



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS E CIÊNCIAS EXATAS
CAMPUS DE RIO CLARO

RAFAEL RODRIGO DE OLIVEIRA

**ANÁLISE DA INFLUÊNCIA DO TRANSPORTE COLETIVO
INTERMUNICIPAL SUBURBANO NA POLARIZAÇÃO DE
ARARAQUARA E AS REGIONALIZAÇÕES OFICIAIS DE
GOVERNANÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO**

Rio Claro - SP
2014

Universidade Estadual Paulista
Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Câmpus de Rio Claro

RAFAEL RODRIGO DE OLIVEIRA

Análise da influência do transporte coletivo intermunicipal suburbano na polarização de Araraquara e as regionalizações oficiais de governança do Estado de São Paulo.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia, área de concentração: Organização do Espaço.

Orientador: Prof. Dr. ENÉAS RENTE FERREIRA

Rio Claro - SP
2014

G330.9714 Oliveira, Rafael Rodrigo de
O48an Análise da influência do transporte coletivo intermunicipal suburbano na polarização de Araraquara e as regionalizações oficiais de governança do estado de São Paulo / Rafael Rodrigo de Oliveira. - Rio Claro, 2014
79 f. : il., figs., gráfs., tabs., quadros, fots., mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Orientador: Enéas Rente Ferreira

1. Transporte urbano - Aspectos econômicos. 2. Constituição regional. 3. Organização do espaço. 4. Transportes. I. Título.

Ficha Catalográfica elaborada pela STATI - Biblioteca da UNESP
Campus de Rio Claro/SP

RAFAEL RODRIGO DE OLIVEIRA

Análise da influência do transporte coletivo intermunicipal suburbano na polarização de Araraquara e as regionalizações oficiais de governança do Estado de São Paulo.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Júlio de Mesquita Filho, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Geografia, área de concentração: Organização do Espaço.

Comissão Examinadora

Prof.º Dr. Enéas Rente Ferreira

Prof.º Dr. Fadel David Antonio Filho

Prof.º Dr. Flamarion Dutra Alves

Rio Claro, SP 17 de Janeiro de 2014.

Dedico este trabalho

a minha família.

AGRADECIMENTOS

À meus pais, Nanci e Geraldo, pelo essencial carinho e apoio incondicionalmente doado durante todos os momentos de minha vida.

A minha irmã Patrícia, tios Celso e Cristiano por ofertarem a tão fundamental companhia a qual me ajuda a querer sempre melhorar.

Aos meus avos Leodi, Celso, Aparecida e Geraldo por serem referencia, fazendo de suas experiências guia para as minhas ações.

Aos meus amigos que, mesmo nos momentos mais difíceis, distantes ou próximos, me fazem seguir em frente. Sem o amor, conselhos e alegria de vocês a vida perderia muito de seu brilho. Obrigado: André, Edson (Acerola), Elizamar (Rambo), Erica, Gustavo (Tambaú), Gustavo (Frango), Hannah, Ivy, Olívia, Rafael (Tinha), Tiago (Tiaguinho), Tiago (Tiagão), Thiago (Sebá), Vitor.

Ao Prof. Dr. Enéas Rente Ferreira pela oportunidade e ao Prof. Dr. Flamarion pela contribuição no aperfeiçoamento do trabalho.

RESUMO

Várias são as naturezas dos fluxos que conectam diariamente cidades, sejam elas territorialmente vizinhas ou não. As ampliações nas intensidades e nos destinos desses fluxos são características cada vez mais relevantes para a maioria dos núcleos urbanos nacionais. Aliado às especificações produtivas dos lugares, esses acréscimos de sentidos e intensidade dos fluxos contribuem para que, cada vez mais, cidades próximas tenham perfis econômicos complementares entre si. A singularidade produtiva dos lugares é influenciada tanto pela superestrutura quanto pela infraestrutura, ambas exercendo influência na escala global e local. A singularidade produtiva dos lugares constitui-se de maneira externa balizada em fatores atuantes na macro escala que verticalizam a relação entre os lugares, como por exemplo o sistema de produção global e outros agentes e processos decisórios tomados na relação constituída de subordinação política e econômica. A singularidade produtiva também é viabilizada pela integração decorrente dos avanços nos meios de comunicação e pela flexibilização dos meios de transporte que operam na escala local, permitindo que conhecimentos, bens, serviços e pessoas se desloquem pelo espaço com maior fluidez. O intuito desta pesquisa é o de analisar o transporte coletivo rodoviário suburbano em Araraquara e cidades vizinhas, observando-o como um fator capaz de proporcionar fluidez aos fluxos, neste caso especificamente, aos de natureza populacionais, influenciando no arranjo regional. Através da interpretação de dados e reflexões bibliográficas será possível uma comparação com as propostas de regiões oficiais de governança do Estado de São Paulo, permitindo-nos interpretar de que maneira se dá a organização do espaço referido pelo Estado e sua efetividade.

Palavras-chave: Regionalização; Organização do Espaço; Transportes.

ABSTRACT

There are various natures of flows that connect cities daily, whether or not neighboring territorial. The enhancements in the intensities and the destinations of these flows are increasingly relevant features for most national urban centers. Allied to the production specifications of places, these additions senses and intensity of flows contribute to that, increasingly, nearby cities have complementary economic profiles together. The uniqueness of productive places is influenced by the superstructure as the infrastructure, both influencing the global and local scale. The uniqueness of productive places constitutes manner guided by external factors acting on the macro scale verticalizam the relationship between places, such as the system of global production and other stakeholders and decision processes taken in relation consists of political and economic subordination. The productive uniqueness is also made possible by the integration resulting from the advancements in media and the easing of the means of transport that operate on a local scale, allowing knowledge, goods, services and people moving through space with greater fluidity. The purpose of this research is to analyze road public transport in Araraquara and neighboring suburban cities, observing it as a factor capable of providing fluid flows, in this case specifically, the nature of population, influencing the regional arrangement. Through the interpretation of data and bibliographic reflections will be possible to compare with the proposed Official regions governance of the state of São Paulo, allowing us to interpret that way it gives the organization of the space described by the state and its effectiveness.

Keywords: Regionalization; Space Organization; Transport.

SUMÁRIO

CAPÍTULO I	1
1. Introdução.....	2
1.1. Metodologia.....	10
CAPÍTULO II	12
2. A ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E AS FORMAS DE GOVERNANÇA.	13
2.1. As redes urbanas.....	13
2.2. Cidades médias.....	15
2.3. As regionalizações do Estado de São Paulo.....	17
2.4. Araraquara, a região de governo e a região administrativa.....	28
CAPÍTULO III	35
3. O transporte coletivo intermunicipal suburbano.....	36
3.1. As empresas atuantes no transporte coletivo intermunicipal suburbano em Araraquara.....	38
3.2. A infraestrutura de transporte rodoviário.....	49
CAPÍTULO IV	53
4. A polarização de Araraquara.....	54
4.1. A Centralidade de Araraquara.....	55
4.2. Análise da composição do Produto Interno Bruto (PIB).....	64
4.3. Análise da presença de agências bancárias nos municípios.....	68
4.4. Análise dos serviços hospitalares com grau de complexidade.....	69
CAPÍTULO V	71
5. Considerações finais.....	72
REFERÊNCIAS.....	77

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Regiões Administrativas do Estado de São Paulo.....	21
Figura 2 - Regiões de Governo do Estado de São Paulo.....	22
Figura 3 - Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo.....	26
Figura 4 - Região de Governo de Araraquara.....	29
Figura 5 - Região Administrativa Central do Estado de São Paulo.....	31
Figura 6 - Municípios com ligação via transporte coletivo rodoviário suburbano com Araraquara.....	33
Figura 7 - Região Administrativa Central e seu sistema rodoviário.....	52

LISTA DE FOTOS

Foto 1 - Um dos primeiros veículos de transporte da Empresa Cruz.....	39
Foto 2 - Ônibus suburbano da Empresa Cruz na rodoviária de Araraquara.....	40
Foto 3 - Ônibus antigo da empresa Reunidas Paulista.....	41
Foto 4 - Ônibus suburbano da empresa Reunidas Paulista.....	42
Foto 5 - Ônibus antigo da viação Danúbio Azul.....	43
Foto 6 - Ônibus da empresa Danúbio Azul na rodoviária de Araraquara.....	44
Foto 7 - Antigo ônibus suburbano biarticulado da Viação Paraty.....	45
Foto 8 - Ônibus suburbano da Viação Paraty na rodoviária de Araraquara.....	46

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Valor do PIB do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE).....	65
Gráfico 2 - Participação do Setor terciário no PIB do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE).....	66
Gráfico 3 - PIB do setor terciário do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE).....	67
Gráfico 4 - Número de agências bancárias do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE).....	68

Gráfico 5 - Número de agências bancárias do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE).....70

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Regiões Administrativas e as Regiões de Governo do Estado de São Paulo.....19

Quadro 2 - Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo.....24

Quadro 3 - Municípios que possuem conexão via transporte coletivo intermunicipal suburbano com Araraquara, ordenados por população em ordem decrescente (SEADE/SP-2012).....32

Quadro 4 - Divisões regionais do DER e seus respectivos municípios sede....36

Quadro 5 - Cidades conectadas pelo transporte coletivo rodoviário suburbano com o município de Araraquara, número de viagens, valores das passagens e empresas operadoras, ordenadas de maneira decrescente pelo número de viagens semanais.....47

Quadro 6 - Municípios componentes da Aglomeração Urbana Araraquara/São Carlos. (Fonte: EMPLASA).....55

Quadro 7 - Entidades públicas de gestão e governança sediadas em Araraquara.....56

Quadro 8 - Municípios da Região Administrativa Central que não possuem ligação com Araraquara via transporte coletivo suburbano, ordenados em ordem alfabética.....63

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Municípios da Região de Governo de Araraquara, ordenados pela população em ordem decrescente (Fonte: IBGE – 2013).....28

Tabela 2 - Municípios da Região Administrativa Central, ordenados por população (Fonte: IBGE – 2013).....30

Tabela 3 – Cidades ordenadas pelo número de ligações via transporte coletivo rodoviário suburbano com o município de Araraquara.....49

Tabela 4 - Evolução da rede rodoviária do estado de São Paulo discriminadas pela tipologia e forma de gestão – valores em Km. (Fonte: DER/2013).....50

Tabela 5 - Número de cursos técnicos, de graduação e de pós-graduação oferecidos nas principais instituições de ensino de Araraquara.....62

Capítulo I

1. INTRODUÇÃO

Analisando o histórico de ocupação da área que hoje compõe o território brasileiro, podemos constatar que os exploradores europeus ocuparam de maneira primordial as áreas localizadas preferencialmente próximas a faixa litorânea e/ou as margens dos principais cursos d'água do território.

A predileção por essas localidades são presumíveis, pois, além das vantagens de abastecimento de recursos elementares propiciadas por esses predicados, os exploradores buscavam as evidentes prerrogativas de acessibilidade que os referidos locais propiciavam, já que até então o transporte era feito em lombo de animais e/ou via embarcações. Não obstante que o principal intuito dos colonizadores europeus era o de explorar os recursos econômicos do território de forma mais eficiente possível.

Fica claro então que a acessibilidade sempre foi um dos fatores preponderantes para a escolha, determinação da localização e estabelecimento dos núcleos de povoamento, como debatido por Ferraz (2004).

Durante o processo de ocupação do Brasil alguns povoados começam a adquirir atributos de controle do território, concentrando assim população e órgãos decisórios. Esse é a etapa onde se passa a articular de forma embrionária a rede urbana brasileira.

Lencioni (2008) analisa que os povoados passam a se desenvolver em cidades a medida que apresentam concentração de órgãos de administração público e se caracterizarem como um centro de decisão e representação do poder, além de configurarem um aglomerado sedentário que tem como principal função a troca.

Apesar de ser um conceito que possibilita distintas interpretações, pressuporemos por cidade uma localidade varejista-industrial e concentradora do poder político por essência. Deste modo, destacando a sua necessidade

por conexões com outras localidades, tanto em decorrência da articulação política do território quanto da chegada de matérias-primas e produtos agrícolas os quais ela não possui autossuficiência, para o escoamento de sua produção e circulação de mercadorias.

Segundo Egler (2001) podemos periodizar a formação do território brasileiro levando-se em conta os processos históricos de acumulação capitalista. Ele classifica esses processos em três períodos históricos: o da *Formação Territorial Escravista Atlântica* - caracterizada pela comercialização de escravos, exploração agrária e mineradora, organizadas em latifúndios e submetidas, num primeiro momento, a influência da metrópole europeia (no caso Portugal) e num segundo momento, após a consolidação do Estado brasileiro, aos interesses oligárquicos dominantes; o da *Formação Agromercantil Nacional* - período o qual é marcado pelo incentivo a imigração europeia, a substituição da mão-de-obra escrava pelo trabalho assalariado e a consequente formação de um mercado consumidor interno; e o da *Formação Territorial Urbano-Industrial Nacional* - etapa caracterizada pelo processo de industrialização e internacionalização financeira da economia do país, sendo o momento no qual se dá a expansão da modalidade de transporte rodoviário.

Ao analisarmos o histórico de ocupação do território brasileiro constatamos que a evolução técnico-científica dos meios de transportes está ligada de maneira determinante a interiorização da ocupação do território. Ao decorrer dos anos o surgimento de novos meios de transportes, mais rápidos, mais baratos e, sobretudo, mais eficientes perante as demandas do mercado, permitiram que tal fato ocorresse. As primeiras linhas férreas no país são implantadas neste contexto, visando atender principalmente as necessidades por novas áreas para a cultura do café.

O cultivo do café, que no século XIX era o principal produto da economia agroexportadora brasileira, via-se até então restrito a região do Vale do Paraíba, localidade relativamente próxima a principal região portuária do país, destino final para onde grande parte da produção cafeeira era escoada e posteriormente exportada.

O avanço do meio de transporte ferroviário pelos solos férteis da depressão periférica paulista e do planalto ocidental paulista possibilitou que novas áreas fossem incorporadas ao espaço produtivo, viabilizando a plantação e o escoamento da produção de áreas mais distantes do porto de Santos.

(...)pois só a muito curtas distâncias a tração animal oferecia então alguma vantagem, particularmente pela prontidão com que podia atuar; diligências, carroças e até mesmo navegação interior cederam passo aos trens que carreavam passageiros e cargas com maior eficiência entre locais afastados. (LIMA, 1969, p. 13)

Com a implantação do transporte ferroviário em nosso país no século XIX, a lógica de ocupação do território brasileiro vigente até o momento começou a ser alterada, passando então a emergirem núcleos de povoamento ao longo dos traçados ferroviários e não mais tão somente próximos a região litorânea e/ou as margens dos rios navegáveis.

Nas estações, numerosa multidão se comprime sobre as plataformas e jardineiras com os estribos já apinhados de passageiros esperam a chegada do trem de São Paulo, para conduzir novos recém-chegados até as terras de que esperam mil maravilhas. Tudo é alvoroço, tudo é confusão, tudo é dinamismo. Sempre a mesma impressão, quer se desembarque no término da Araraquarense, quer nas últimas estações paulistas da Noroeste(...) (MONBEIG, 1984, p. 23)

Santos (2006) considera que este é a fase em que as condições artificialmente criadas pela sociedade sobressaem em relevância e importância as condições naturais de um dado lugar, com isso a ocupação de áreas do território até então tidas como remotas passam a ser economicamente viáveis e novas áreas são incorporadas ao espaço produtivo econômico nacional.

Posteriormente, em meados do século XX, ocorre uma nova alteração da matriz de transportes nacional, agora da modalidade ferroviária para a

rodoviária. Incentivado em grande escala por políticas públicas o transporte rodoviário suplanta o ferroviário e os núcleos urbanos criados nesta etapa passam então a serem determinados pela lógica de disposição das estradas de rodagem, florescendo preferencialmente próximos aos eixos rodoviários.

Ferreira (2007) salienta que as primeiras rodovias paulistas vão surgir próximas aos traçados das linhas férreas, evidenciando uma competição entre as duas modalidades de transporte e não uma relação de complementariedade entre trem e automóveis derivadas do planejamento estatal, mas sim de demandas econômicas.

Ao longo desse processo histórico de ocupação do território e mudanças de matrizes de transportes, passamos de uma influência determinante do meio físico e suas implicações naturais, (como por exemplo, relevo, formações litológicas e hidrografia), para uma influência cada vez maior de fatores econômicos, técnicos e sociais.

Tanto os traçados das linhas férreas quanto os das rodovias obedecem também, e de maneira determinante, aspectos políticos e interesses econômicos, que visam acima de tudo incorporar novas áreas ao espaço econômico produtivo brasileiro, e/ou garantir a monopolização econômica e políticas de vastas regiões como já tratou Nunes (2011).

A estrutura de transporte nacional passa a se desenvolver ainda mais de maneira intrínseca e dialética as atividades econômicas e a expansão urbana. Cabe ressaltar que a constituição da sociedade urbana brasileira é um fenômeno relativamente recente como na maioria dos países subdesenvolvidos, porém, a mudança do paradigma do campo para o urbano se deu de forma brutal no Brasil, como destacou Santos (1988).

Os grandes aglomerados urbanos brasileiros formam-se neste contexto, ao longo do século XX, tendo o transporte rodoviário fundamental importância no deslocamento de pessoas e mercadorias neste período.

Segundo Matos (2000) o crescimento urbano brasileiro, seguindo uma tendência global, interiorizou-se nas últimas décadas e deixou de ser realidade de poucas e grandes cidades, influenciando o modo de relação da sociedade e

o deslocamento dos fluxos pelo território, visto que, até meados da década de 1970 a rede urbana brasileira era fragmentada, esparsa e desarticulada além de localizada ainda quase que exclusivamente próxima a faixa litorânea de nosso território.

Essa interiorização do processo de urbanização do espaço ocorre concomitantemente ao processo de reorganização das indústrias pelo território, fato desencadeado por mudanças na economia mundial e alterações no modo de produção.

O modo de produção fordista é substituído por uma forma de acumulação flexível, objetivando o reposicionamento do país na economia global. Essa nova forma de acumulação é marcada pela intensa terceirização de serviços e novas formas de deslocamento dos fluxos informacionais pelo interior do território, como discutido por Harvey (1993).

O resultado dessa alteração no paradigma de produção é debatido por Caiado e Santos (2001) que identificam o crescimento do setor terciário e a ampliação da produção industrial como os catalizadores do processo de incremento de funções urbanas pelos quais passaram alguns municípios do interior paulista.

Com a interiorização da ocupação do território e a expansão das áreas urbanas, tanto em quantidade quanto em dimensões territoriais, as cidades médias ganham destaque e alteram seu papel no cenário nacional. Passam então por um processo de expansão de suas ofertas de serviços e infraestruturas com a finalidade de suprirem as demandas de suas, doravante, respectivas regiões de influência.

Essas demandas estimularam uma integração maior entre os centros regionais e suas hinterlândias, possibilitando aumento nos fluxos de informação, de serviços, financeiros e populacionais. Por sua vez, o crescimento populacional e integração econômica dessas cidades médias, desencadearam processos de surgimento de aglomerações urbanas pelo interior do Brasil, onde as mesmas começavam a vivenciar processos de conurbação como debatido por Matos (2000).

Carlos (1991) salienta que o centro de negócios de uma metrópole sustenta um fluxo diário, atraindo habitantes de cidades periféricas à cidade central da região metropolitana. Guardada as devidas proporções, nas aglomerações urbanas que não configuram, ao menos legalmente, uma metrópole, constatamos que esse quadro vai se reproduzindo pelas cidades médias e/ou pólos regionais de nosso país.

O fluxo populacional entre cidades que possuam algum tipo de regularidade recebe o nome de movimento pendular. Esse tipo de movimento demográfico ocorre da necessidade por serviços (como por exemplo, nas áreas de educação, saúde e comércio) e também pelo deslocamento rotineiro casa-trabalho.

Por ser caracterizado pelo deslocamento periódico de um ponto a outro em um determinado período de tempo (que pode variar de horas, dias, semanas e até meses) a mobilidade pendular está intimamente associada à disponibilidade de serviços de transportes municipais e intermunicipais, como discutido por Jardim (2011).

Algumas modalidades de transporte tem então um papel fundamental para o estabelecimento e manutenção de novos núcleos urbanos, além de atender as demandas de fluxos entre os lugares. De acordo com Santos (1988), graças ao seu caráter flexível, o transporte coletivo rodoviário suburbano é um dos fatores que fomentam e viabilizam a integração dos fluxos de bens, serviços e populacionais entre diferentes municípios vizinhos, ampliando a relação econômica e social entre as cidades, impondo novos desafios ao poder público.

Como já ressaltamos, o transporte rodoviário no Brasil vai se desenvolver ao longo do século XX, principalmente na segunda metade, substituindo o transporte ferroviário e alterando a lógica de mobilidade vigente até então. Ferreira (2007) destaca que apesar de já existirem algumas linhas oficializadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER) desde os anos 1940 no estado de São Paulo, somente com o declínio do transporte ferroviário em meados dos anos 1960 o transporte coletivo de passageiros foi deslocado para o transporte rodoviário.

Cabe aqui salientarmos que a alteração da matriz de transporte é fruto de uma opção governamental, que objetivava viabilizar economicamente esse tipo de transporte, criando demanda capaz de atrair e dar condições para o estabelecimento de indústrias automobilísticas internacionais no Brasil.

O transporte rodoviário possibilitou um relativo encurtamento das distâncias entre os lugares, na medida em que o transporte se torna acessível a um maior número de localidades, de finalidades, de interesses e de pessoas e, neste contexto, a relação entre as cidades se modifica e se intensifica.

As situações derivadas da crescente integração, proporcionada pela expansão desta modalidade de transporte, influenciam no planejamento regional e na organização do espaço, já que o mesmo viabiliza e amplia o deslocamento de fluxos populacionais diários, gerando e bastando a demanda por serviços e infraestruturas urbanas que comportssem essas necessidades como já debatido por Crocco (2008).

O rearranjo proporcionado por essa modalidade de transporte mais flexível e todas as suas decorrências sociais e econômicas são percebidas nas alterações ao longo da história das zonas de influência das localidades centrais.

Durante o capítulo 3 discutiremos a organização do território e as formas de governança. Num primeiro momento discorreremos sobre o assunto redes urbanas, buscando subsídios para o entendimento do fenômeno no Brasil.

Posto isto, trataremos da temática das cidades médias, fomentando um embasamento sólido para a interpretação da cidade de Araraquara, ente polarizador da rede urbana da região em questão e uma cidade média.

No mesmo capítulo também discutiremos as formas de regionalizações oficiais levadas a cabo pelo poder público no estado de São Paulo, destacando seus históricos de criação, estabelecimento e áreas de abrangências.

Por fim, o capítulo se encerra com o foco específico na cidade de Araraquara e nas regiões administrativas e de governo polarizadas pela

mesma, apresentando as características mais relevantes da área de estudo para o trabalho em questão.

O próximo capítulo, o de número 4, trará a voga o transporte coletivo intermunicipal suburbano, modalidade de transporte esta que servira de prisma para a observação da intensidade e forma de polarização exercida pela cidade de Araraquara.

Depois de tipificada tal modalidade de transporte, serão apresentadas as empresas atuantes na conexão de Araraquara com outros municípios adjacentes.

Esta seção se encerra com a apresentação da infraestrutura rodoviária que possibilita que os fluxos populacionais se desloquem pela rede urbana estudada.

Já no capítulo 5 interpretaremos a forma de polarização da cidade de Araraquara em si, reunindo subsídios que evidenciem tal configuração, como a presença de centrais e/ou diretorias de entidades públicas e oferta de serviços na área de educação.

Analisaremos então os principais fatores que poderão denotar a polarização da cidade de Araraquara com os municípios ligados a ela via transporte coletivo intermunicipal suburbano. A interpretação do Produto Interno Bruto de todas as cidades da área de estudo ocorrerá de maneira a apresentar uma indicação da polarização ocorrida no referido recorte territorial.

Adiante interpretaremos mais dados que possam auxiliar na elucidação da polarização da rede urbana local, como o número de agências bancárias presentes nos municípios, ofertando um entendimento da demanda por serviços de tal gênero como também apontando a interação do nóculo da rede urbana em questão com o fluxo financeiro que transita por várias escalas hierárquicas e diferentes estratos da rede urbana.

Análise de serviços hospitalares com grau de complexidade também será levada em conta para o diagnóstico do poder de atração dos núcleos

urbanos conectados diariamente através do transporte coletivo intermunicipal suburbano com a cidade de Araraquara.

1.1. Metodologia

Para atingir seus objetivos a referida pesquisa se valeu do método Materialista Histórico-Dialético. Partindo-se da premissa que ao longo dos anos a estrutura produtiva da localidade foi sendo construída, estabelecida e sobreposta concomitantemente, sempre balizada pelos interesses econômicos e políticos de grupos hegemônicos.

A luz do Materialismo histórico-dialético buscou-se entender os processos ocorridos ao longo dos anos na região como: a evolução das modalidades de transporte que interligam a referida região (tanto internamente, quanto com o restante do país), o que já foi possibilitado por animais, posteriormente através de ferrovias e, por fim, preferencialmente via rodovias; a expansão urbana e o surgimento de novos povoados; as principais características econômicas da região, a qual já teve a cana-de-açúcar e o café como carro-chefe e hoje apresenta um equilíbrio dos diferentes setores da economia; e as relações que viabilizaram e que são resultados desses processos, como a disposição de órgãos públicos administrativos e a oferta de serviços e infraestruturas.

Por meio das relações proporcionadas por essa modalidade de transporte foi analisada a eficácia das propostas oficiais de regionalização e governança utilizadas no estado de São Paulo: as regiões administrativas e as regiões de governo.

Segundo estudo da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A (EMPLASA 2011) a polarização e hierarquização urbana se dão pela análise de “fatos urbanos complexos” como concentração populacional, relevância econômico-social, articulação funcional e intensos fluxos de pessoas, bens e serviços.

A análise dos fluxos de uma rede urbana pode se tornar uma tarefa difícil devido eventuais problemas para obtenção de dados, porém através da análise dos fluxos podemos entender a natureza dos fluxos, como destacado por Santos (1988).

Diante disto utilizaremos três variáveis como subsídios para interpretação da polarização e hierarquização da rede urbana da referida região. As três variáveis serão:

- Análise da composição do PIB (Produto Interno Bruto) dos municípios envolvidos.
- Quantidade de agências bancária presentes nos municípios.
- Serviços de saúde com grau de complexidade (Número de leitos hospitalares disponíveis a internação).

Obviamente a interpretação e análise levarão em conta também as dimensões populacionais dos municípios envolvidos e o número de horários de ônibus coletivos suburbanos entre Araraquara e os municípios em questão, elaborando um quadro completo que contemple a oferta de serviços sofisticados da rede urbana, as características econômicas e a facilidade de conexão entre as populações dos núcleos urbanos.

Para embasamento da discussão serão utilizados dados secundários obtidos de órgãos oficiais, informações disponibilizadas oficialmente pelas entidades envolvidas na temática central da pesquisa, além de produção bibliográfica prévia sobre o tema.

Capítulo II

2. A ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E AS FORMAS DE GOVERNANÇA.

2.1. As redes urbanas.

O interesse e estudo pelo entendimento das redes urbanas adquiriu grande impulso na medida em que o modo de vida urbano passou a ser preponderante em nossa sociedade.

O alemão Walter Christaller tornou-se referência no tema ao pioneiramente publicar a Teoria das Localidades Centrais em 1933. Tendo como área de estudo a região sul da Alemanha, seu trabalho buscou hierarquizar os centros urbanos de acordo com seus tamanhos, funções e distância entre si. Fundamentava-se na homogeneidade das regiões e na busca dos produtores em minimizar os gastos relativos ao deslocamento do produto até o consumidor.

A partir de então, inúmeros pesquisadores vem se debruçando sobre o tema, ao passo em que novas tecnologias surgem, possibilitando a sociedade novos contextos e formas de se relacionar no espaço geográfico.

As redes urbanas se articulam hierarquizando os núcleos urbanos, permitindo a circulação de informações, pessoas, produtos e capital. As mesmas influenciam e são influenciadas por aspectos políticos-administrativos e sociais, quanto aos fatores que tocam a questão da dispersão espacial dos povoados pelo território, como infraestrutura de transportes e comunicação e também de elementos da natureza.

Quanto a rede urbana brasileira podemos constatar que a dinâmica econômica e social do país, atrelada a influência das características naturais, justificam a grande heterogeneidade de nosso território. Santos (1993) já afirmava que a complementariedade regional é fruto da especialização produtiva do território. Portanto, ao analisarmos as redes urbanas temos que levar em conta a divisão territorial do trabalho, ajudando a explicar a

discrepância entre as redes urbanas presentes no Brasil, tanto quanto a intensidade e alcance da movimentação dos fluxos.

Ainda sobre as redes urbanas brasileiras nos subsidiaremos da seguinte posição de Ferreira (2008, p. 538):

As redes urbanas mais dinâmicas estão fundamentadas na produção e circulação de capital em rede, muito vinculada à presença de sedes de multi ou transnacionais e centros de gestão financeira. No Brasil, o estado e a cidade de São Paulo, concentram e apresentam em sua hinterlândia atividades de natureza, tipos e quantidades diferentes, somando-se à capacidade de relacionarem-se e articularem-se com maior número de outras cidades em diversas escalas. Tais características apontam as regiões Sul e Sudeste como as mais dinâmicas do país.

Corrêa (2006) conclui que as diferenciações entre os centros urbanos se dão pela atuação dos agentes sociais, principalmente as grandes corporações, levando as redes urbanas a adquirirem cada vez mais atributos de articulação vertical.

Portanto, várias são as formas de interações entre os municípios, porém uma das estruturas atuais mais importantes que permitem a transmissão de fluxos entre os núcleos urbanos, principalmente num recorte regional, é o transporte coletivo suburbano.

Santos (2006, p. 169) destaca a relevância do transporte na movimentação dos fluxos pelo território no seguinte trecho:

Numa economia em que a circulação ganha um papel preponderante, a melhoria das estradas e dos meios de comunicação também conduz à ampliação do estoque de capital fixo, cuja forma é qualitativa e quantitativamente adaptada aos propósitos da produção no momento em que são instalados.

Portanto, com base nesse posicionamento podemos deduzir que o estado de conservação das vias e a qualidade de atuação das empresas de transportes determinam a viscosidade ou a fluidez que esses fluxos enfrentam para se deslocar pelo território. Por qualidade podemos considerar tanto a variedade de horários quanto as tarifas de passagens e a adequabilidade e conforto dos veículos.

2.2. Cidades médias

A rede urbana brasileira possui vasta heterogeneidade no que diz respeito a tipologia das cidades que a compõe, permitindo qualificarmos as mesmas como pequenas, médias, grandes e metrópoles. Corrêa (2006) aponta que os diferentes níveis classificatórios entre os municípios derivam da combinação de três características fulcrais: dimensão demográfica; oferta de funções urbanas e organização do espaço intraurbano.

A análise individual de somente uma das características supracitadas não permite embasamento suficiente para a qualificação de um núcleo urbano como pequeno, médio, grande ou metrópole, entretanto uma análise abrangente permite um melhor entendimento deste conceito ainda vago.

Sposito (2006, p. 146) discute a dificuldade de entendimento das cidades médias no seguinte trecho:

A análise dos papéis que essas cidades desempenham na divisão econômica e social do trabalho alteram-se, com maior rapidez, a partir de impulsos ou decisões que são tomadas em outras escalas mais abrangentes.

As cidades médias são também subproduto dos processos dinâmicos e interações entre as corporações capitalistas e das formas de movimentação dos fluxos pelas redes urbanas. Passam a concentrar recursos e funções antes

locados apenas nas metrópoles, redefinindo as ligações horizontais e verticais estabelecidas com outros nós da rede urbana, bem como reestruturando seu espaço intraurbano.

Por seu turno, essas estratégias se revelam na crescente realocação de atividades produtivas e terciárias, outrora concentradas nas metrópoles, em cidades médias. Neste movimento econômico territorial em âmbito interurbano, a realocação na rede urbana se concretiza conjugada às novas estratégias locacionais do capital que se realizam em âmbito intraurbano, direcionando a criação de novas expressões de centralidade em cidades médias. (OLIVEIRA JR., 2010, p. 88)

Cidades médias são entes protagonistas na configuração e estabelecimento das redes urbanas de escalas regionais, pois se estabelecem como um suposto cenário idealizado tanto para cidades consideradas pequenas por não possuírem grande diversidade de infraestrutura e oferta de serviços quanto para cidades grandes e metrópoles que apresentam poucos espaços verdes e grande concentração de mazelas sociais.

Nesse contexto a cidade média passa a exercer as funções de ser tanto um elo entre os diferentes níveis hierárquicos das redes urbanas quanto uma ferramenta reprodutora do capital hegemônico, como apresentado por Oliveira Jr. (2010, p. 88):

Partindo desta perspectiva analítica, depreende-se que, no movimento econômico atual, as cidades médias não apenas adquirem funcionalidades que resultam do aprofundamento das contradições do capital, como também se encontram imbuídas em ostentar os ícones e signos da modernização contemporânea nos territórios não-metropolitanos.

A cidade de Araraquara, polarizadora da região estudada, configura-se como uma cidade de porte médio: possui porte demográfico mediano, classificada atualmente como a 35ª cidade mais populosa do estado de São Paulo dentre as 645 existentes; abriga várias funções urbanas apresentando atividades nos setores primário, secundário e terciário, muitas das quais

levadas a cabo por uma elite empreendedora local; apresenta espaço intraurbano extenso, dinâmico e fragmentado, o que justifica a presença de vários grupos sociais e diferentes formas de produção e circulação do capital.

Entender o papel das cidades médias nos ajuda a interpretar a forma de polarização da cidade de Araraquara na rede urbana regional. A intensidade de polarização do município acaba influenciando na organização de toda a estrutura regional de comunicação e transportes, de maneira a atrair e simultaneamente emanar fluxos para outros núcleos urbanos menores.

Oliveira Jr. (2010, p.95) discorre como a multiplicação da centralidade na escala intraurbana de uma cidade média vai afetar a polarização na escala interurbana.

Por outro lado, a multiplicação da centralidade na cidade confere um processo de reafirmação da centralidade da cidade, incitando o aprofundamento da drenagem de renda regional pela cidade que centraliza os fluxos e fixos. Portanto, se realizam processos espaciais interescares que implicam a centralidade complexa, expressando que ao mesmo tempo em que a centralidade se multiplica em âmbito intraurbano, esta se concentra em âmbito interurbano, e este processo é de extrema relevância nas estratégias locais de novos equipamentos e artefatos.

2.3. As regionalizações do Estado de São Paulo

Sobre o processo de regionalização Corrêa (2000) afirma que o mesmo é acentuado pelo modo de produção capitalista e seus mecanismos de diferenciações de áreas tais como: a divisão territorial do trabalho, que define o que e aonde será produzido; a combinação de técnicas e relações produtivas estabelecidas ao longo da história que determinarão o como se dará a produção; a atuação do Estado na formação ideológica, mantendo ou alterando-a de acordo com os interesses do capital; e a evolução técnica dos meios de comunicação, permitindo uma articulação da área.

Sabendo desta heterogeneidade e buscando melhor organizar, distribuir e gerenciar os órgãos administrativos e serviços públicos entre os municípios do estado de São Paulo foi determinado, por meio de um decreto estadual N 48.162 de julho de 1967, que fossem estabelecidas 11 Regiões Administrativas em todo o estado. As regiões administrativas seriam sediadas em cidades polos que hierarquizassem as cidades ao seu entorno. Posteriormente, através do decreto N 32.141 de 14 de agosto de 1990, foram estabelecidas as regiões administrativas Central, de Barretos e de Franca, ambas oriundas da região administrativa de Ribeirão Preto, elevando o número de regiões administrativas de 11 para as atuais 14.

Em 29 de novembro de 1984 é editado o decreto N 22.970, visando atender as novas demandas e dinâmicas urbanas regionais do estado de São Paulo. O poder público estadual estabelece então as Regiões de Governo sem, no entanto, extinguir a forma de organização regional utilizada até então, as Regiões Administrativas. Somente por meio do decreto N 26.581 de janeiro de 1987 o governo do estado compatibiliza as duas formas de organização e administração espacial.

Ao analisarmos os processos de criação das Regiões Administrativas e das Regiões de Governo percebemos que o planejamento sempre esteve atrelado a questões políticas, não obedecendo somente fatos e fatores balizados pela lógica científica.

As Regiões Administrativas foram estabelecidas no governo de Abreu Sodré (governador de São Paulo no período de 31 de janeiro de 1967 a 15 de março de 1971), primeiro governador a ser eleito de maneira indireta no estado de São Paulo, num contexto influenciado pelos interesses e convicções que permeavam a ditadura militar a qual o país estava submetido.

Já as Regiões de Governo são criadas no governo de Franco Montoro (governador de São Paulo no período de 15 de março de 1983 a 15 de março de 1987), primeiro governador a ser eleito de maneira direta após o fim do regime ditatorial. A descontinuidade das formas de ações previamente estabelecidas poderia simbolizar a ruptura com o passado renegado, no caso a ditadura militar.

No Quadro 1 temos as Regiões Administrativas do Estado de São Paulo e as Regiões de Governo que as compõe.

Quadro 1 – Regiões Administrativas e as Regiões de Governo do Estado de São Paulo.

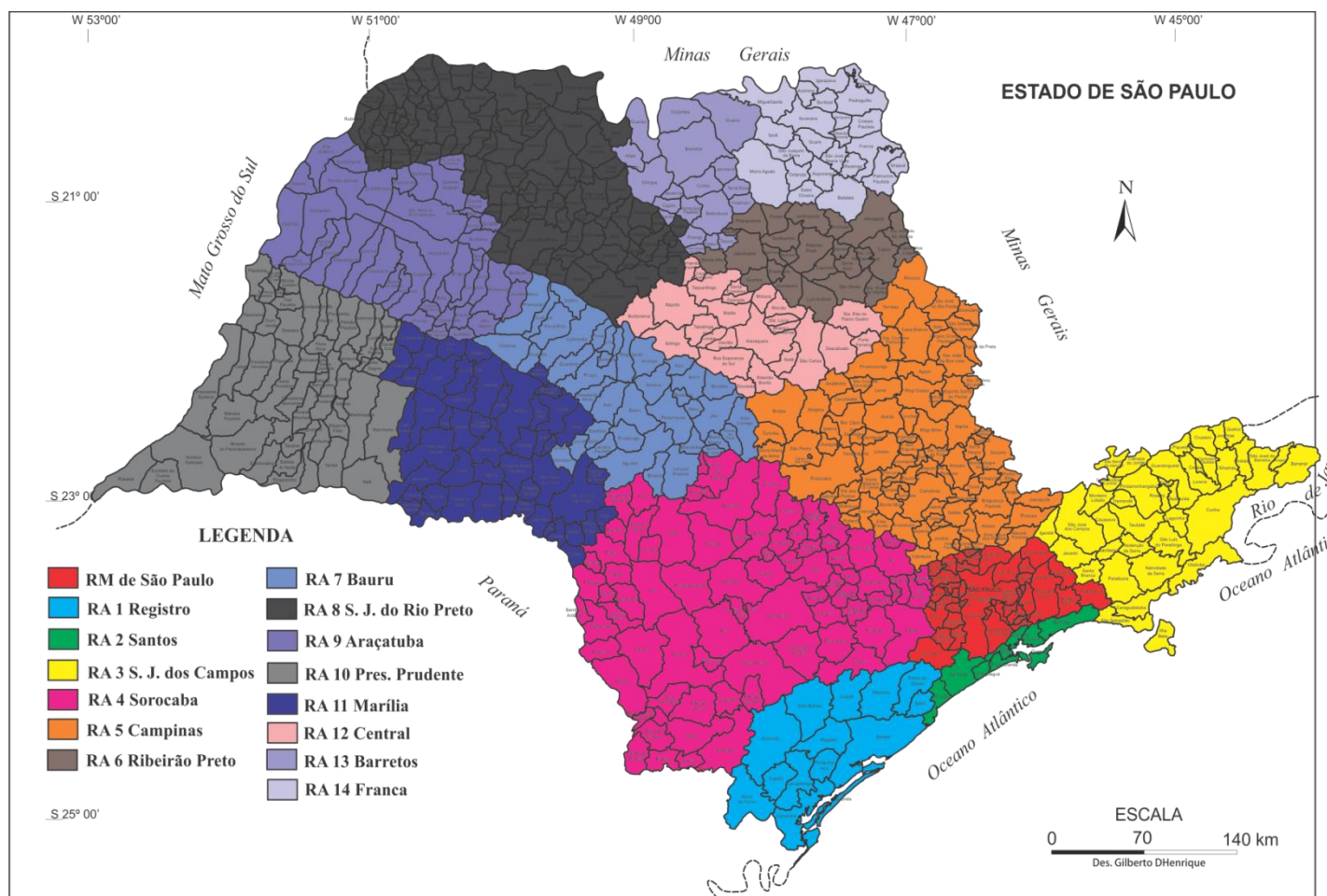
Código	Região Administrativa	Regiões de Governo
RA1	Registro	Registro.
RA2	Baixada Santista (Santos)	Santos.
RA3	São José dos Campos	Caraguatatuba, Cruzeiro, Guaratinguetá, São José dos Campos e Taubaté.
RA4	Sorocaba	Avaré, Botucatu, Itapetininga, Itapeva e Sorocaba.
RA5	Campinas	Bragança Paulista, Campinas, Jundiá, Limeira, Piracicaba, Rio Claro, São João da Boa Vista.
RA6	Ribeirão Preto	Ribeirão Preto.
RA7	Bauru	Bauru, Jaú e Lins.
RA8	São José do Rio Preto	Catanduva, Fernandópolis, Jales, São José do Rio Preto e Votuporanga.
RA9	Araçatuba	Andradina e Araçatuba.
RA10	Presidente Prudente	Adamantina, Dracena, Presidente Prudente.
RA11	Marília	Assis, Marília, Ourinhos e Tupã.
RA12	Central	Araraquara e São Carlos.
RA13	Barretos	Barretos.
RA14	Franca	Franca e São Joaquim da Barra.

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

Segundo o estudo da EMPLASA (2011) a elaboração destas formas de regionalização levou em conta vários fatores clássicos do estudo de redes urbanas como homogeneidade socioeconômica, articulação e proximidade territorial entre os municípios, organizando-os pelas relações funcionais polarizadoras entre os municípios núcleos e suas respectivas áreas de influência.

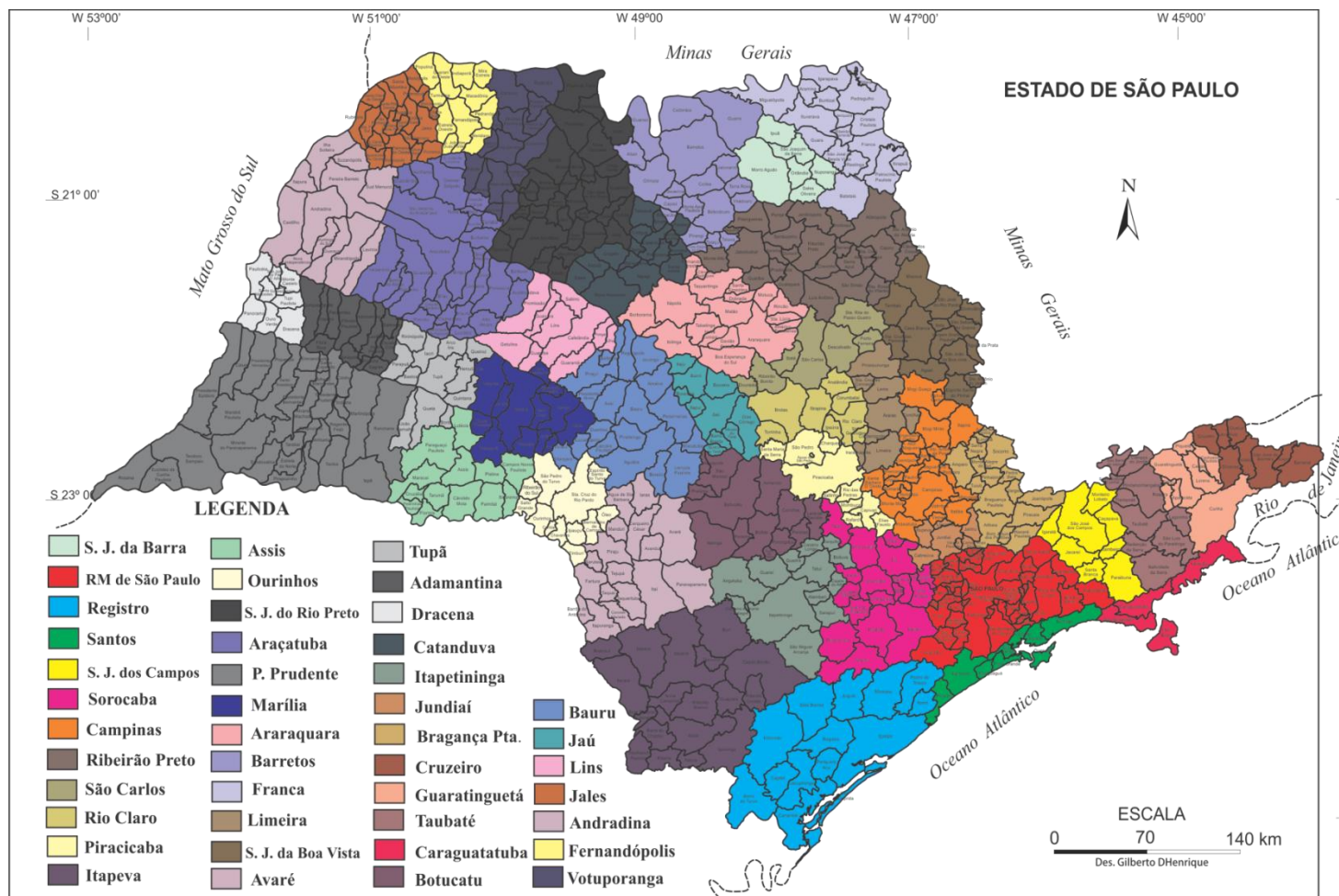
Nas Figuras 1 e 2 estão representadas respectivamente as divisões espaciais das Regiões Administrativas do Estado de São Paulo e as Regiões de Governo do Estado de São Paulo.

Figura 1 – Regiões Administrativas do Estado de São Paulo.



Org.: OLIVEIRA, R. R. de, (2013).

Figura 2 – Regiões de Governo do Estado de São Paulo.



Org.: OLIVEIRA, R. R. de, (2013).

Uma terceira forma de organização espacial administrativa é utilizada simultaneamente as formas supracitadas no estado de São Paulo, as Regiões Metropolitanas. Atualmente existem 4 regiões metropolitanas em São Paulo: a Região Metropolitana da Baixada Santista criada pela Lei Complementar N 815, de 30 de julho de 1996; a Região Metropolitana de Campinas, estabelecida pela Lei Complementar N 870, de 19 de junho de 2000; a Região Metropolitana de São Paulo, oficializada em âmbito federal pela Lei Complementar N 14, de 8 de junho de 1973 e em âmbito estadual pela Lei Complementar N 94, de mesmo ano; e a Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte, implementada pela Lei Complementar N 1166, de 9 de janeiro de 2012.

As Regiões Metropolitanas da Baixada Santista e de Campinas foram implementadas no governo de Mário Covas (mandato de 1 de janeiro de 1995 a 6 de março de 2001) e a do Vale do Paraíba e Litoral Norte sob o governo de Geraldo Alckmin (mandatário atual, desde 1 de janeiro de 2011). A mais antiga Região Metropolitana de nosso Estado foi a de São Paulo, instituída durante o governo de Laudo Natel (durante a administração de 15 de março de 1971 até 15 de março de 1975).

As Regiões Metropolitanas possuem uma estrutura de gestão baseada no estabelecimento de conselhos deliberativos compostos por representantes de cada cidade da região e de gestores estaduais pertinentes aos assuntos de interesses em comum em questão. São estabelecidos fundos de investimentos com recursos do Estado e dos municípios para o saneamento das questões regionais.

O Quadro 2 lista as Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo e os municípios que as compõe.

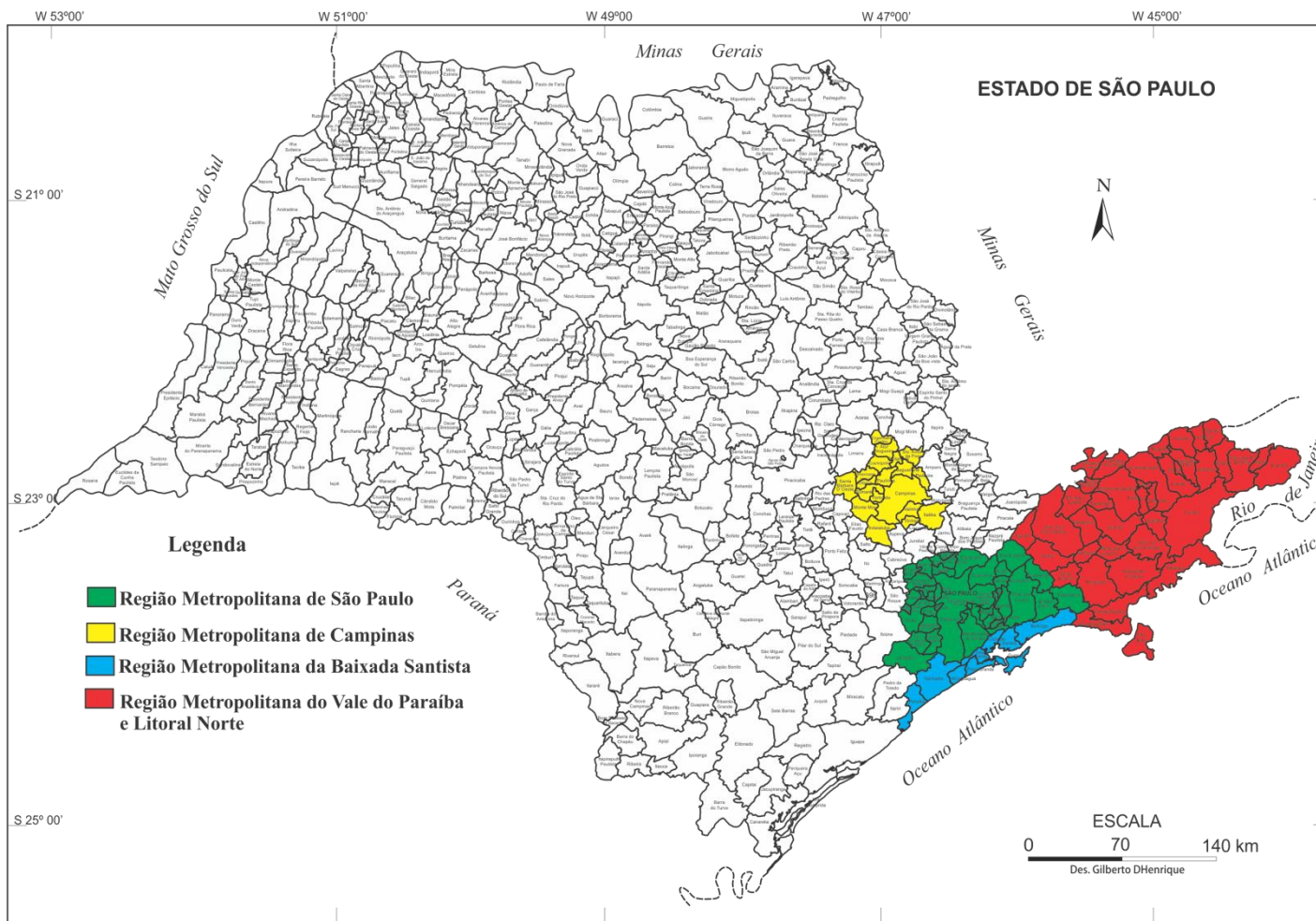
Quadro 2 – Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo.

Regiões Metropolitanas	Municípios
Baixada Santista	Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos, São Vicente.
Campinas	Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antonio da Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.
São Paulo	Arujá, Barueri, Biritiba Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuíba, Cotia, Diadema, Embu das Artes, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapeçerica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Mogi das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana de Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, São Lourenço da Serra, São Paulo, Suzano, Taboão da Serra, Vargem Grande Paulista.
Vale do Paraíba e Litoral Norte	Aparecida, Arapeí, Areias, Bananal, Caçapava, Cachoeira Paulista, Campos do Jordão, Canas, Caraguatatuba, Cruzeiro, Cunha, Guaratinguetá, Igaratá, Ilhabela, Jacareí, Jambuí, Lagoinha, Lavrinhas, Lorena, Monteiro Lobato, Natividade da Serra, Paraibuna, Pindamonhangaba, Piquete, Potim, Queluz, Redenção da Serra, Roseira, Santa Branca, Santo Antonio do Pinhal, São Bento do

	Sapucaí, São José do Barreiro, São José dos Campos, São Luís do Paraitinga, São Sebastião, Silveiras, Taubaté, Tremembé, Ubatuba
--	--

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

Na sequencia a Figura 3 demonstra a disposição espacial das Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo.

Figura 3 – Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo.

Org.: OLIVEIRA, R. R. de, 2013.

Hoje os 645 municípios do estado de São Paulo são agrupados em 14 Regiões Administrativas, 42 Regiões de Governo e 4 Regiões Metropolitanas, articulados pela Secretaria de Planejamento Regional do Estado de São Paulo.

Cabe salientar que uma região administrativa pode conter uma ou mais regiões de governo, e que as regiões de governo não tem suas áreas divididas em duas regiões administrativas distintas, assim como os municípios também não tem seu território dividido em Regiões de Governo, Regiões Administrativas e/ou Regiões Metropolitanas distintas. Outra observação importante é notar que as Regiões Metropolitanas de Santos, Campinas e São José dos Campos foram firmadas após a implantação das Regiões Administrativas e de Governo, sobrepondo territorialmente uma parte ou a totalidade das áreas previamente atribuídas, mas não substituindo-as oficialmente, convivendo então com as disposições legais anteriores, buscando atender a novas demandas desencadeadas pelo processo de metropolização.

Em 2011 a EMPLASA divulgou um estudo atualizado sobre a configuração da rede urbana paulista utilizando o termo “aglomerado urbano” para definir centros polarizadores com relativo grau de articulação e dinamismo interno, podendo apresentar conurbação entre os núcleos urbanos ou tendência a. No entanto o presente estudo não utilizara para caráter comparativo esse tipo de classificação da rede urbana em decorrência da própria legislação vigente que determina a disposição dos órgãos administrativos públicos por meio das já estabelecidas, através de leis complementares, regiões administrativas, de governo e metropolitanas.

2.4. Araraquara, a Região de Governo e a Região Administrativa.

O município de Araraquara está localizado a aproximadamente 270 km da capital do estado, São Paulo, contando em 2013 com uma população estimada em 222.036 habitantes distribuídos em uma área de 1.003,67 Km². A cidade é sede de uma Região de Governo do estado de São Paulo composta por 19 municípios, 602.594 habitantes e 7.234,87 Km².

A Tabela 1 caracteriza os municípios pertencentes a Região de Governo de Araraquara apontando a população e área de cada um deles.

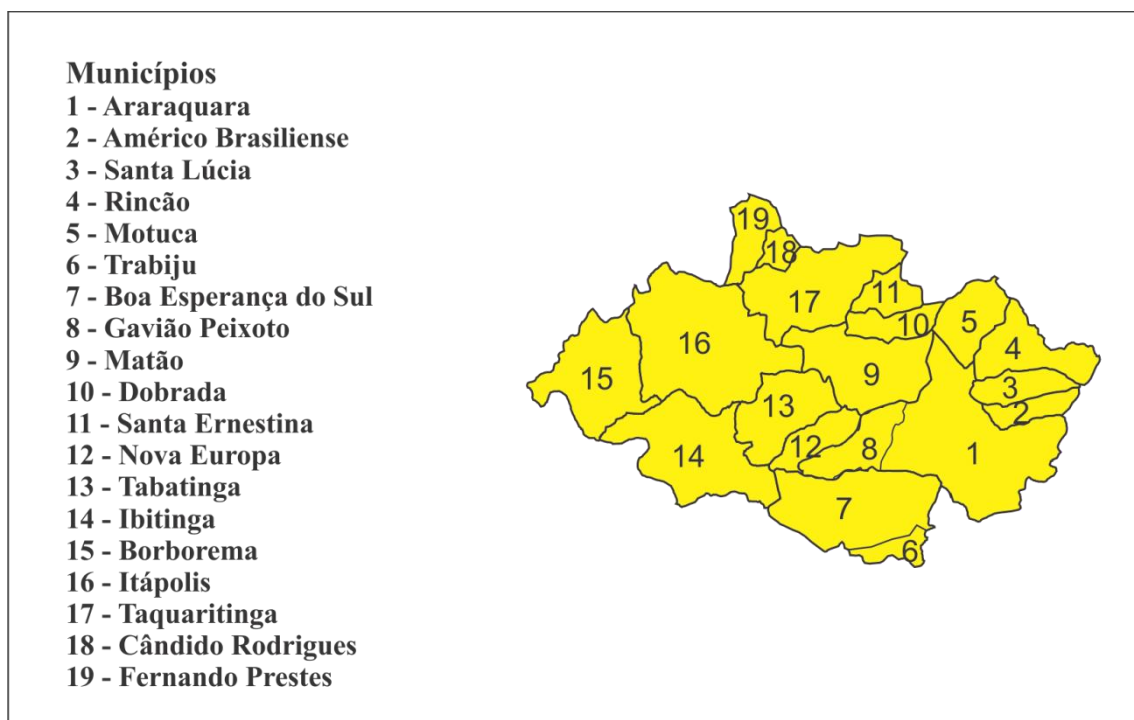
Tabela 1: Municípios da Região de Governo de Araraquara, ordenados pela população em ordem decrescente (Fonte: IBGE – 2013).

Município	População	Área (Km²)
Araraquara	222.036	1.003,67
Matão	80.528	524,85
Ibitinga	56.531	689,25
Taquaritinga	56.204	593,58
Itápolis	41.920	996,85
Américo Brasiliense	37.165	122,74
Tabatinga	15.590	369,56
Borborema	15.335	552,26
Boa Esperança do Sul	14.356	690,76
Rincão	10.768	315,95
Nova Europa	10.108	160,35
Santa Lúcia	8.613	154,03
Dobrada	8.432	149,73
Fernando Prestes	5.736	170,67
Santa Ernestina	5.701	134,42
Gavião Peixoto	4.635	243,77
Motuca	4.534	228,70
Cândido Rodrigues	2.767	70,31
Trabiju	1.635	63,42
Total	602.594	7.234,87

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

A Figura 4 representa a disposição dos municípios que compõe a Região de Governo de Araraquara.

Figura 4 – Região de Governo de Araraquara.



Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

O município e sua Região de Governo compõe a Região Administrativa Central, conjuntamente com São Carlos e sua respectiva Região de Governo. A região Administrativa Central ocupa uma área de aproximadamente 11.093 Km² (4,5% do território do estado de São Paulo), conta com aproximadamente 1.007.557 de habitantes (2,3% da população do estado de São Paulo), contribuindo em 2010 com aproximadamente 1,9% do produto interno bruto (PIB) do estado de São Paulo.

A Região Administrativa Central é composta por 26 municípios agrupados em duas regiões de governo, a de Araraquara (19 municípios) e a de São Carlos (7 municípios).

Cabe aqui ressaltar que a Região Administrativa Central é a única do estado de São Paulo a ser polarizada por dois municípios: Araraquara e São Carlos.

A Tabela 2 caracteriza os municípios pertencentes a Região Administrativa Central, indicando a população e área de cada um deles. Convém notarmos que os municípios pertencentes a Região de Governo de São Carlos estão sinalizados com *, enquanto os que fazem parte da Região de Governo de Araraquara não recebem nenhum tipo de sinalização.

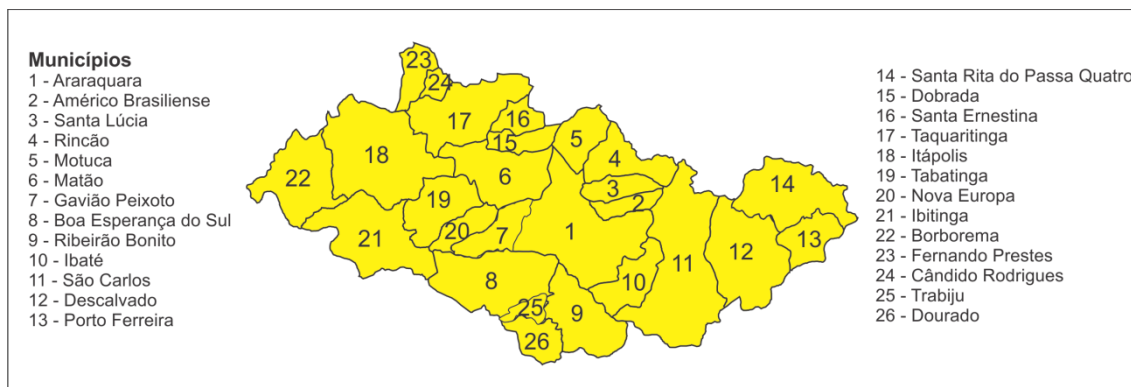
Tabela 2: Municípios da Região Administrativa Central, ordenados por população (Fonte: IBGE – 2013).

Município	População	Área (Km²)
São Carlos*	236.457	1.137,33
Araraquara	222.036	1.003,67
Matão	80.528	524,85
Ibitinga	56.531	689,25
Taquaritinga	56.204	593,58
Porto Ferreira*	54.056	244,91
Itápolis	41.920	996,85
Américo Brasiliense	37.165	122,74
Ibaté*	32.810	290,66
Descalvado*	32.595	753,71
Santa Rita do Passa Quatro*	27.411	754,14
Tabatinga	15.590	369,56
Borborema	15.335	552,26
Boa Esperança do Sul	14.356	690,76
Ribeirão Bonito*	12.750	471,55
Rincão	10.768	315,95
Nova Europa	10.108	160,35
Dourado*	8.884	205,87
Santa Lúcia	8.613	154,03
Dobrada	8.432	149,73
Fernando Prestes	5.736	170,67
Santa Ernestina	5.701	134,42
Gavião Peixoto	4.635	243,77
Motuca	4.534	228,70
Cândido Rodrigues	2.767	70,31
Trabiju	1.635	63,42
Total	1.007.557	11.093,04

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

A Figura 5 ilustra a disposição dos municípios que compõe a Região Administrativa Central do Estado de São Paulo.

Figura 5 – Região Administrativa Central do Estado de São Paulo.



Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

Entretanto, a área de estudo não fica circunscrita única e exclusivamente a Região Administrativa Central. O município de Araraquara possui ligações via transporte coletivo intermunicipal suburbano com cidades de outras regiões administrativas, como por exemplo, os municípios de Jaboticabal e Guariba, ambas pertencentes a Região Administrativa de Ribeirão Preto.

O Quadro 3 caracteriza os municípios que possuem ligação com Araraquara via transporte coletivo intermunicipal suburbano, indicando suas populações e as regiões administrativas e de governo aos quais fazem parte.

Quadro 3 - Municípios que possuem conexão via transporte coletivo intermunicipal suburbano com Araraquara, ordenados por população em ordem decrescente (SEADE/SP-2012).

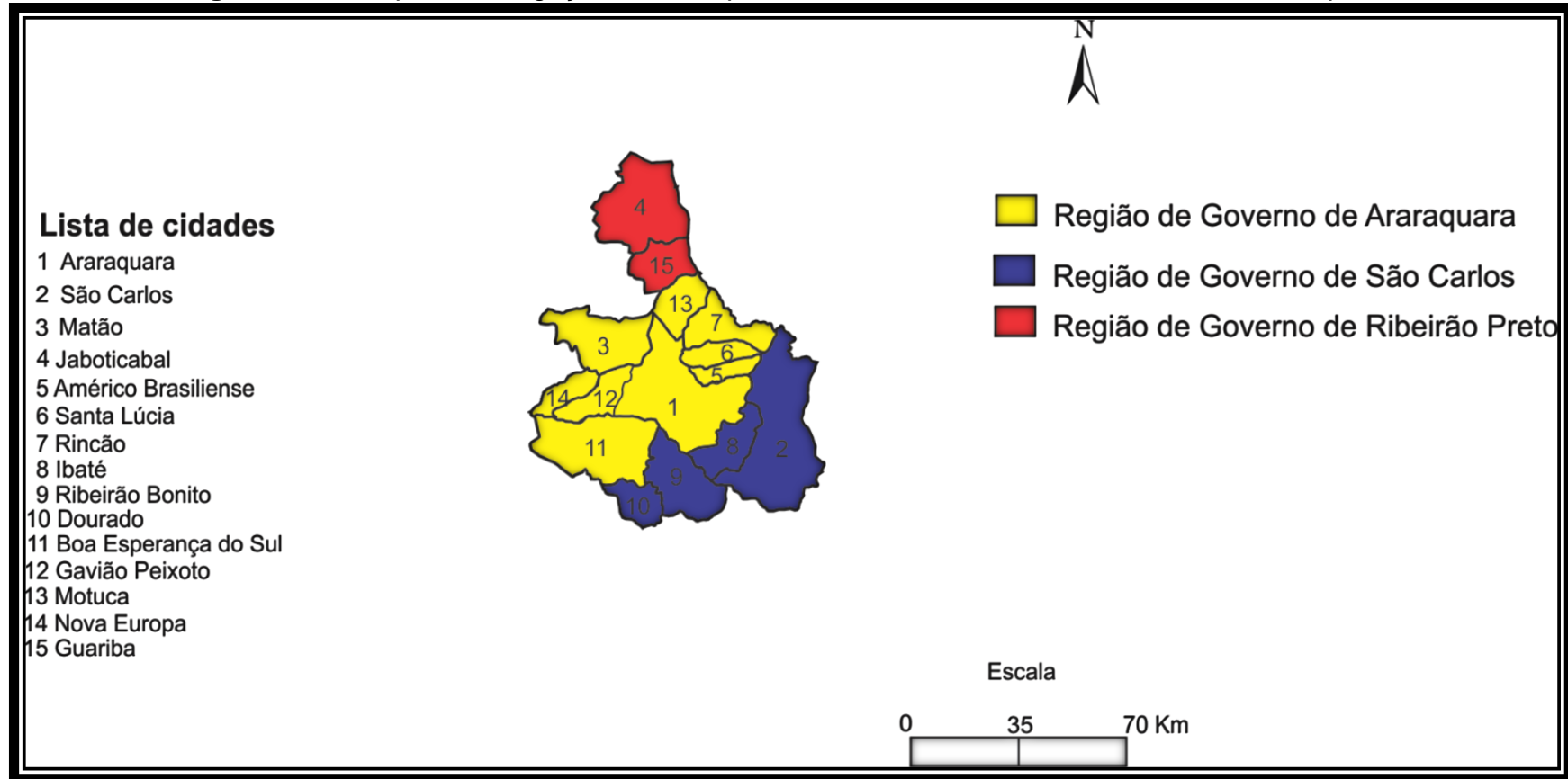
Municípios	População	Região Administrativa	Região de Governo
São Carlos	236.457	São Carlos	Central
Matão	80.528	Araraquara	Central
Jaboticabal	75.041	Ribeirão Preto	Ribeirão Preto
Guariba	37.747	Ribeirão Preto	Ribeirão Preto
Américo Brasiliense	37.165	Araraquara	Central
Ibaté	32.810	São Carlos	Central
Boa Esperança do Sul	14.356	Araraquara	Central
Ribeirão Bonito	12.750	São Carlos	Central
Rincão	10.768	Araraquara	Central
Nova Europa	10.108	Araraquara	Central
Dourado	8.884	São Carlos	Central
Santa Lúcia	8.613	Araraquara	Central
Gavião Peixoto	4.635	Araraquara	Central
Motuca	4.534	Araraquara	Central

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2012)

O município de Araraquara é interligado por meio do transporte coletivo suburbano com outros 14 municípios, conectando diariamente 796.432 pessoas espalhadas por uma área de 6.534,07 Km². Destes municípios oito pertencem a Região de Governo de Araraquara, quatro para a Região de Governo de São Carlos e dois para a Região de Governo de Ribeirão Preto. Quanto às regiões administrativas doze compõe a Região Administrativa Central enquanto dois fazem parte da Região Administrativa de Ribeirão Preto.

No Figura 6 temos representada a localização dos municípios conectados via transporte coletivo intermunicipal suburbano com Araraquara e suas respectivas regiões de governo.

Figura 6. Municípios com ligação via transporte coletivo rodoviário suburbano com Araraquara.



Org.: OLIVEIRA, R. R. de, (2012)

Toda essa gama populacional tem a possibilidade de se locomover pelo território através de um meio de transporte intermitente, flexível e economicamente acessível a maioria da população, intensificando os fluxos de bens, serviços e populacionais entre estes municípios.

Capítulo III

3. O TRANSPORTE COLETIVO INTERMUNICIPAL SUBURBANO

A relevância do transporte rodoviário no estado de São Paulo é perceptível na medida em que o poder público passa a criar órgãos e entidades para administrar o tema. A primeira tentativa de legislar sobre o tema vem em 1926, quando o governo do estado cria a Diretoria de Estradas de Rodagem. A crescente importância e utilização do transporte rodoviário fez com que fosse necessária a adoção de um novo modelo de gerenciamento, culminando com a criação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) em 1934.

No princípio o DER tinha apenas a responsabilidade de criar novas estradas e dar manutenção às já existentes, porém, com o passar do tempo, novas demandas vão surgindo, fazendo com que novas atribuições fossem imputadas ao órgão. A regulamentação do transporte intermunicipal e a devida fiscalização das modalidades de transportes rodoviários são novas atribuições do DER. Para aumentar a eficiência de seus serviços o DER passa a atuar de maneira descentralizada, em regionais espalhadas por todo estado.

O Quadro 4 apresenta as divisões regionais do DER e os municípios que sediam tais instituições.

Quadro 4 - Divisões regionais do DER e seus respectivos municípios sede.

Divisão Regional	Município sede	Divisão Regional	Município sede
DR1	Campinas	DR8	Ribeirão Preto
DR2	Itapetininga	DR9	S.J. do Rio Preto
DR3	Bauru	DR10	São Paulo
DR4	Araraquara	DR11	Araçatuba
DR5	Cubatão	DR12	Pres. Prudente
DR6	Taubaté	DR13	Rio Claro
DR7	Assis	DR14	Barretos

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

Durante a segunda metade do século XX o transporte rodoviário de passageiros suplanta o transporte ferroviário, sendo que o número de linhas intermunicipais regulamentadas pelo DER cresce sensivelmente, saltando de 41 linhas em 1941 para um total de 1486 linhas em 1988, como o descrito por Ferreira (2007).

Entretanto, concomitantemente a explosão do número de linhas, ocorre o aumento da concentração do setor. O número de empresas atuantes no transporte rodoviário de passageiros vai diminuindo com o passar do tempo, evidenciando a formação de grandes grupos. Como consequência da queda na concorrência, a qualidade do serviço se deteriora e o preço da passagem se mantém relativamente encarecida. Esses fatores combinados com a crescente necessidade por ligações entre os núcleos urbanos fazem ganhar força o transporte clandestino por vans e o transporte coletivo intermunicipal suburbano.

Em busca de atender essas novas configurações, o governo do estado cria em 2002 a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), ficando a mesma responsável por regular o transporte de passageiros estadual.

A ARTESP classifica o serviço de transporte coletivo intermunicipal suburbano segundo as seguintes características: apresentar serviço de parador (campaína destinada a parar a viagem); efetuar cobrança de passagens no interior do veículo; realizar paradas em pontos e abrigos ao longo do trajeto; utilizar veículos tipo urbano convencional com portas independentes para embarque e desembarque; apresentar assentos não numerados, além de permitir o transporte de passageiros em pé durante o percurso.

O transporte coletivo intermunicipal suburbano surge como uma alternativa para baratear o transporte regulamentar e concorrer com o transporte clandestino, muitas vezes efetuado por vans, mesmo que a custo de uma queda na qualidade.

Podemos ressaltar que essa modalidade de transporte mais flexível é também uma demanda do contexto atual das redes urbanas, onde os núcleos urbanos estão cada vez mais interligados.

Ferreira (2007) nos proporciona uma consistente leitura desse quadro por meio da análise da linha suburbana Rio Claro – Piracicaba. A referida linha, implantada oficialmente em 01 de maio de 2001, tinha por objetivo reduzir custos para a empresa operadora, já que essa modalidade de transporte não tem a obrigação de entrar em terminais rodoviários (não sendo onerada por isso), passageiros podem viajar de pé e os ônibus requeridos custam menos que os ônibus intermunicipais comuns por terem menos atributos de conforto. O número de passageiros/mês transportados saltou de 8.000 para 14.000, fato explicável pela redução no preço da tarifa, mas também pelo aumento no número de horários, representando tanto uma demanda da empresa para manter a competitividade no mercado como um serviço requerido pela população atendida.

3.1. As empresas atuantes no transporte coletivo intermunicipal suburbano em Araraquara.

Quatro empresas atuam no município de Araraquara prestando serviços de transporte coletivo intermunicipal suburbano, sendo elas: Empresa Cruz, Reunidas Paulista, Danúbio Azul e Viação Paraty.

Segue abaixo uma sucinta descrição histórica e da atuação de cada uma destas empresas que operam ligando Araraquara a outros municípios da região:

Empresa Cruz

Fundada em 1938, na cidade de Araraquara, iniciou suas operações com a linha rodoviária que ligava o município de Araraquara ao município de Nova Europa. No ano seguinte já operava com linhas ligando Araraquara a Gavião Peixoto, Nova Paulicéia, Nova Europa, Tabatinga e Ibitinga. Nos anos

1940 chegava a Novo Horizonte, Borborema e Itápolis e na década de 1950 inaugurava a linha Araraquara – São Paulo. Na década seguinte começa a ligar Araraquara a cidades como Ribeirão Preto, São Carlos, Campinas, Taquaritinga e Monte Alto. Atualmente atua com linhas rodoviárias, suburbanas, transporte de cargas, fretamento e encomendas.

Foto 1 - Um dos primeiros veículos de transporte da Empresa Cruz.



Fonte: <http://sis.comporte.com.br/CMS/Grupos//13/1.JPG> (Acesso em 29/10/2013)

Possui garagens nas cidades de Araraquara, Ibitinga, Novo Horizonte, Ribeirão Preto, São Carlos e São Paulo. Além das referidas cidades que abrigam as garagens, atua também com vendas de passagens rodoviárias e encomendas para os seguintes municípios do estado de São Paulo: Americana, Américo Brasiliense, Araçatuba, Birigui, Borborema, Campinas, Catanduva, Jacanga, Ibaté, Itanhaém, Itápolis, Lins, Matão, Mongaguá, Monte Alto, Nova Europa, Osasco, Pindorama, Penápolis, Praia Grande, Promissão, Reginópolis, Santo André, Santos, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, São José do Rio Preto, São Vicente, Tabatinga, Taquaritinga.

Em Araraquara opera em uma linha suburbana Araraquara – Américo Brasiliense, que possui duas rotas distintas: via Hospital Estadual e via Penitenciária.

Foto 2 - Ônibus suburbano da Empresa Cruz na rodoviária de Araraquara.



Fonte: <http://shw.machado.fotopages.com/21831165/EMPRESA-CRUZ-95802-BUSSCAR-URBANUSS-PLUS-MERCEDES.html> (Acesso em 29/10/2013)

Reunidas Paulista

Atua a mais de meio século em linhas regulares, fretamento e transporte de encomendas. Atualmente oferece serviço para as seguintes cidades: Adamantina (SP), Água Clara (MS), Americana (SP), Analândia (SP), Andradina (SP), Angra dos Reis (RJ), Araçatuba (SP), Araraquara (SP), Avaí (SP), Avanhandava (SP), Bariri (SP), Barra Mansa (RJ), Barretos (SP), Bauru (SP), Bento de Abreu (SP), Birigui (SP), Boa Esperança do Sul (SP), Bocaina (SP), Boraceia (SP), Brotas (SP), Cafelândia (SP), Campinas (SP), Campo Grande (MS), Castilho (SP), Coroados (SP), Dourado (SP), Dracena (SP), Getulina (SP), Glicério (SP), Guaiçara (SP), Guaimbê (SP), Guaraçai (SP), Guarantã (SP), Guararapes (SP), Ilha Solteira (SP), Itaguaí (RJ), Itápolis (SP), Itapuí (SP), Itapura (SP), Itirapina (SP), Jaboticabal (SP), Jaú (SP), José Bonifácio (SP), Jundiaí (SP), Junqueirópolis (SP), Lavínia (SP), Limeira (SP),

Lins (SP), Marília (SP), Mirandópolis (SP), Muritinga do Sul (SP), Nova Independência (SP), Osasco (SP), Osvaldo Cruz (SP), Ouro Verde (SP), Pacaembu (SP), Paranaíba (MS), Palmas (TO), Parapuã (SP), Parati (RJ), Pederneiras (SP), Penápolis (SP), Pereira Barreto (SP), Piracicaba (SP), Pirajuí (SP), Piratininga (SP), Pompéia (SP), Porto Nacional (TO), Presidente Alves (SP), Presidente Epitácio (SP), Presidente Prudente (SP), Presidente Wenceslau (SP), Promissão (SP), Ribeirão Bonito (SP), Ribeirão Grande (SP), Ribeirão Preto (SP), Rio Claro (SP), Rio de Janeiro (SP), Rio Verde (GO), Santo André (SP), Santos (SP), São Bernardo do Campo (SP), São Caetano do Sul (SP), São Carlos (SP), São José do Rio Preto (SP), São José dos Campos (SP), São Paulo (SP), Sorocaba (SP), Sud Menucci (SP), Taquaritinga (SP), Três Lagoas (MS), Tupã (SP), Tupi Paulista (SP), Ubatuba (SP), Valparaíso (SP).

Foto 3 - Ônibus antigo da empresa Reunidas Paulista.



Fonte: http://4.bp.blogspot.com/_haWfyrAwTn0/TIa1GfCi0EI/AAAAAAAAAGOE/EPJDAkRnRug/s1600/reunidas-antigo-170-nicola-1967-scania-B-76.jpg (Acesso em 29/10/2013)

Em Araraquara opera em três linhas suburbanas: Araraquara - Boa Esperança do Sul, Araraquara - Dourado e Araraquara - São Carlos.

Foto 4 - Ônibus suburbano da empresa Reunidas Paulista.



Fonte: <http://cdn.onibusbrasil.com/i/2011/1/28/p/5a2f5fd490a110478bc9d80682894a5e.jpg>
(Acesso em 29/10/2013)

Viação Danúbio Azul

Criada em 1954 operando a linha rodoviária que ligava o município de Cajuru ao de São Paulo. A empresa atua hoje com linhas rodoviárias, suburbanas, encomendas e fretamento.

Foto 5 - Ônibus antigo da viação Danúbio Azul.



Fonte: <http://cdn.onibusbrasil.com/i/2011/9/18/p/e5755973d6969335157b138d3705f251.jpg>
(Acesso em 29/10/2013)

Atende os seguintes municípios do estado de São Paulo com linhas rodoviárias: Americana, Araraquara, Araras, Barretos, Bebedouro, Cajuru, Campinas, Colina, Cotia, Descalvado, Guáira, Guaraci, Ibiúna, Jaboticabal, Jundiaí, Leme, Limeira, Luiz Antônio, Matão, Miguelópolis, Monte Azul Paulista, Olímpia, Piedade, Pirassununga, Porto Ferreira, Rio Claro, Santa Cruz das Palmeiras, Santa Rita do Passa Quatro, Santa Rosa do Viterbo, São Carlos, São Paulo, São Simão, Severínia, Tambaú, Tapiraí, Vargem Grande Paulista.

Presta serviço também com linhas suburbanas Piedade – Cotia (Via Ibiúna), Barretos – Colina e Barretos – Morro Agudo, todas no estado de São Paulo. Já no município de Araraquara opera em duas linhas suburbanas: Araraquara - Jaboticabal e Araraquara - Matão.

Foto 6 - Ônibus da empresa Danúbio Azul na rodoviária de Araraquara.



Fonte: <http://3.bp.blogspot.com/-Pk4WDJJoGpk/UGOw14eD5tI/AAAAAAAAHRM/OH7j5bQ0glo/s1600/dsdanubioazul20403.jpg>
(Acesso em 29/10/2013)

Viação Paraty

Fundada em 1982 no município de Ibaté com a linha rodoviária que ligava o município de Ibaté ao de São Carlos. Em 1987 passa a operar no transporte municipal de Araraquara com a linha urbana Yolanda Ópice – Selmi-Dei e a atuar no transporte municipal de Matão.

Foto 7 - Antigo ônibus suburbano biarticulado da Viação Paraty.



Fonte: <http://cdn.onibusbrasil.com/i/2011/3/21/p/aabd6b95e74d8209f9de536fbffde092.jpg>

(Acesso em 29/10/2013).

Atualmente opera em linhas rodoviárias, suburbanas, urbanas, encomendas e fretamento. Possui garagens nos municípios de Américo Brasiliense, Araraquara, Ibaté, Matão, Santa Rita do Passa Quatro e São Carlos.

Atua por meio de linhas rodoviárias nos seguintes municípios do estado de São Paulo: Americana, Araraquara, Araras, Conchal, Cordeirópolis, Descalvado, Engenheiro Coelho, Leme, Limeira, Mogi Mirim, Pirassununga, Porto Ferreira, Rio Claro, São Carlos.

Opera linha urbanas nos municípios de Araraquara (6 linhas), Matão (5 linhas), Américo Brasiliense (3 linhas), e Ibaté (1 linha).

Nas linhas suburbanas atua nas linhas São Carlos - Ibaté, São Carlos - Itirapina, Matão - Santa Ernestina, Matão - Taquaritinga, Guariba - Rincão, Guariba - Jaboticabal, Motuca - Rincão e Rio Claro - Santa Gertrudes. Atua em 10 linhas suburbanas em Araraquara, ligando a referida cidade aos municípios de: Gavião Peixoto, Guariba, Ibaté, Matão, Motuca, Nova Europa, Ribeirão Bonito, Rincão, Santa Lúcia e São Carlos.

Foto 8 - Ônibus suburbano da Viação Paraty na rodoviária de Araraquara.



Fonte: <http://cdn.onibusbrasil.com/i/2011/3/26/p/1aaa2a2a24d1131eb0628091a5e9bd51.jpg>
(Acesso em 29/10/2013)

Quadro 5 - Cidades conectadas pelo transporte coletivo rodoviário suburbano com o município de Araraquara, número de viagens, valores das passagens e empresas operadoras, ordenadas de maneira decrescente pelo número de viagens semanais.

Municípios	Horários (por semana)	Valor da Passagem (R\$)	Empresa
Santa Lúcia	170	3,30	Viação Paraty
Rincão	160	3,30	Viação Paraty
Américo Brasiliense (Via Hospital Estadual)	156	2,95	Empresa Cruz
Américo Brasiliense (Via Penitenciária Estadual)	156	3,20	Empresa Cruz
São Carlos	91	4,60	Viação Paraty
Ibaté	91	4,60	Viação Paraty
Matão	65	5,05	Danúbio Azul
Matão	64	4,20	Viação Paraty
Nova Europa	58	5,65	Viação Paraty
Gavião Peixoto	58	4,10	Viação Paraty
Boa Esperança do Sul	35	3,55	Reunidas Paulista
Ribeirão Bonito	31	4,60	Viação Paraty
Dourado	28	5,65	Reunidas Paulista
Jaboticabal	26	9,35	Danúbio Azul
São Carlos	21	10,75	Reunidas Paulista
Motuca	20	3,40	Viação Paraty
Guariba	19	3,40	Viação Paraty

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

O Quadro 5 apresenta a quantidade de horários de cada linha de transporte coletivo rodoviário suburbano disponível em Araraquara, indicando o valor das tarifas e também a(s) empresa(s) responsável(eis) por operar as linhas. Todas as linhas operam diariamente, inclusive em finais de semana e feriados, estabelecendo uma conexão intermitente entre os municípios.

Convém ressaltar que várias linhas perpassam por outros municípios ou núcleos urbanos de distritos. A linha Araraquara – São Carlos, operada pela Viação Paraty, em todos os horários passa pelo município de Ibaté; a linha Araraquara – São Carlos, operada pela Reunidas Paulista, em todos os horários passa pelos municípios de Boa Esperança do Sul, Dourado e Ribeirão Bonito (o que justifica o alto valor da tarifa); a linha Araraquara – Nova Europa que em todos os horários passa pelo município de Gavião Peixoto e pelo distrito de Nova Paulicéia (pertencente a Nova Europa); a linha Araraquara – Rincão que em alguns horários também passa pelo município de Santa Lúcia; a linha Araraquara – Ribeirão Bonito que em todos os horários passa pelo distrito de Guarapiranga (pertencente a Ribeirão Bonito); a linha Araraquara – Guariba que em todos os horários passa pelo município de Motuca e pelo distrito de Bueno de Andrade (pertencente a Araraquara).

Outro ponto a se destacar é a existência de duas diferentes rotas da linha suburbana Araraquara – Américo Brasiliense, sendo uma via Hospital Estadual e outra via Penitenciária, fato que pode representar a dimensão da integração entre os dois municípios que, podemos afirmar, configuram uma aglomeração urbana.

A Tabela 3 apresenta o número de conexões totais semanais via transporte coletivo rodoviário suburbano que o município de Araraquara apresenta, destacando a média de viagens diárias entre Araraquara e as cidades ao seu entorno.

Tabela 3 – Cidades ordenadas pelo número de ligações via transporte coletivo rodoviário suburbano com o município de Araraquara.

Município	Número de viagens totais (por semana)	Média de viagens diárias
Américo Brasiliense	312	44,6
Santa Lúcia	170	24,3
Rincão	160	22,9
Matão	129	18,4
São Carlos	112	16
Ibaté	91	13
Gavião Peixoto	58	8,3
Nova Europa	58	8,3
Boa Esperança do Sul	35	5
Ribeirão Bonito	31	4,4
Dourado	28	4
Jaboticabal	26	3,7
Motuca	20	2,9
Guariba	19	2,7
Total	1249	178,4

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2014)

3.2. Infraestrutura rodoviária

O DER é o principal órgão público de gerencia da infraestrutura rodoviária em São Paulo. Fundado em 2 de julho de 1934, o departamento é responsável por administrar o sistema rodoviário, garantindo a integração das malhas municipais, estaduais e federais, atendendo tanto ao transporte de passageiros quanto de cargas.

O Estado de São Paulo conta hoje com 36.362 km de rodovias, dentre as quais 15.578 km sob controle do DER, 6.421 km sob gestão de

concessionárias e 14.363 km de vicinais. A partir de 1998 o governo passa a adotar uma política privatista transferindo a gestão de várias rodovias para a iniciativa privada.

A Tabela 4 demonstra a evolução da rede rodoviária de São Paulo ao longo dos últimos 25 anos, de acordo com o tipo de estrada e forma de gestão.

Tabela 4 - Evolução da rede rodoviária do estado de São Paulo discriminadas pela tipologia e forma de gestão – valores em Km. (Fonte: DER/2013).

		1988	1998	2008	2011
Tipologia e forma de gestão rodoviária	Terra (DER)	1.662	1.430	1.217	1.199
	Pista Simples (DER)	16.643	14.850	14.415	13.582
	Pista Dupla (DER)	1.074	1.200	1.307	797
	Pista Simples (Concessão)	0	930	1.713	2.658
	Pista Dupla (Concessão)	0	1.305	2.596	3.763
	Vicinais Pavimentadas	4.517	9.003	12.373	14.363
Total		24.548	29.143	34.076	36.362

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

A análise dos dados da Tabela 4 nos mostra um crescimento substancial do tamanho da malha rodoviária paulista, saltando de 24.548 km em 1988 para 36.362 km, representando um aumento da ordem de 50% no intervalo de 23 anos.

A partir de 1998 o governo do estado adota uma clara postura privatista, levando ao controle da iniciativa privada 6.421 km de estradas em 2011, quase o triplo dos 2.235 km administrados em 1998.

Porém, o aumento da malha rodoviária paulista no período não se deve a iniciativa privada, mas fundamentalmente a expansão das estradas vicinais,

implementadas muitas vezes pelos municípios, com ou sem auxílio de outras esferas governamentais estaduais e/ou federais. Disto podemos deduzir duas causas que não são necessariamente excludentes entre si: uma tentativa paulatina do governo do estado de transferir para a esfera municipal a responsabilidade da expansão rodoviária, se eximindo da responsabilidade assim como o fez com as privatizações; uma necessidade cada vez maior de ligação dos núcleos urbanos, o que demonstra a interiorização do crescimento urbano e populacional em nosso estado.

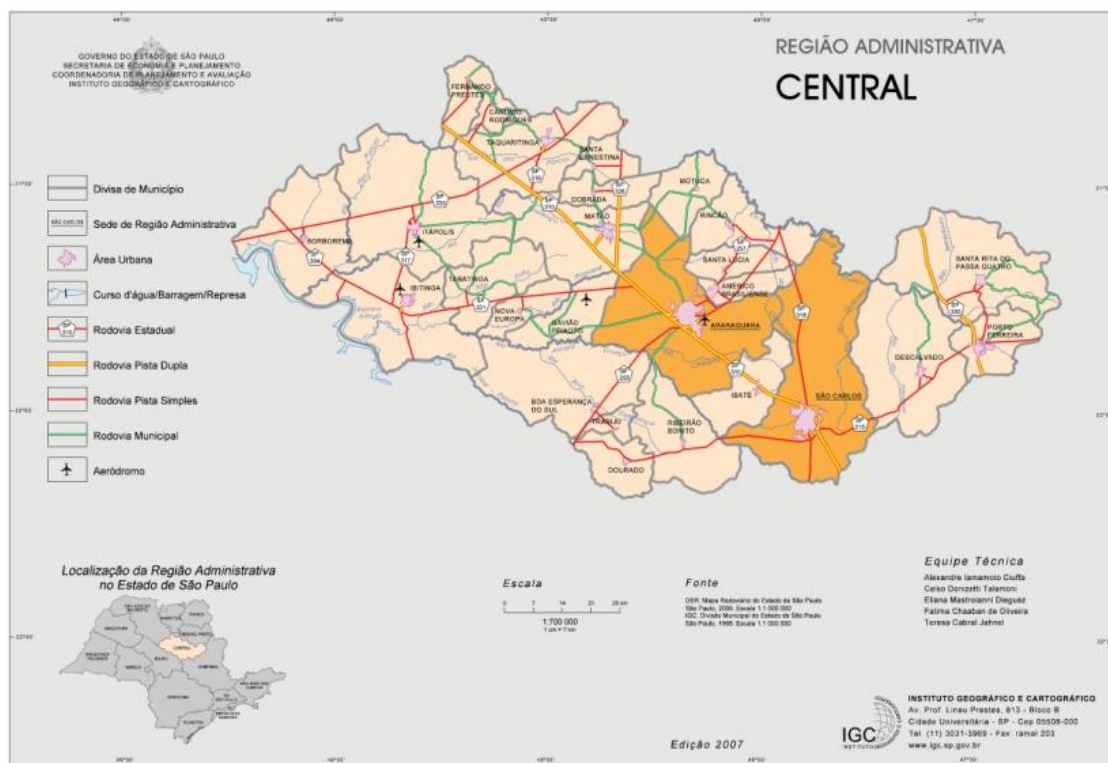
Em nossa área de estudo o transporte coletivo intermunicipal suburbano faz uso das seguintes rodovias: Rodovia Washington Luiz (SP-310), Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros (SP-255), Rodovia Deputado Aldo Lupo (SP-257), Rodovia Brigadeiro Faria Lima (SP-326), Rodovia Deputado Victor Maida (SP-331), Rodovia Luiz Augusto de Oliveira (SP-215), Rodovia Manoel de Abreu (SP-004/257), Estrada Municipal Araraquara-Gavião Peixoto (Doutor Néelson Barbieri), Estrada Municipal Araraquara-Ribeirão Bonito (ARA-050), Estrada Municipal Matão-Rincão, Estrada Municipal Guariba-Motuca, Estrada Graciano da Ressureição Affonso (ARA-151), Estrada Doutor Syrthes de Lorenzo e Estrada Municipal ARA-010.

Das 14 rodovias citadas no recorte regional apenas duas encontram-se em regime de concessão, ambas administradas pela empresa Triângulo do Sol, são elas: SP-310 Rodovia Washington Luiz e a SP-326 Rodovia Brigadeiro Faria Lima.

Cinco rodovias estão sob responsabilidade direta do DER e conseqüentemente atreladas ao poder público estadual, a SP-255 Rodovia Comandante João Ribeiro de Barros, SP-257 Rodovia Deputado Aldo Lupo, SP-215 Rodovia Luiz Augusto de Oliveira, SP-004/257 – Rodovia Manoel de Abreu e a SP-331 Deputado Victor Maida.

Os municípios de Araraquara, Ribeirão Bonito, Gavião Peixoto, Rincão, Motuca e Guariba dividem entre si a gestão das 7 rodovias vicinais restantes. A Figura 7 destaca a disposição dessas vias na Região Administrativa Central do estado de São Paulo.

Figura 7 - Região Administrativa Central e seu sistema rodoviário.



Fonte: <http://www.igc.sp.gov.br/mapasRas.htm#central> (Acesso em 20/06/2012)

Capítulo IV

4. A POLARIZAÇÃO DE ARARAQUARA

Em 2007 o IBGE divulgou um estudo denominado *Regiões de Influência das Cidades*, onde foram analisadas as características da polarização da rede urbana nacional.

O referido trabalho apontava a hierarquização dos centros urbanos, categorizando-os e agrupando-os de acordo com sua capacidade de influência em 5 níveis:

- ✓ **Metrópoles:** ordenadas em 3 subníveis – Grande Metrópole Nacional, Metrópole Nacional e Metrópole, centros urbanos de maior influência;
- ✓ **Capital Regional:** divididas em 3 subníveis – Capital Regional A, Capital Regional B e Capital Regional C;
- ✓ **Centro Sub-regional:** separados em Centro Sub-regional A e Centro Sub-regional B;
- ✓ **Centro de Zona:** ordenados em Centro de Zona A e Centro de Zona B.
- ✓ **Centro Local:** centros urbanos de menor influência.

O estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) classificou o município de Araraquara como Capital Regional C, enquanto o município de São Carlos, que divide o papel polarizador da Região Administrativa Central com Araraquara, foi classificado como Centro Sub-regional A, ou seja, um nível abaixo na hierarquia urbana.

Segundo a EMPLASA (2011), juntas, as duas cidades configuram uma aglomeração urbana que em 2009 era composta por 7 municípios: Araraquara, São Carlos, Matão, Américo Brasiliense, Ibaté, Santa Lúcia e Gavião Peixoto. O mesmo estudo destaca a maior centralidade de Araraquara em relação a São Carlos (2011, p. 41):

(...) Este recorte territorial mantém a bipolarização dos municípios de Araraquara e São Carlos, sendo que o primeiro se destaca como polo mais importante da AU, apresentando mudança de posição na classificação hierárquica, ao assumir a função de centro regional, ao passo que São Carlos tem a função de centro sub-regional.

A Aglomeração Urbana Araraquara/São Carlos passou por um processo de expansão no período de 1999 a 2009, como demonstrado no a seguir (Quadro 6):

Quadro 6 – Municípios componentes da Aglomeração Urbana Araraquara/São Carlos. (Fonte: EMPLASA).

Municípios da Aglomeração Urbana Araraquara/São Carlos - 1999	Municípios da Aglomeração Urbana Araraquara/São Carlos – 2009
Américo Brasiliense, Araraquara, Gavião Peixoto, Ibaté e São Carlos.	Américo Brasiliense, Araraquara, Gavião Peixoto, Ibaté, Matão, Santa Lúcia e São Carlos.

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

4.1. A centralidade de Araraquara

A centralidade de Araraquara pode ser confirmada ao verificarmos a presença de vários órgãos de gestão e governança do território presentes na mesma, além da oferta de grande variedade de serviços e infraestrutura urbana.

O Quadro 7 apresenta alguns dos principais órgãos de governança sediados em Araraquara e os municípios aos quais eles centralizam os serviços.

Quadro 7 – Entidades públicas de gestão e governança sediadas em Araraquara.

Entidade	Municípios de atuação
13º Batalhão de Polícia Militar do Interior	Américo Brasiliense, Boa Esperança do Sul, Borborema, Cândido Rodrigues, Dobrada, Fernando Prestes, Gavião Peixoto, Ibitinga, Itápolis, Matão, Motuca, Nova Europa, Rincão, Santa Lúcia, Tabatinga, Taquaritinga, Trabiju.
Delegacia Regional da Fazenda	Américo Brasiliense, Analândia, Boa Esperança do Sul, Borborema, Cândido Rodrigues, Corumbataí, Descalvado, Dobrada, Dourado, Fernando Prestes, Gavião Peixoto, Ibaté, Ibitinga, Ipeúna, Itápolis, Itirapina, Matão, Monte Alto, Motuca, Nova Europa, Pirangi, Pirassununga, Porto Ferreira, Ribeirão Bonito, Rincão, Rio Claro, Santa Cruz das Palmeiras, Santa Ernestina, Santa Gertrudes, Santa Lúcia, Santa Rita do Passa Quatro, São Carlos, Tabatinga, Tambaú, Taquaritinga, Trabiju, Vista Alegre do Alto.
Departamento de Estradas de Rodagem (DER)	Américo Brasiliense, Boa Esperança do Sul, Borborema, Cândido Rodrigues, Descalvado, Dobrada, Dourado, Fernando Prestes, Gavião Peixoto, Guariba, Ibaté, Ibitinga, Itápolis, Jaboticabal, Matão, Monte Alto, Motuca, Nova Europa, Pitangueiras, Ribeirão Bonito, Rincão, Santa Ernestina, Santa Lúcia, São Carlos, Tabatinga, Taquaritinga, Trabiju.

Diretoria de Ensino	Américo Brasiliense, Boa Esperança do Sul, Gavião Peixoto, Matão, Motuca, Nova Europa, Rincão, Santa Lúcia, Trabiju.
Instituto de Pesos e Medidas (IPEM)	Américo Brasiliense, Ariranha, Bebedouro, Boa Esperança do Sul, Bocaina, Borborema, Cajobi, Cândido Rodrigues, Catanduva, Colina, Dobrada, Dourado, Elisiário, Embaúba, Fernando Prestes, Gavião Peixoto, Guariba, Ibitinga, Itajobi, Itápolis, Jaboticabal, Jaú, Marapoama, Matão, Monte Alto, Monte Azul Paulista, Paraíso, Pindorama, Pirangi, Pitangueiras, Ribeirão Bonito, Rincão, Santa Adélia, Santa Ernestina, Santa Lúcia, Severina, Tabatinga, Taiúva, Taquaral, Taquaritinga, Trabiju, Viradouro, Vista Alegre do Alto.
Polícia Federal	Américo Brasiliense, Boa Esperança do Sul, Borborema, Brotas, Cândido Rodrigues, Descalvado, Dobrada, Dourado, Fernando Prestes, Gavião Peixoto, Ibaté, Ibitinga, Itápolis, Matão, Motuca, Nova Europa, Pirassununga, Porto Ferreira, Ribeirão Bonito, Rincão, Santa Ernestina, Santa Lúcia, Santa Rita do Passa Quatro, São Carlos, Tabatinga, Tambaú, Taquaritinga, Trabiju.
Secretaria de Agricultura e Desenvolvimento de São Paulo	Américo Brasiliense, Boa Esperança do Sul, Descalvado, Dourado, Gavião Peixoto, Ibaté, Matão, Motuca, Nova Europa, Ribeirão Bonito, Rincão, Santa

É destacável também a grande oferta de serviços educacionais no município de Araraquara, como Ensino Superior, Ensino Técnico e Ensino Médio, com forte presença tanto do setor público quanto da iniciativa privada.

O Ensino Superior em Araraquara possui uma história quase centenária, sendo uma cidade com grande tradição e pioneirismo nesta área. Essa grande vocação municipal teve início oficialmente em 2 de fevereiro de 1923 com a criação da Escola de Farmácia e Odontologia de Araraquara. Posteriormente, em 20 de janeiro de 1955, passa a se configurar num Instituto Isolado de Ensino Superior do Estado de São Paulo e finalmente em 30 de janeiro de 1976, incorpora-se a recém-estabelecida Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP).

Hoje a UNESP Campus Araraquara está subdividida em Faculdade de Ciência Farmacêuticas, Faculdade de Odontologia, Instituto de Química e Faculdade de Ciências e Letras. Ao todo são oferecidos 9 cursos de graduação e 17 áreas de pós-graduação.

A Faculdade de Ciências Farmacêuticas oferta graduação em Farmácia-Bioquímica e pós-graduação nas áreas de Alimentos e Nutrição, Biociências e Biotecnologia Aplicada à Farmácia, Ciências Fisiológicas e Nanotecnologia Farmacêutica. A Faculdade de Odontologia oferta graduação em Odontologia e pós-graduação nas áreas de Ciências Odontológicas, Odontologia, Reabilitação Oral, Ciências Fisiológicas, oferecendo também Residência Odontológica. O Instituto de Química gradua profissionais nas áreas de Química e Engenharia Química, além de oferecer pós-graduação em Biotecnologia e Química. A Faculdade de Ciências e Letras possui cursos de graduação nas áreas de Administração Pública, Ciências Econômicas, Ciências Sociais, Letras e Pedagogia, e na pós-graduação possui cursos nas áreas de Ciências Sociais, Economia, Educação Escolar, Educação Sexual, Estudos Literários, Linguística e Língua Portuguesa.

Outra instituição de Ensino Superior relevante para Araraquara e sua região surge em 1968, com a criação da Associação São Bento de Ensino. A referida associação estabelece a Faculdade de Ciências Econômicas e Administrativas de Araraquara. Nos anos seguintes o processo de expansão continua e em 1970 é criada a Faculdade de Direito de Araraquara, em 1971 a Faculdade de Educação de Araraquara, culminando com a criação em 1972 da Federação das Faculdades Isoladas de Araraquara (FEFIARA), entidade que passa então a aglutinar todas as instituições.

Em 1997 a FEFIARA adquire status de Centro Universitário e passa a ser denominada de UNIARA. Atualmente a UNIARA oferta 29 cursos de graduação, 13 áreas de pós-graduação, além de serviços semipresenciais e a distância.

A UNIARA oferece cursos de graduação em Agronomia, Administração, Arquitetura e Urbanismo, Biologia, Biomedicina, Design de Moda, Design Digital, Direito, Economia, Educação Física, Enfermagem, Engenharia Bioenergética, Engenharia Civil, Engenharia de Computação, Engenharia de Produção, Engenharia Elétrica, Engenharia Mecatrônica, Estética e Cosmetologia, Farmácia, Fisioterapia, Jornalismo, Medicina, Nutrição, Odontologia, Pedagogia, Psicologia, Publicidade e Propaganda, Sistema de Informação e Terapia Ocupacional. A entidade oferta pós-graduação em Finanças Empresariais, Gestão de Pessoas, Gestão de Projetos, Gestão Empresarial, Controle de Qualidade de Alimentos, Diagnóstico e Monitoramento Ambiental e Recuperação de Áreas Degradadas, Estética Corporal e Facial, Fisioterapia Hospitalar com enfoque em UTI, Gerontologia Multiprofissional, Implantodontia, Psicologia e Possibilidades de Intervenções em Dependência de Drogas no contexto de Saúde Coletiva, Psicologia e Maternidade e Ortodontia.

Outra instituição de ensino tradicional de Araraquara é as Faculdades Logatti. Sua origem data de 1946 com a criação da Escola Técnica de Agrimensura de Araraquara, que mais se configuraria em Escola Superior de Agrimensura, sendo pioneira na América Latina. Atualmente oferece 7 cursos de graduação, 5 de pós-graduação e 7 cursos técnicos.

As Faculdades Logatti oferecem cursos de graduação em Administração, Engenharia Ambiental, Engenharia Civil, Engenharia de Agrimensura, Engenharia de Computação, Engenharia Elétrica e Sistemas de Informação. Em pós-graduação nas áreas de Georreferenciamento, Projetos de Estruturas de Concreto Armado de Edifícios de Pequeno e Médio Porte, Sistemas de Saneamento e Gestão Ambiental, Segurança do Trabalho e Sistemas Construtivos de Edificações. Os cursos técnicos oferecem formação em Informática, Agrimensura, Edificações, Eletroeletrônica, Eletrônica, Eletrotécnica e Telecomunicações.

A UNIP é outra grande instituição de Ensino Superior presente em Araraquara. Oferece 19 cursos de graduação e pós-graduação em 22 áreas, além de serviços semipresenciais e a distância.

Administração, Arquitetura e Urbanismo, Biomedicina, Ciências da Computação, Ciências Contábeis, Direito, Educação Física, Enfermagem, Engenharia Civil, Engenharia de Produção Mecânica, Engenharia Elétrica, Engenharia Mecânica, Farmácia, Fisioterapia, Gestão de Recursos Humanos, Logística, Pedagogia, Propaganda e Marketing e Psicologia são os cursos de graduação oferecidos. Já a pós-graduação oferece formação nas áreas de Administração de Recursos Humanos, Administração Geral, Gestão de Projetos, Gestão Estratégica de Pessoas, Gestão em Vendas, Gestão Financeira Avançada, Gerenciamento de Projetos para Engenheiros, Gestão de Obras e Edificações, Gestão Industrial, Direito do Trabalho, Direito Processual e Prática Processual, Língua Inglesa e Tradução, Língua Portuguesa e Literatura, Futebol de Alto Desempenho, Nutrição e Suplementação Nutricional Aplicados ao Exercício, Personal Training, Enfermagem do Trabalho, Enfermagem em Centro-Cirúrgico, Enfermagem em Emergência, Enfermagem em UTI, Engenharia de Redes e Sistemas de Telecomunicações e Tecnologia da Informação e Internet.

Na cidade encontra-se também um campus do Instituto Federal de Educação, Ciências e Tecnologia (IFSP). A instituição, que é uma autarquia federal derivada da Escola de Aprendizes Artífices, oferece em Araraquara 3 cursos de nível superior (Análise e Desenvolvimento de Sistemas, Matemática

e Mecatrônica Industrial), 3 cursos de nível técnico (Informática, Mecânica e Mecatrônica), além do ensino médio regular e cursos a distância (EAD).

Ainda no Ensino Superior temos a Faculdade de Araraquara que hoje compõe a UNIESP. A instituição que nasceu em 2005 como Instituto Savonitti de Ensino Superior oferece hoje 2 cursos de graduação: Direito e Pedagogia.

O SENAI “Henrique Lupo” é outra instituição de ensino tradicionalíssima. Inaugurada em 28 de maio de 1971 oferece cursos profissionalizantes de formação inicial, aperfeiçoamento na área industrial, além de 3 cursos técnicos: Mecatrônica, Eletroeletrônica e Eletromecânica.

Araraquara também abriga uma unidade do SENAC a qual disponibiliza cursos profissionalizantes de formação inicial, cursos semipresenciais, a distância e 12 cursos técnicos: Administração, Logística, Recursos Humanos, Design de Interiores, Enfermagem, Meio Ambiente, Produção de Moda, Informática, Radialista – Locução, Estética, Podologia e Segurança do Trabalho.

A Etec Professora Anna de Oliveira Ferraz, também conhecida por Escola Industrial, é referencia na cidade e na região. Criada em 1948 e incorporada ao Centro Paula Souza em 1994 oferece, além do Ensino Médio Regular, 12 cursos técnicos: Administração, Agenciamento de Viagem, Comércio, Contabilidade, Enfermagem, Informática, Informática para Internet, Manutenção de Aeronaves, Mecânica, Mecatrônica, Nutrição e Dietética e Secretariado.

No ensino fundamental e médio, além da estrutura educacional municipal e estadual, a cidade abriga uma unidade de educação do SESI, além de importantes empresas de educação privada como Objetivo, COC, Anglo dentre outros.

A Tabela 5 demonstra a magnitude do potencial de serviços educacionais da cidade de Araraquara, sendo que as principais instituições de ensino atuantes na mesma oferecem 37 cursos técnicos, 69 carreiras de graduação e pós-graduação em 57 áreas.

Tabela 5 - Número de cursos técnicos, de graduação e de pós-graduação oferecidos nas principais instituições de ensino de Araraquara.

Instituição de Ensino	Cursos Técnicos	Cursos de Graduação	Cursos de Pós-graduação
Etec Anna O. Ferraz	12	-	-
Faculdades Logatti	7	7	5
IFSP	3	3	-
SENAC	12	-	-
SENAI	3	-	-
UNESP	-	9	17
UNIARA	-	29	13
UNIESP	-	2	-
UNIP	-	19	22
Total	37	69	57

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2014)

O município de Araraquara, principal nó da rede urbana dessa região, apresenta um PIB com características multissetoriais, além de ofertar uma variedade de serviços e concentrar processos decisórios e informações a serem movimentadas pela rede urbana regional. Não obstante, Araraquara é sede de uma Região de Governo e polariza uma Região Administrativa do estado de São Paulo.

Entretanto, pelas latentes alterações nas funções dos lugares, as regiões de influência das cidades passam por reconfigurações e atualizações constantes. Esse fato é claramente identificado pela conexão via transporte suburbano com cidades polarizadas por outras cidades, enquanto outras classificadas pelo governo como sobre influência da cidade não possuem esse tipo de ligação.

O Quadro 8 apresenta as cidades da Região Administrativa Central, sejam elas da Região de Governo de Araraquara ou da Região de Governo de

São Carlos, que não apresentam ligação com a cidade de Araraquara por meio do transporte coletivo suburbano, fato que pode ser explicado por essa configuração dinâmica das redes urbanas, na qual diferentes formas de conexões são criadas ou extintas, ampliadas ou enfraquecidas, de acordo com a forma de inserção do núcleo urbano na rede.

Quadro 8 - Municípios da Região Administrativa Central que não possuem ligação com Araraquara via transporte coletivo suburbano, ordenados em ordem alfabética.

Municípios	Região de Governo
Borborema	Araraquara
Cândido Rodrigues	Araraquara
Descalvado	São Carlos
Fernando Prestes	Araraquara
Ibitinga	Araraquara
Itápolis	Araraquara
Porto Ferreira	São Carlos
Santa Ernestina	Araraquara
Santa Rita do Passa Quatro	São Carlos
Tabatinga	Araraquara
Taquaritinga	Araraquara
Trabiju	Araraquara

Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

Segundo artigo da EMPLASA (2011) as formas de regionalizações deliberadas pelo poder público não fornecem mais subsídios adequados para a implantação de políticas públicas regionais.

Isso porque, principalmente, é desconsiderado o fato de que os fenômenos e/ou processos físico-territoriais e socioeconômicos não se circunscrevem aos limites artificiais estabelecidos pela política ou pela administração pública; ao contrário, configuram uma realidade muito mais complexa e multifacetada do que aquela que as categorias teóricas, ou as delimitações político-institucionais, conseguem expressar. (EMPLASA, pg. 18)

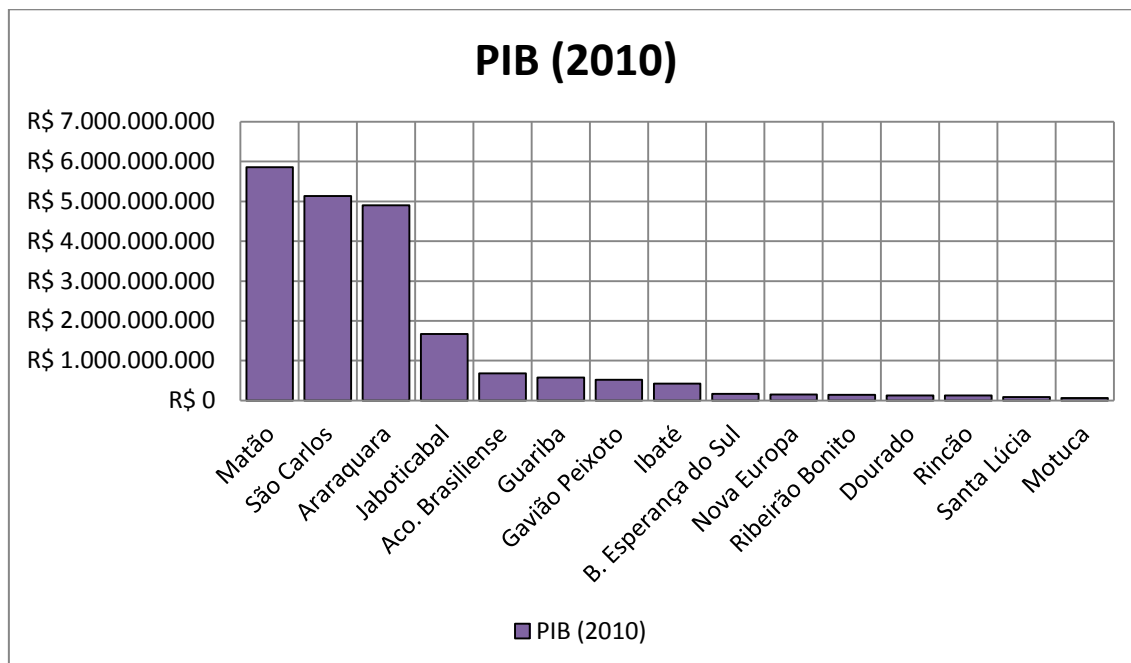
4.2. Análise da composição do Produto Interno Bruto (PIB)

O PIB é a soma de toda produção econômica de um dado lugar em um determinado período de tempo. Para finalidades de análise e interpretação esse valor é usualmente subdividido em três extratos, de acordo com o setor econômico (setor primário, setor secundário e setor terciário) em que se deu a atividade geradora do montante produzido.

A análise da composição do PIB nos auxilia a entender o funcionamento econômico de um dado lugar, evidenciando os setores econômicos mais relevantes e até a importância de dada economia num quadro mais abrangente.

As cidades que apresentam capacidade de polarizar os municípios de seu entorno apresentam um PIB com valores expressivos em comparação com a realidade local e com maior participação dos setores secundário e principalmente terciário.

Gráfico 1 – Valor do PIB do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE)

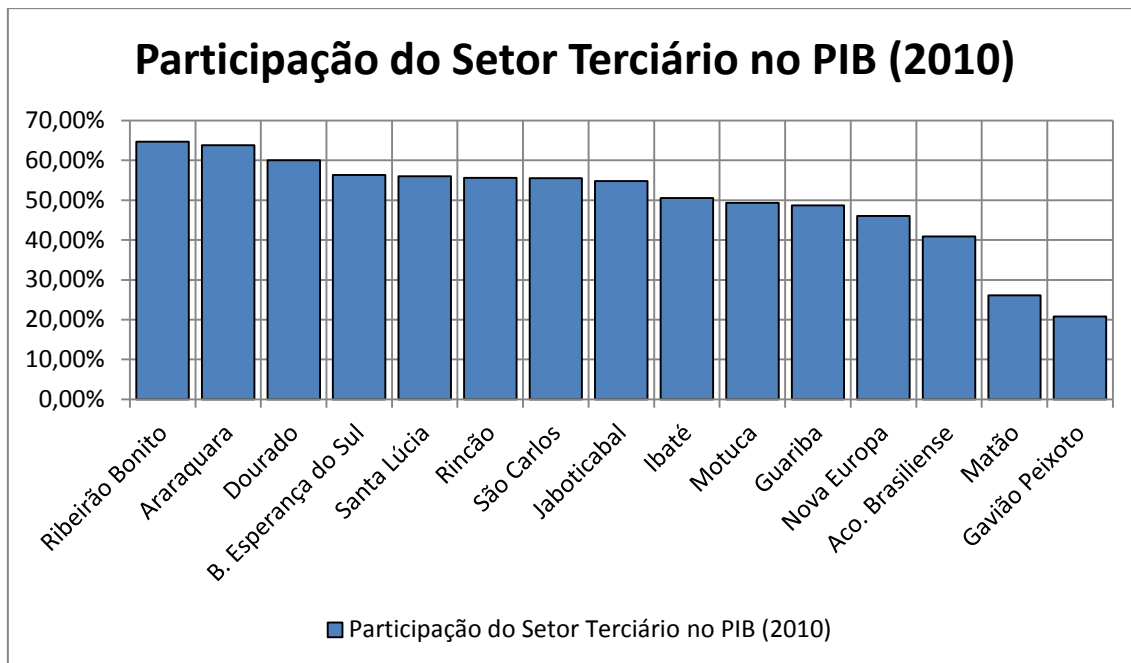


Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

O Gráfico 1 nos demonstra que, em valores absolutos do PIB, constatamos que dentre o município de Araraquara e os que possuem ligação via transporte coletivo suburbano, três núcleos urbanos podem ser destacados pela pujança econômica, sendo eles pela ordem: Matão com um PIB na casa de R\$ 5,9 bilhões, São Carlos com um PIB da ordem de R\$ 5,1 bilhões e Araraquara com um PIB de aproximadamente R\$ 4,9 bilhões. O município de Araraquara concentra aproximadamente 23,7% do PIB total da região, o qual apresentou valor da ordem de R\$ 20,6 bilhões no referido período.

Todos os outros municípios apresentam valores bem menos expressivos, e são os seguintes: Jaboticabal (R\$ 1,7 bilhão), Américo Brasiliense (R\$ 685 milhões), Guariba (R\$ 579 milhões), Gavião Peixoto (R\$ 520 milhões), Ibaté (R\$ 428 milhões), Boa Esperança do Sul (R\$ 170 milhões), Nova Europa (R\$ 154 milhões), Ribeirão Bonito (R\$ 148 milhões), Dourado (R\$ 128 milhões), Rincão (R\$ 125 milhões), Santa Lúcia (R\$ 85 milhões) e Motuca (R\$ 63 milhões).

Gráfico 2 – Participação do Setor terciário no PIB do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE)



Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

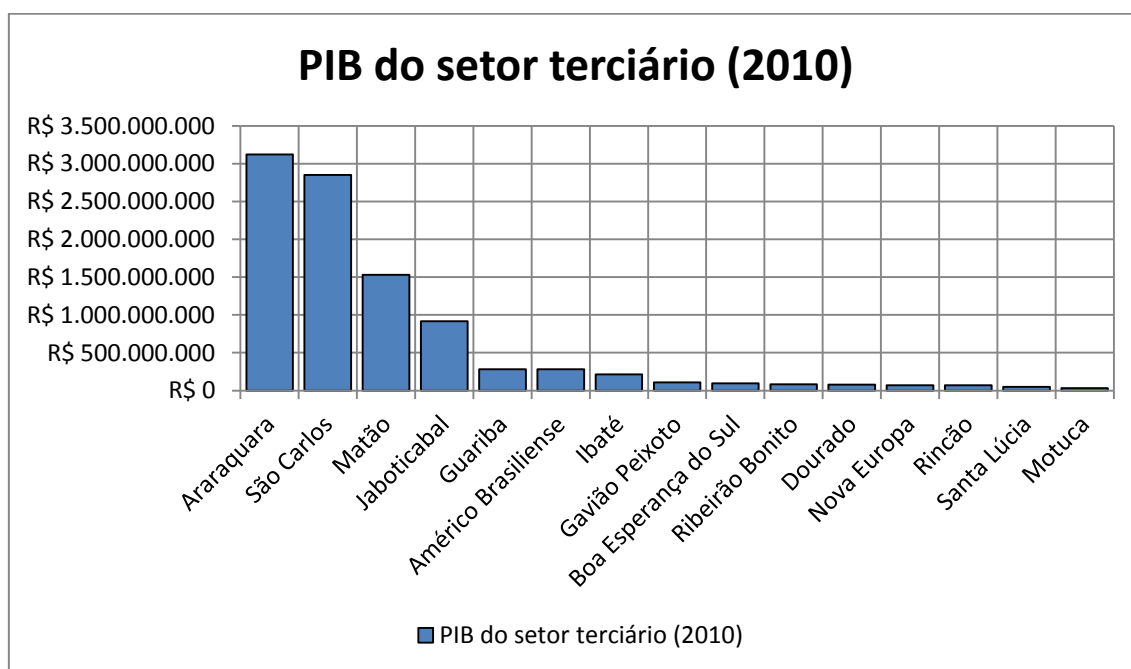
Observando o Gráfico 2 e a participação do setor terciário (comércio e serviços) da economia na composição do PIB dos municípios desse recorte, podemos destacar três cidades que possuem o setor terciário respondendo por mais de 60% do PIB, sendo eles: Ribeirão Bonito cujo setor terciário representa 64,7% do PIB, Araraquara com 63,8% de participação do setor terciário no PIB e Dourado com 60% do PIB correspondendo ao setor terciário da economia.

Mesmo que de maneira menos expressiva o setor terciário é preponderante ainda na economia dos seguintes municípios da região: Boa Esperança do Sul (56,3%), Santa Lúcia (56%), Rincão (55,6%), São Carlos (55,5%), Jaboticabal (54,8%), Ibaté (50,5%), Motuca (49,3%), Guariba (48,7%), Nova Europa (46%).

Já os municípios de Américo Brasiliense (40,9% setor terciário e 46,2% setor secundário), Matão (26,1% setor terciário e 60,7% setor secundário) e Gavião Peixoto (20,8% setor terciário e 61,2% no setor secundário)

apresentam perfis econômicos que demonstram potencial concentrado no setor secundário (indústrias) da economia.

Gráfico 3 – PIB do setor terciário do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE)



Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

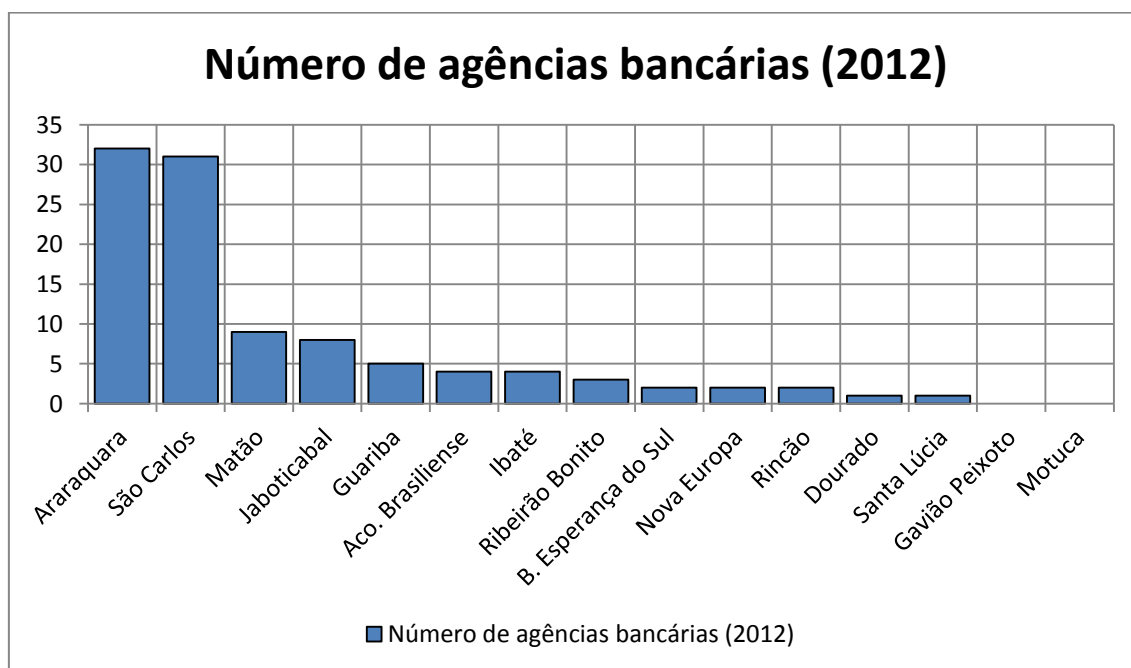
No referido período representado no Gráfico 3, o setor terciário do PIB movimentou na região aproximadamente R\$ 9,8 bilhões dos quais o município de Araraquara respondeu por aproximadamente 31,9% do total (R\$ 3,1 bilhões).

Os outros municípios podem ser ordenados da seguinte forma segundo o valor bruto de suas produções no setor terciário da economia: São Carlos (R\$ 2,8 bilhões), Matão (R\$ 1,5 bilhão), Jaboticabal (R\$ 917 milhões), Guariba (R\$ 282 milhões), Américo Brasiliense (R\$ 280 milhões), Ibaté (R\$ 216 milhões), Gavião Peixoto (R\$ 108 milhões), Boa Esperança do Sul (R\$ 96 milhões), Ribeirão Bonito (R\$ 82 milhões), Dourado (R\$ 77 milhões), Nova Europa (R\$ 71 milhões), Rincão (R\$ 70 milhões), Santa Lúcia (R\$ 48 milhões) e Motuca (R\$ 31 milhões).

4.3. Análise da presença de agências bancárias nos municípios.

Numa economia cada vez mais financeira, os bancos são figuras centrais na movimentação dos fluxos financeiros pelo espaço. O número de agências bancárias de um município pode ajudar a determinar o grau de relacionamento da economia desse núcleo urbano com outros nós da rede urbana, sejam eles inferiores ou superiores na hierarquia urbana. Outro apontamento que podemos tirar do número de agências é a demanda por serviços dessa natureza e a capacidade econômica da clientela a ser atendida.

Gráfico 4 – Número de agências bancárias do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE)



Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

Como evidenciado pelo Gráfico 4, as agências bancárias apresentam uma forte concentração nas duas principais cidades da região. Araraquara concentra 32 agências enquanto São Carlos apresenta 31 agências. A região contava no referido período com um total de 104 agências bancárias, das quais 30,8% se concentravam na cidade de Araraquara.

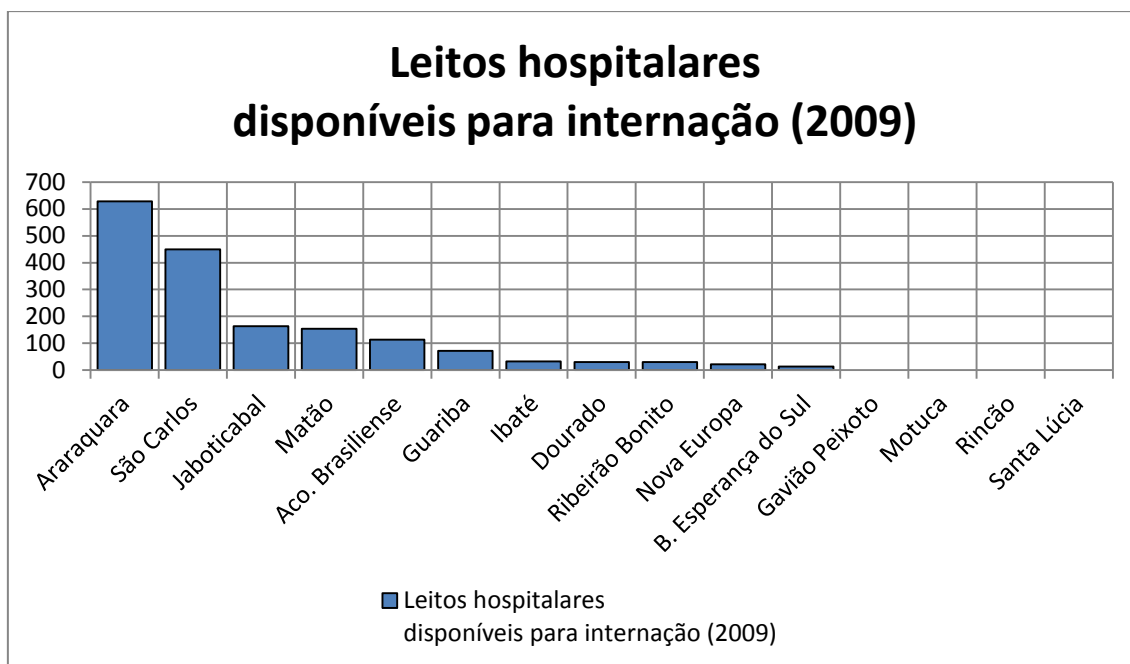
Todos os outros municípios apresentam um número bem inferior de agências bancárias e são ordenados de acordo com a quantidade de agências da seguinte forma: Matão (9), Jaboticabal (8), Guariba (5), Américo Brasiliense (4), Ibaté (4), Ribeirão Bonito (3), Boa Esperança do Sul (2), Nova Europa (2), Rincão (2), Dourado (1), Santa Lúcia (1). As cidades de Gavião Peixoto e Motuca não apresentavam na data da coleta de dados nenhuma agência bancária.

4.4. Análise dos serviços hospitalares com grau de complexidade.

Os serviços de saúde não estão distribuídos de maneira equânime pelo território, concentrando-se em municípios onde, além da demanda por essa oferta de serviços, ocorra também disponibilidade econômica suficiente para o custeio das atividades.

A interpretação dos dados referentes ao número de leitos hospitalares disponíveis para internação nos permite então deduzir tanto a demanda por serviços desta natureza em decorrência da concentração populacional quanto à relevância econômica do município, apresentando contingente capaz a custear serviços de relativo valor de mercado.

Gráfico 5 – Número de agências bancárias do município de Araraquara e de todos que possuem ligação via transporte coletivo suburbano com o mesmo. (Fonte: IBGE)



Org.: OLIVEIRA, R. R. de (2013)

Através da interpretação do Gráfico 5 podemos averiguar a clara concentração da disponibilidade de leitos hospitalares disponíveis para internações nos municípios de Araraquara com 628 leitos e São Carlos com 449 leitos. Dos 1.708 leitos disponíveis em toda a região no referido período da pesquisa, o município de Araraquara concentrava 36,8% do total.

Os demais municípios podem ser ordenados segundo o número de leitos hospitalares destinados a internações da seguinte maneira: Jaboticabal (163), Matão (154), Américo Brasiliense (114), Guariba (72), Ibaté (33), Dourado (33), Ribeirão Bonito (30), Nova Europa (22) e Boa Esperança do Sul (13). Já as cidades de Gavião Peixoto, Motuca, Rincão e Santa Lúcia não apresentam sequer um leito hospitalar com essas características.

Capítulo V

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ocupação do território nacional e a constituição das redes urbanas sempre estiveram atreladas, dentre outros fatores, a questões de acessibilidade. O avanço tecnológico propiciou o desenvolvimento de meios de transporte, bem como o surgimento de outros, alterando a relação da sociedade com o espaço, facilitando o acesso a diferentes lugares do Brasil.

O explorador europeu iniciou o processo de ocupação da referida área de estudo num momento onde o transporte de cargas e pessoas era feito por animais. Posteriormente, com a chegada das linhas férreas a mesma, as relações socioeconômicas, tanto de natureza interna quanto externa, foram alteradas. Mais recentemente é a ascensão do transporte rodoviário como principal forma de deslocamento que leva a ocorrência de novas mudanças.

As redes urbanas não apresentam uma organização e hierarquização com características imutáveis e perpetuas. Cada nó de uma rede urbana possui determinado número de funções a executar e, fruto do dinamismo das relações entre os nós de diferentes extratos, essas funções vão sendo modificadas em decorrência de variáveis.

O presente estudo prestou-se a interpretar a situação atual de algumas dessas variáveis que demonstram as funções dos nós urbanos como: concentração populacional, potencial econômico, pujança de atividades econômicas, todas fundamentais para a polarização, concentração de serviços financeiros e de serviços de saúde com certo grau de complexidade.

O recorte dos municípios analisados foi feito através do fator de presença de ligação entre Araraquara e as cidades vizinhas via transporte coletivo intermunicipal suburbano. A referida modalidade de transporte é por si só uma variável capaz de auxiliar no entendimento da função urbana desempenhada pelos municípios, portanto fazendo do transporte coletivo intermunicipal suburbano uma importante variável a ser considerada durante toda a análise.

A utilização do transporte coletivo intermunicipal suburbano como parâmetro limitou a 15 municípios nossa área de análise, sendo eles: Américo Brasiliense, Araraquara, Boa Esperança do Sul, Dourado, Gavião Peixoto, Guariba, Ibaté, Jaboticabal, Matão, Motuca, Nova Europa, Ribeirão Bonito, Rincão, Santa Lúcia, São Carlos.

Posto isto constatamos que juntas, as 15 cidades analisadas, apresentam população estimada em 796.432 habitantes. Araraquara é a segunda maior população do recorte regional com 222.036 habitantes, atrás apenas de São Carlos que conta com 236.457 habitantes. Apesar de não ser a maior população por uma pequena diferença, Araraquara concentra 28% da população de toda a região, fato que a credencia a ser o polo da rede urbana local.

Já tendo como variável de análise à polarização regional o PIB, verificamos que o referido grupo de municípios produziu aproximadamente 20,6 bilhões de reais em 2010. A cidade de Araraquara foi responsável pela terceira maior parte dentre os seus pares, colaborando com 4,9 bilhões de reais. A cidade apresenta valores pouco inferiores a Matão (que apresenta o setor secundário com maior valor bruto de toda região) e a São Carlos (que apresenta um valor maior do PIB proporcional com a diferença populacional com Araraquara). Entretanto a polarização de Araraquara nesse quesito é perceptível já que concentra 23,7% do PIB regional.

Mas se formos analisar exclusivamente a parcela do PIB referente ao setor terciário da economia a função comercial polarizadora de Araraquara fica bem mais evidente. A região inteira produziu no ano de 2010, valor próximo a 9,8 bilhões de reais, montante o qual Araraquara foi responsável por 31,9% (aproximadamente 3,1 bilhão de reais). Ou seja, o setor terciário concentra 63,8% do total do PIB araraquarense.

Outra variável que levamos em conta foi a presença de instituições financeiras, mais precisamente de agências bancárias. Araraquara é a cidade da região com o maior número de agências bancárias, 32 unidades ou 30,8% das 104 agências de toda a região. São Carlos tem apenas uma agência a menos, evidenciando a grande concentração que e a referida cidade e

Araraquara exercem nesta variável, já que juntas apresentam mais da metade de todas as agências bancárias da região.

Dados relativos a serviços de saúde com grau de complexidade também são relevantes a interpretação da hierarquia urbana regional, portanto, o número de leitos hospitalares disponíveis a internação também foram analisados. O município de Araraquara mais uma vez apresenta os maiores números de toda a região.

Os 15 municípios em questão ofertam 1.708 leitos para internação, dentre os quais 628 deles se encontram em Araraquara, valor que representa 36,8% do total regional. São Carlos novamente aparece na segunda colocação, mas com 449 leitos valor bem inferior ao de Araraquara.

Por meio da análise destas variáveis percebemos a relevância do município de Araraquara na rede urbana regional. Apontam também motivações para a referida cidade manter ligações via transporte coletivo intermunicipal suburbano com 14 outros municípios de seu entorno, totalizando aproximadamente 1256 horários semanais.

Fica claro também que Araraquara e São Carlos não apresentam relação de subordinação direta entre si, configurando sim uma estreita relação entre dois núcleos urbanos com econômica dinâmica, só que com algumas características distintas: São Carlos tem ligeira vantagem na quantidade populacional e no PIB e Araraquara apresenta um setor terciário da economia mais representativo e melhor infraestrutura (mais agências bancárias e leitos hospitalares disponíveis para internação).

As duas cidades formam o núcleo polarizador de uma aglomeração urbana composta por sete municípios (Araraquara, São Carlos, Matão, Américo Brasiliense, Ibaté, Santa Lúcia e Gavião Peixoto.), entretanto a cidade de Araraquara (Capital Regional C) é classificada hierarquicamente num nível superior a de São Carlos (Centro Sub-regional A), fato que denota sua capacidade de influência regional.

A maior capacidade de Araraquara para a polarização da rede urbana local pode ser explicada também pela presença de vários órgãos públicos na

cidade, com a finalidade de gerenciamento regional de serviços das mais várias áreas e relevâncias.

Já os outros municípios apresentam grande potencial a serem polarizados por Araraquara, pois são geograficamente próximos, com economias inferiores (exceto Matão que possui um PIB maior), setores terciários da economia de pequeno porte, poucas agências bancárias e poucos leitos hospitalares disponíveis a internação. Além da facilidade de conexão com Araraquara proporcionada pelo transporte coletivo intermunicipal suburbano, de finalidades de uso flexíveis e baixo custo.

É notável que as redes urbanas se estabelecem num processo dinâmico de constante interação de fluxos entre os nós urbanos que as compõe. Fatores sociais, econômicos, tecnológicos e políticos influenciam a configuração desses processos de estabelecimento e rearranjo das redes urbanas.

Constatamos certa dissonância entre as propostas de regionalização levadas a cabo pelo Estado, quando comparada a realidade vivenciada na referida área estudada. Araraquara possui forte ligação, representada pela presença de transporte coletivo intermunicipal suburbano, com municípios de outras regiões de governo e administrativas, ao passo em que não possui esse tipo de conexão com outros municípios de sua própria região de governo e administrativa.

Das quatorze cidades conectadas com Araraquara pela modalidade de transporte estudada, seis são de outras regiões de governo: Dourado, Ibaté, Ribeirão Bonito e São Carlos pertencentes a Região de Governo de São Carlos; Guariba e Jaboticabal pertencentes a Região de Governo de Ribeirão Preto.

A discrepância é menor se o parâmetro de análise forem as regiões administrativas, nas quais constatamos que apenas duas cidades que possuem ligação com Araraquara via transporte coletivo intermunicipal suburbano não fazem parte da Região Administrativa Central: Guariba e Jaboticabal, ambas componentes da Região Administrativa de Ribeirão Preto.

Um provável motivo para as diferenças constatadas nas regionalizações oficiais do Estado e a propiciada pelo transporte coletivo intermunicipal suburbano deriva do próprio anacronismo das políticas públicas e do planejamento estatal, visto que as Regiões Administrativas são estabelecidas em 1967 e as Regiões de Governo datam de 1984. Por vezes as questões políticas obedecem uma outra temporalidade de ação, levando em conta apenas secundariamente as dinâmicas socioeconômicas e científicas, baseadas sim na manutenção e na monopolização do poder, levando a manutenção do status quo.

REFERÊNCIAS

- CAIADO, A. S. C.; SANTOS, S. M. M. **O urbano paulista e a constituição de novas espacialidades**. In: Série Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil – Redes urbanas regionais: Sudeste. Brasília: IPEA, 2001, v. 5.
- CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 1 ed. São Paulo: Contexto, 1991.
- CHRISTALLER, W. **Os lugares centrais do sul da Alemanha: Introdução**. In: GÓMEZ, J. et. al. **El pensamiento geográfico**. 2 ed. Madrid: Alianza Editorial, 1988, p. 395-401.
- CORRÊA, R.L. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 2000.
- CORRÊA, R.L. **Construindo o conceito de cidade média**. II Simpósio Internacional “Cidades Médias: Produção do espaço e dinâmicas econômicas”, Universidade Federal de Uberlândia, 2006.
- CORRÊA, R.L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 2006.
- CROCCO, M.; RUIZ, R. M.; CAVALCANTE, A. **Redes e polarização urbana e financeira: Uma exploração inicial para o Brasil**. Texto para discussão n. 328. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2008.
- EMPLASA. **Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo**. São Paulo: EMLASA, 2011.
- EGLER, C. A. G. **Subsídios à caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**. Configuração e dinâmica da rede urbana. Petrópolis, 2001.
- FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: RIMA, 2004.
- FERREIRA, E. R. **O transporte coletivo intermunicipal no estado de São Paulo: As linhas suburbanas**. Livre-docência. Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”. Rio Claro, 2007.
- FERREIRA, S.C. **Urbanização e rede urbana brasileira: orientação teórica e metodológica preliminar**. In: **1 SIMPGEO/SP**. Rio Claro, 2008.
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. 16 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2007.
- IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
- JARDIM, A.P. **Reflexões sobre a mobilidade pendular**. In: OLIVEIRA, L.A.P.; OLIVEIRA, A.T.R. (Org.). **Estudos & Análises: Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.
- LENCIONI, S. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano**. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, N 24, pp. 109 – 123, 2008.

LIMA, O.A.A. **Sistema ferroviário brasileiro: estudo econômico**. Rio de Janeiro: APEC, 1969.

MATOS, R. **Aglomeramentos urbanos, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil**. In: X Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2000, Caxambú. Anais do XII Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2000. Belo Horizonte: ABEP/CEDEPLAR, 2000.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros do estado de São Paulo**. São Paulo: Hucitec, 1984.

NUNES, I. **Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres**. In: Transporte e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Editora UFGD, 2011.

OLIVEIRA JR., G. **Espacialidades e temporalidades: expressões de centralidade em cidades médias**. Mercator, vol. 9, n. 19, mai./ago. 2010.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teórico e metodológico da Geografia**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4 ed. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2006.

SPOSITO, M. **O desafio metodológico da abordagem interescalar no estudo de cidades médias no mundo contemporâneo**. Cidades, v. 3, n. 5, 2006, p. 143 - 157.

Sites consultados

<<http://araraquara.sp.senai.br/>> Acessado em 28 de jan. de 2014

<<http://arq.ifsp.edu.br/Cursos/cursos.html>> Acessado em 25 de fev. de 2014

<http://pt.wikipedia.org/wiki/Anexo:Lista_de_munic%C3%ADpios_de_S%C3%A3o_Paulo_por_popula%C3%A7%C3%A3o> Acessado em 10 fev. de 2014

<<http://www.artesp.sp.gov.br>> Acessado em 27 jul. de 2012

<<http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/pdf/saopaulo-regioes.pdf>> Acessado em 27 jul. de 2012

<http://www.centropaulasouza.sp.gov.br/ete/escolas/Central/Araraquara_ETE_Prof_Anna.html> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www.danubioazul.com.br>> Acessado em 27 jul. de 2012

<<http://www.der.sp.gov.br/website/Home/>> Acessado em 29 de out. de 2013

<<http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/>> Acessado em 15 jul. de 2013

<<http://www.empresacruz.com.br>> Acessado em 27 jul. de 2012

<<http://www.fclar.unesp.br/>> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www.foar.unesp.br/>> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www.ibge.gov.br>> Acessado em 17 jul. de 2013

<<http://www.iq.unesp.br/>> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www.logatti.edu.br/>> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www.reunidaspaulista.com.br>> Acessado em 27 jul. de 2012

<<http://www.seade.gov.br>> Acessado em 27 jul. de 2012

<<http://www.sp.senac.br/jsp/default.jsp?newsID=DYNAMIC,oracle.br.dataservers.CourseSenac,selectCourses&template=968.dwt&testeira=474&insc=1&type=T&unit=ARA&sub=2>> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www.uniara.com.br/>> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www.uniesp.edu.br/araraquara/conhecaUnidade.asp>> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www.vparaty.com.br>> Acessado em 27 jul. de 2012

<<http://www1.unip.br/vestibular/cursovalores.asp>> Acessado em 28 jan. de 2014

<<http://www2.fcfar.unesp.br/>> Acessado em 28 jan. de 2014