atividades terciárias no centro principal.

Para finalizar, gostaríamos deixar claro que na construção de um trabalho científico o levantamento de hipóteses e a descrição de processos, mais do que um mero exercício especulativo e desprovido de base teórica ou empírica, se constitui como uma

contribuição possível e necessária ao trabalho do cientista e pesquisador. Este foi o caminho adotado neste trabalho. Através da execução cuidadosa de procedimento metodológicos pudemos produzir um material suficientemente necessário para a construção de hipóteses e inferência de processos socioespaciais. Nossa intenção é que as questões levantadas possam suscitar novas pesquisas e o conseqüente aprimoramento dos estudos sobre a centralidade intraurbana em cidades médias no Brasil.

REFEFRÊNCIAS

ALBANO, Mayara Pissutti. **A importância do Planejamento urbano ambiental: a habitação social e a expansão urbana em Presidente Prudente – SP.** 165f. Dissertação (Mestrado Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional) – Universidade do Oeste Paulista – Unoeste, Presidente Prudente, SP, 2013.

BALBIM, Renato. Mobilidade - Uma abordagem sistêmica. In BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. (Org.). **Cidade e movimento – Mobilidade e interações no desenvolvimento urbano.** 1 ed. Brasília: IPEA, 2016, v. 1, p. 23-42.

BRAGA, Rhalf Magalhães. Tendências e perspectivas das teorias locacionais no Capitalismo Contemporâneo. **Rev. GEOGRAFARES**, n. 6, p. 167-179, 2008.

BATTISTAM, Carolina Karoll. **Procedimentos de pesquisa em Geografia do Comércio e do Consumo delimitação, intensidade e especialização de áreas centrais. Análises a partir de Marília/SP, São Carlos/SP, e São José do Rio Preto/SP.** 2015. 108f. Trabalho de conclusão de curso (graduação em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2015.

CARLI, Letícia Aparecida Dias. **Delimitação, intensidade e especialização de áreas comerciais. Uma proposição para o estudo das áreas centrais em cidades médias a partir da análise dos Índices de Densidade Informacional para os casos de Presidente Prudente – SP e Ribeirão Preto – SP.** 2015. 141f. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2015.

_____. **Inovações tecnológicas e mudanças em padrões locacionais de atividades de comércio e serviços: estudo sobre a configuração da centralidade intraurbana em Ribeirão Preto (SP), 2019.** 278 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciência e Tecnologia, Presidente Prudente.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade.** São Paulo: Contexto, 1992.

_____. Diferenciação socioespacial. **Rev. Cidades**, Presidente Prudente, vol. 4, n. 6, p. 45-60, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** São Paulo: Ática, 2002.

_____. Processo, forma e significado: uma breve consideração. **Rev. Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre, 2009

FACCO, Janete; FUJITA, Camila; BERTO, James Luiz. Agroindustrialização e urbanização de Chapecó – SC (1950-2010): uma visão sobre os impactos e conflitos urbanos e ambientais. **Rev. Desenvolvimento Regional**, Santa Cruz do Sul, v. 19, n. 1, p. 187-215, jan./abr. 2014.

GOMES, Mariana Cristina da Silva. **Procedimentos de pesquisa em geografia do comércio**: uma proposição para o estudo das áreas centrais em cidades médias a partir da análise dos índices de densidade informacional da cidade de São Carlos (SP). 2016. 219 f. Trabalho de conclusão (Bacharelado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

GUZMÁN, Alejandro Ramírez; HERNÁNDEZ, Kitziah Marcela. La fragmentación urbana y la segregación social - una aproximación conceptual. **Rev. Legado**, Cidade do México, jul./dez, p. 41-55, 2013.

IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro, 2008.

MIYAZAKI, Vitor Kioti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. 2013. 305f. Tese (doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2013.

MIYAZAKI, Vitor Kioti. Morfologia urbana e estruturação da cidade em Ituiutaba – MG. **Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research medium**, Ituiutaba, v. 9, n. 1, p. 23-39, jan./jun. 2018.

MOTTER, Crislaine; BATELLA, Wagner Batella. Descentralização e novas centralidades em cidades médias: o caso do subcentro da Avenida São Pedro em Chapecó (SC). **Rev. Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, v. 42, n. 2, p. 611-627, maio de 2015.

NASCIMENTO, Plínio Andrade Guimarães; MELO, Nágela Aparecida de. Ituiutaba (MG): os agentes econômicos e a (re)estruturação da cidade na rede urbana regional. **Horizonte Científico (Uberlândia)**, v. 2, p. 1-35, 2010.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France. Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. **Rev. Perfiles latinoamericanos**, n. 19, p. 33-56, 2001.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, Marie-France; PINEDA, Rodrigo Cattaneo. Buenos Aires: la fragmentación en los intersticios de una sociedad polarizada. **Rev. Eure**, vol. XXXIV, n. 103, p. 73-92, 2008.

PORTO-SALES, Andréa Leandra. **A Situação Espacial de Franquias na América do Sul**: morfologia e centralidade urbanas em cidades médias da Argentina, Brasil e Chile [tese de doutorado]. Presidente Prudente, Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2014.

PORTO-SALES, Andréa Leandra; COUTO, E. M. J.; WHITACKER, Arthur Magon; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; REDÓN, S. M.; MIYAZAKI, Vitor Kioti. Pesquisa em Geografia urbana: desafios e possibilidades de análise espacial com o uso do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos (CNEFE). **Rev. Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 36, v. 2, p. 81-103, ago/dez. 2014.

RODRIGUÊS, Arlete Moysés. Desigualdade socioespacial – a luta pelo direito à cidade. **Rev. Cidades**, Presidente Prudente, v. 4, n. 6, p. 73-88, 2007.

RUANO, Talita Lopes. **Procedimentos de Pesquisa em Geografia do Comércio e do Consumo e novas possibilidades de mapeamento. Análises a partir de Londrina (PR), Presidente Prudente (SP) e Ribeirão Preto (SP)**. 2015. 96f. Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente, 2015.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2002.

_____. **Manual de geografia urbana**. Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS, Flaviane Ramos dos. **Da localização estratégica às estratégias locacionais: A dimensão espacial do crédito e da fidelização nos magazines e nas escolhas dos cidadãos em Presidente Prudente (SP) e Londrina (PR)**. 2019. 309 f. Tese (doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SANTOS, Flaviane Ramos dos. Questão locacional e teorias de localização: contextualização e análise de sua validade no período contemporâneo. **Rev. Caderno Prudentino de Geografia**, Presidente Prudente, n. 40, v. 2, p. 120-142, Jul./Dez. Ano 2018.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. Ed. Brasiliense, 1987.

SOUSA, Michele de; WHITACKER, Arthur Magon. Produção social do espaço urbano e produção da desigualdade na cidade. **Rev. GEO temas**, Pau dos Ferros, v. 8, n. 1, p. 23-41, jan./jun. 2018.

SOUZA, Marcelo Lopez de. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

_____. Da “diferenciação de áreas” à “diferenciação socioespacial”: a “visão (apenas) de sobrevoo” como uma tradição epistemológica e metodológica limitante. **Rev. Cidades**, Presidente Prudente, v.4, n.6, p. 101-114, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Ed. da UNESP, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. Articulação entre múltiplas escalas geográficas: lógicas e estratégias espaciais de empresas. **Geosp – Espaço e Tempo**, v. 21, n. 2, p. 462-479, agosto. 2017.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Sociospacial Fragmentation. **Rev. Mercator**, Fortaleza, v. 19, June. 2020.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Rev. TERRITÓRIO**, ano III, n. 4, jan./jun. 1998.

_____. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, E. S.; NETO, J. S. L. (Org.). **Uma geografia em movimento**. – 1 ed. – São Paulo: Expressão Popular, 2010.

_____. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: Maria Encarnação Beltrão Sposito (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de**

uma cidade média. Presidente Prudente: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, 2001, v. 1, p. 235-254.

_____. Reestruturação econômica, urbana e da cidade: os papéis intermediários de cidades médias em múltiplas escalas. In: LAN, D.; ADRIANI, L.; SPOSITO, E. S. **Reestructuración productiva e industria, en ciudades intermedias de Argentina y Brasil.** – 1 ed. – Tandil: Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2018.

_____. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Org.). **A cidade contemporânea. Segregação espacial.** – São Paulo: Contexto, 2013.

SPOSITO, Eliseu Savério.; SANFELIU, C. B.; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Centro, centralidade e grandes empresas comerciais e de serviços: Presidente Prudente e Lleida. In: **4TH INTERNATIONAL SEMINAR CITY, RETAIL AND CONSUMPTION.** Naples, october, 14-17, 2013.

VILLELA, Ana Laura; FUJITA, Camila; ALBA, Rosa Salete. Centralidade no Oeste Catarinense: o papel de Chapecó. In: OLIVEIRA, H. C. M.; CALIXTO, M. J. M. S.; SOARES, B. R. **Cidades médias e região.** – 1. Ed. – São Paulo: Culta Acadêmica, 2017. p. 101-139.

WHITACKER, Arthur Magon; MIYAZAKI, Vitor Kioti. O estudo das formas da cidade no âmbito da Geografia Urbana. Apontamentos metodológicos. **GOT Geografia e Ordenamento do Território. Geography and Spatial Planning Journal.** Centre de Estudos em Geografia e Ordenamento do Território. Lisboa/ Porto: 2012.

WHITACKER, Arthur Magon. **A produção do espaço urbano em Presidente Prudente:** uma discussão sobre a centralidade urbana. 1997. 319 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologias da Universidade de Presidente Prudente, Presidente Prudente.

WHITACKER, Arthur Magon. Centro da cidade, centralidade intra-urbana e cidades médias. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. **Centro e centralidade em cidades médias.** - 1. ed. – São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017a.

WHITACKER, Arthur Magon. Centro da cidade: consolidação e expansão. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. **Centro e centralidade em cidades médias.** - 1. ed. – São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017b.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE. (Org.). **Cidade e movimento – Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano.** 1 ed. Brasília: IPEA, 2016, V. 1, P. 57-79.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil** – São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincon Institute, 2001.

ZAMBONI, Débora Prado, DENALDI, Rosana; MIOTO, Beatriz (2019). Os espaços residenciais fechados do setor sul de Ribeirão Preto e o domínio do capital mercantil no

processo de expansão urbana no município nos anos 2000. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, e20180148. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e2>

