

Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Faculdade de Ciências e Tecnologia
Campus de Presidente Prudente
Departamento de Geografia

Marcela Galizia Domingues

**REESTRUTURAÇÃO E CENTRALIDADE EM CIDADES MÉDIAS.
CONSIDERAÇÕES A PARTIR DE LONDRINA, MARÍLIA, MOSSORÓ E SÃO
JOSÉ DO RIO PRETO.**

Monografia apresentada ao Curso de
Geografia da Universidade Estadual
Paulista, como requisito à obtenção
do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker

Presidente Prudente
Novembro, 2011

DEDICATÓRIA

Não poderia ter chegado até aqui e ainda ter a possibilidade de seguir a diante se em meu caminho eu não tivesse cruzado com pessoas tão maravilhosas como o fiz. Sem dúvida alguma, cada uma delas desempenhou papel fundamental e insubstituível para que eu enxergasse que a vida é um punhado de possibilidades o qual recebemos com a responsabilidade, mas também como oportunidade de fazermos escolhas.

À Sra. Terezinha Galizia, que tanto lutou para que eu chegasse aqui e para que me tornasse uma pessoa “digna e amável”.

Ao Sr. Valmir Domingues, que ao seu modo também colaborou para que eu vencesse os obstáculos da vida.

À Vera Lucia Renucci de Souza e Ana Luiza Renucci que têm sido muito mais que amigas, me acolhendo como parte da família e me auxiliando para que eu siga o meu caminho.

A Daniel Turino, com quem tenho podido compartilhar o que fui, o que sou e a quem confesso e compartilho os anseios futuros.

A todos os amigos verdadeiros que sei que nem a distância nem o tempo são capazes de levar embora (Ana Paula, Marlon, Heide, Érica e Omar).

Ao meu orientador Arthur Magon Whitacker que teve paciência durante esse percurso, e que muito me auxiliou durante a graduação.

Esta é só mais uma das tantas etapas de tantas outras que virão durante este
longo caminho chamado vida!

RESUMO

Este trabalho trata das cidades médias, em particular das cidades de Marília, São José do Rio Preto, Londrina e Mossoró. Dentro desse estudo, o enfoque se dá para a compreensão e análise sobre o modo como estão combinados os espaços não edificados e os vazios urbanos, os espaços construídos e as vias de circulação e suas transformações ao longo do tempo.

A proposta é analisar o processo de expansão do tecido urbano dessas cidades para compreender sua morfologia, bem como procurar fazer uma reconstituição, tomando-se a dimensão espacial e temporal, com o intuito de que esta contribua na conferência das identidades próprias de cada cidade, viabilizando a identificação das semelhanças entre elas, como também de suas especificidades.

Durante o desenvolvimento do trabalho procuramos identificar elementos promotores da reestruturação urbana pela qual as cidades têm passado nas últimas décadas, tentando relacioná-los com as novas formas de produção e organização espaciais. Optamos por privilegiar em nossa pesquisa elementos relacionados à economia, tais como estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços, utilizando, para isso, indicadores demográficos e espaciais, além dos econômicos.

Com base no trabalho que se realizou, irromperam novas reflexões e desafios que incitam novas possibilidades dentro da Geografia Urbana. Os temas “cidades médias” e “reestruturação urbana” longe de serem encerrados, promovem novas discussões exigindo, assim, a elaboração de metodologias que deem conta de abarcar toda a complexidade que envolve o assunto.

Palavras-Chave: cidades médias; reestruturação urbana; morfologia urbana.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	08
1 SOBRE AS CIDADES MÉDIAS	11
2 A CIDADE MÉDIA DE MARÍLIA	24
2.1 Formação do Núcleo Urbano	25
2.2 As atividades econômicas de Marília	26
2.3 Transformações na estrutura urbana de Marília e em seu tecido urbano. Novas morfologias	28
2.4 Os espaços de consumo e sua colaboração para o processo de reestruturação espacial mariliense	32
3 A CIDADE MÉDIA DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	38
4 A CIDADE MÉDIA DE MOSSORÓ	49
4.1 Passagem de um povoado para uma cidade	49
4.2 Reorganização econômica e urbano-espacial	54
5 A CIDADE MÉDIA DE LONDRINA	57
5.1 A formação de Londrina	57
5.2 Considerações sobre a institucionalização Da região Metropolitana de Londrina	60
5.3 Elementos auxiliares para o estudo de Londrina	62
6 UM ESFORÇO DE COMPARAÇÃO ENTRE AS CIDADES ESTUDADAS	65
6.1 Situação Geográfica	66
6.2 As redes urbanas: uma aproximação	67
6.3 Sobre os indicadores econômicos	73
6.4 Análise Comparativa dos Indicadores Econômicos	74
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	78
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	80

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Cidades com mais de 20 mil habitantes. Crescimento entre 1920 – 1940	14
--	----

Tabela 2 - População Urbana Brasileira, 1872 – 1980	14
Tabela 3 - População Economicamente Ativa, 1920 – 1970	15
Tabela 4 - Variação da população urbana do Brasil (em mil habitantes)	16
Tabela 5 - População total, população urbana e índice de urbanização, 1940 - 1991. Brasil.	16
Tabela 6 - Evolução da população rural, 1960 - 2010. Brasil	17
Tabela 7 - Municípios com população total entre 100.000 e 500.000 Hab.	22
Tabela 8 - Marília - SP, Evolução da população urbana e da área urbana – 1970 – 2000	31
Tabela 9 - Demografia do estado de São Paulo - por regiões administrativas	43
Tabela 10 - Investimentos Feitos em São Paulo	44
Tabela 11 - Investimentos anunciados para o estado de São Paulo em 1999	45
Tabela 12 - Empregos por setor – Regiões Administrativas de São Paulo	46
Tabela 13 - Londrina. Evolução Populacional. 1932 a 2000	58
Tabela 14 - Área Territorial Total de Mossoró, Marília, S. J. do Rio Preto e Londrina	70
Tabela 15 - População Total de Mossoró, Marília, S. J. do Rio Preto e Londrina	72

LISTA DE LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Divisão Político-Administrativa da Região Metropolitana de Londrina	59
Figura 2 – Rede Urbana Brasileira	68
Figura 3 – Localização Geográfica das Cidades de Marília, São José do Rio Preto, Londrina e Mossoró	69

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Densidade Demográfica de Mossoró, Marília, S. J. do Rio Preto e Londrina	69
Gráfico 2 – População Total de Mossoró, Marília, S. J. do Rio Preto, Londrina	70 73

Gráfico 3 – Participação Agropecuária das cidades de Mossoró, Marília, São José do Rio Preto e Londrina no PIB Brasileiro.

Gráfico 4 – Participação Industrial das cidades de Mossoró, Marília, São José do Rio Preto e Londrina no PIB Brasileiro. 73

Gráfico 5 – Participação de Serviços das cidades de Mossoró, Marília, São José do Rio Preto e Londrina no PIB Brasileiro 75

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Localização de clínicas de saúde especializadas – Marília (SP)	35
Mapa 2 – Localização das indústrias – Marília (SP)	35
Mapa 3 – Localização dos supermercados e atacadistas – Marília (SP)	35
Mapa 4 – Localização dos shopping centers – Marília (SP)	35

Mapa 5 – Localização de clínicas de saúde especializadas – São José do Rio Preto (SP)	47
Mapa 6 – Localização das indústrias – São José do Rio Preto (SP)	47
Mapa 7 – Localização dos supermercados e atacadistas – São José do Rio Preto (SP)	47
Mapa 8 – Localização dos shopping centers – São José do Rio Preto (SP)	47
Mapa 9 – Localização de clínicas de saúde especializadas – Londrina (PR)	64
Mapa 10 – Localização das indústrias – Londrina (PR)	64
Mapa 11 – Localização dos supermercados – Londrina (PR)	65
Mapa 12 – Localização dos shopping centers – Londrina (PR)	65

INTRODUÇÃO

Se a pesquisa sobre as cidades médias não é algo recente, as transformações no processo de urbanização brasileira, especialmente após a década de 1970, torna obrigatória a busca por elementos capazes de abranger a complexidade do conteúdo, das formas e das funções que caracterizam tais espaços.

Uma vez observadas as mudanças nos papéis e funções das cidades que são objeto de análise neste trabalho, buscamos reconhecer e verificar alguns ramos da economia, traduzidos na presença de determinados estabelecimentos econômicos que nos auxiliaram na compreensão de como o capital se instrumentaliza para garantir a

sua reprodução nos espaços urbanos que foram por nós estudados. Para isso foi realizada uma tipologia de estabelecimentos que procurou retratar a organização de seus capitais, como será detalhado nos procedimentos metodológicos deste trabalho.

Trabalhamos, também, com a análise quanto à localização desses estabelecimentos. Essa informação foi de grande valia, pois permitiu a qualificação do processo de expansão urbana, já que esta, juntamente com a reestruturação urbana, é questão central deste trabalho.

Dentre esses estabelecimentos, destacamos os seguintes:

- a) Os grandes equipamentos industriais e/ou de tecnologia avançada;
- b) Supermercados e hipermercados;
- c) Serviços de saúde especializados;
- d) Shopping centers.

A metodologia aplicada foi estabelecida a partir da proposta metodológica de pesquisa encontrada em SPOSITO, ELIAS, SOARES (2007, p. 35), cuja preocupação se deve, entre outras causas, ao desafio em se explicar as especificidades que caracterizam as cidades médias. Assim, esta proposta objetiva encontrar elementos que viabilizem a apreensão dos papéis que certas cidades brasileiras, definidas como médias, passaram a desempenhar, além de tornar possível a comparação entre estas cidades a partir da divisão territorial do trabalho, sendo que esta última tem se reconfigurado devido à elementos associados à transição do sistema fordista para o modo flexível de produção e às diferentes justaposições e sobreposições existentes entre estes, que podemos compreender como reestruturação produtiva.

Também entendemos como fundamental para alcançar o objetivo do trabalho a realização de pesquisa acerca da existência de infraestruturas nas cidades que estudamos, já que os estabelecimentos/equipamentos acima mencionados demandam ou se aproveitam da ampliação e da modernização dessas infraestruturas sendo este um fator determinante das novas formas que vêm tomando o espaço urbano.

Nesse contexto, de forma geral, compreendemos que os eixos principais de circulação tanto determinam quanto são demandados por esse conteúdo que vimos identificando com a morfologia e expansão urbanas. São, assim, fatores relevantes na confecção do desenho urbano as redes de circulação, tais como as ferrovias, rodovias e estradas. Estes elementos podem, na análise da morfologia urbana, ser também, enclaves e limitadores da expansão ou como determinantes de usos e funções.

A partir disso, observamos a relação desses elementos com a expansão territorial das cidades e procuramos investigar se eles favorecem ou não a dispersão ou a concentração de estabelecimentos. Essas informações são essenciais porque explicam a relação entre as condições motivadoras da ocupação daqueles espaços e dão pistas para se compreender os processos de segregação socioespacial e de fragmentação urbana, que embora não sejam objetivo de nossa investigação, compreende parte dos trabalhos que estão sendo desenvolvidos para o mesmo grupo de cidades objeto de nossa pesquisa.

O presente trabalho se estrutura em sete capítulos: primeiramente discorremos sobre as cidades médias objetivando menos abstrata a ideia de cidade média, bem como intuindo diferenciá-la conceitualmente da cidade de porte médio. Em seguida, do capítulo 2 ao 5 introduzimos neste trabalho textos referentes a cada uma das cidades que foram nossos recortes espaciais: iniciamos com Marília, e demos continuidade com São José do Rio Preto, Mossoró e Londrina, respectivamente. Esses capítulos nos permitiram trabalhar com o processo histórico das cidades, auxiliando, assim, na compreensão de suas expansões e conformações de seus espaços urbanos. Na seção 6 empreendemos nossos esforços para realizar a comparação entre as cidades, reunindo para isso dados concernentes à população residente, demografia, localização geográfica, participação no PIB brasileiro, entre outros. E por último, na seção 7, encerramos nosso texto com uma análise das pesquisas realizadas até o momento, bem como discutimos sobre algumas das possibilidades que passamos a vislumbrar durante a realização deste trabalho, assim como sobre alguns dos desafios que se apresentaram durante nosso percurso.

1 SOBRE AS CIDADES MÉDIAS

Uma vez que nossa proposta de trabalho se destina a tratar sobre a morfologia urbana de cidades médias, parece-nos adequado uma apresentação acerca destas cidades.

Conceitualmente, quando nos referimos à cidade de porte médio estamos aludindo a sua dimensão demográfica. Por outro lado, embora exista dificuldade para dar definição ao termo, a cidade média reúne elementos que vão além do porte. Como observa Correa (2007, p. 24) elementos concernentes ao tamanho, funções e as relações estabelecidas com o espaço intraurbano. Sua complexidade se afirma a partir de seu contexto na rede urbana, de seu nível de centralidade e dos papéis intermediários que desempenha em relação à região à qual está inserida.

Ainda de acordo com o mesmo autor (2006, p. 25)¹ a dificuldade em se conceituar o que seja uma cidade média deve-se a vários fatores. Dentre eles, o tamanho demográfico absoluto e o recorte temporal considerado. Isso implica em ponderar as cidades como resultado de distintos contextos de urbanização nos quais o conjunto de elementos políticos, econômicos e sociais demarca tanto sua forma quanto seu conteúdo. Considerar as novas dinâmicas demográficas, as transformações econômicas num processo de transição de fordismo para o modo flexível de produção, bem como a modernização ocorrida nos territórios em diversos aspectos e todas as mudanças e revoluções político-sociais ocorridas recentemente no mundo como aquelas que têm se desenrolado no Oriente auxiliam no entendimento de que as cidades se transformam espacialmente, mas também no tempo.

Desse modo, a análise temporal é elemento de suma importância para a classificação de uma cidade enquanto pequena, média ou grande, pois, ao observarmos a linha do tempo, notamos as transformações ocorridas nas dinâmicas das cidades, especialmente se observarmos as transformações demográficas. No caso brasileiro a trajetória da urbanização, com suas consideráveis transformações, é elemento relevante para o entendimento quanto aos novos papéis da cidade.

¹Texto relativo à Conferência de abertura do II Simpósio Internacional “Cidades Médias: Produção do espaço e Dinâmicas Econômicas”, realizado pela Universidade de Uberlândia, em novembro de 2006. O texto está inserido no livro “Cidades Médias – espaços em Transição”, Org. Maria encarnação B. Sposito, 2007.

Os estudos a respeito das cidades médias podem ter se iniciado por motivações variadas. Corrêa aponta que:

No plano acadêmico o que justificaria o estudo das cidades médias? Estudos de casos sem um quadro teórico sólido? Estudos comparativos visando estabelecer padrões de semelhança e diferenciação entre dois ou mais centros? Estudo meramente exploratório, à procura de possíveis irregularidades empíricas? Eis três motivações que, com sentidos diferentes, poderiam originar estudos sobre as cidades médias. É possível, com base numa pré-problemática, criar uma problemática que alimente os estudos a respeito dessa temática. Cria-se, assim, uma relevância para o tema em tela. (2007, p. 27)

Com essa exposição é possível deduzir que o estudo acerca dessas cidades pode não ter se iniciado de modo consolidado, mas sim partindo de estudos que estivessem voltados para aspectos ligados à intermediação destas com as cidades grandes e pequenas, mas também à inserção das cidades médias no chamado planejamento urbano, como será discutido mais adiante.

O assunto “cidade média” adquiriu maior espaço entre os geógrafos especialmente nas últimas décadas, tomando melhores direcionamentos. É válido destacar que a concepção de cidade média se tornou possível com a fase industrial do capitalismo. Novamente recorremos à Corrêa (2007, p.28) para compreender que:

A rede de cidades da Europa ocidental e da porção nordeste dos Estados Unidos passa pelo duplo e intenso processo de integração e diferenciação, a par do considerável crescimento econômico e demográfico. Na integração e diferenciação demográfica e funcional emergem centros metropolitanos, cidades médias e cristalizam-se demograficamente inúmeros centros, considerados a partir de então como pequenas cidades... É, portanto, no contexto da moderna rede urbana que é possível se estabelecer a noção ou o conceito de cidade média.

No caso brasileiro, a cidade média ganha importância a partir do reconhecimento de sua dinâmica. Emerge, então, um conjunto de políticas oriundas de uma estratégia de planejamento urbano que estavam contidas no II Plano

Nacional de Desenvolvimento (II PND), 1975-1979, por meio da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), cujo objetivo se direcionava para a consolidação e desenvolvimento destas cidades como espaços de intermediação entre as cidades pequenas e as grandes cidades e metrópoles.

Sobre o processo brasileiro de urbanização, SANTOS (2005, p. 19) o considera tardio. Este autor reconhece o país como essencialmente agrário e explica que é somente no século XIX que a urbanização alcança maturidade, embora as características contemporâneas conhecidas por nós tenham se consolidado apenas no século seguinte.

Da perspectiva do estudo sobre as cidades este fato pode ser interpretado como complementar, quiçá determinante, do processo de urbanização devido às novas atividades econômicas que aparecem, à nova divisão social e territorial do trabalho e às novas relações sociais que modificam o espaço e que por ele são modificadas.

De modo mais esclarecedor, é possível estabelecer uma ligação entre as modificações no processo de urbanização e os estudos acerca das cidades médias através do entendimento dessas cidades enquanto novos espaços não apenas a partir de uma análise temporal, mas devido as suas funcionalidades e às novas interações espaciais que delas procedem.

À exemplo disso, podemos citar, entre tantas outras, Uberlândia, cidade considerada média que compõe o chamado Triângulo Mineiro localizado em Minas Gerais. Apresentou, a partir de 1970, considerável crescimento econômico que se caracterizou pela ampliação e diversificação da produção material, agropecuária e industrial, mas também pelo aumento da oferta de serviços e do comércio, além de ter ocorrido nesse período o desenvolvimento das infraestruturas econômicas, assinalado pela implantação do sistema de transporte e de comunicação. “Essas realizações possibilitaram: a expansão das funções urbanas centrais; o surgimento de novas funcionalidades e o aparecimento de especializações produtivas resultando, assim, em maior complexidade funcional e viabilizando a expressão de novas relações espaciais tanto na escala local como na regional e ainda na extra regional”².

²Bessa, K. C. Reestruturação da rede urbana brasileira e cidades médias: o exemplo de Uberlândia (MG). Caminhos de Geografia - revista *on line*, Uberlândia, v. 6, nº 16, p. 268 – 288, Outubro de 2005.

A exposição e análise dos dados inseridos nas tabelas a seguir nos auxiliam na percepção da evolução populacional brasileira, especialmente da população urbana, indicando uma inversão do local de residência. Se estes dados não são suficientes para abranger de modo mais amplo e completo a história urbana brasileira, nos servem para indicar um possível aumento de atrativos nas cidades motivando as pessoas a se estabelecerem ali.

Entre 1890 e 1920 o índice de urbanização no Brasil quase não sofreu modificações. No entanto, ao observar a Tabela 1 nota-se que inversamente ao aumento da população no mesmo período, de 1920 a 1940, o número de cidades existentes nas regiões brasileiras, com exceção do Centro Oeste e do Sul, diminuiu.

	Número de Cidades		População		Crescimento
	1920	1940	1920	1940	%
Norte	3	2	223.775	234.527	3,5
Nordeste	20	15	1.138.105	1.268.019	11,4
Leste	18	11	1.313.624	2.127.430	62,0
Sul	2	10	515.618	642.793	24,7
Centro-Oeste	1	1	21.360	23.054	7,9
Total	44	39	3.212.482	4.040.871	109,5

Tabela 1 - Cidades com mais de 20 mil habitantes. Crescimento entre 1920 – 1940
Fonte: IBGE, apud Santos, 2005, p. 25.

De 1920 a 1940 (tabela 2) a taxa populacional urbana foi triplicada havendo o crescimento de aproximadamente 4,5 milhões de pessoas para 6 milhões. Nota-se, que durante as décadas seguintes houve o aumento da população ocupada em serviços em relação à população economicamente ativa (tabela 3), o que pode reforçar a ideia de inversão do local de residência no qual a população vai gradualmente migrando das áreas rurais sentido às áreas urbanas.

População Urbana (%)										
187	189	190	192	1940	1950	1960	197	198	200	20
2	0	0	0				0	0	0	10

5,7	6,8	9,4	10,7	31,2	36,1	45,0	56,0	65,1	81,2	84
				4	6	8				,4

Tabela 2 – População Urbana Brasileira, 1872 – 1980.

Fonte: Apud Santos, p. 22, Censo IBGE 2000 e 2010.

A relação entre o aumento da PEA empregada no setor terciário, em detrimento dos setores primário e secundário, e as cidades médias se faz por meio da expansão urbana que se realiza no período, especialmente nas áreas interioranas. Não apenas isso, mas especialmente após a década de 1970 devido à descentralização industrial e à expansão territorial acompanhada pela multiplicação das redes de estabelecimentos comerciais e de serviços (E. S. Sposito 2007, p. 219) observa-se uma “reestruturação produtiva na qual as cidades médias ganham destaque já que estas têm ganhado força enquanto espaços atrativos para a instalação de ramos de atividades como: grandes equipamentos industriais e/ou de tecnologia avançada; hipermercados; serviços de saúde especializados; rede bancária entre outros”.

Durante a década de 1950 observa-se uma reestruturação econômica que passa a condicionar, de modo mais efetivo, a organização espacial. Com a intensificação do processo de industrialização promovida pelo investimento público, juntamente com o investimento de empresas privadas nacionais e estrangeiras realiza-se no Brasil, ainda que de modo seletivo, o avanço da urbanização com o aumento da implantação de infraestruturas para servirem ao desenvolvimento econômico.

Setor	1925	1940	1950	1960	1970
Primário	68% 7.011	64% 9.446	59,9% 10.253	53,7% 12.164	44,6% 13.183
Secundário	12% 1.237	10,1% 1.491	14,2% 2.431	13,1% 2.607	18% 5.320
Terciário	20% 2.062	25,9% 3.823	25,9% 4.433	33,2% 7.520	37,4% 11.054
Total	10.310	14.759	17.117	22.651	29.557

Tabela 3 - População Economicamente Ativa, 1920 – 1970.

Fonte: IBGE, apud Santos, 2005, p. 26.

Outro período que merece destaque é o que vai de 1940 até 1980 (tabela 4), pois nele torna-se clara a inversão do lugar de residência da população brasileira. Se em 1940 a taxa de urbanização perpassava pelos 26%, em 1980 essa taxa alcança quase os 70% (tabela 5). Especialmente entre 1960 e 1980 nota-se o aumento colossal da população que passa a viver nas cidades: 50 milhões de novos habitantes (Santos, 2005, p. 27). Por meio dos dados da mesma tabela percebe-se o declínio dessa variação a partir da década de 1980 até 2010.

1940 – 1950	7.892	72,46%
1950 – 1960	13.173	70,13%
1960 – 1970	20.949	65,55%
1970 – 1980	29.108	55,01%
1940 – 1980	71.122	653,03%
1980 – 1991	33.687	67,59%
1991 – 2000	27.000	75,59%
2000 – 2010	22.926	82,59

Tabela 4 - Variação da população urbana do Brasil (em mil habitantes)
Fonte: Apud Santos, 2005, p. 32.

	População Total	População Urbana	Índice de Urbanização
1940	41.326.000	10.891.000	26,35
1950	51.944.000	18.783.000	36,16
1960	70.191.000	31.956.000	45,52
1970	93.139.000	52.905.000	56,80
1980	119.099.000	82.013.000	68,86
1991	150.400.000	115.700.000	77,13
2000	169.799.170	137.953.959	81,30
2010	190.732.694	160.879.708	84,35

Tabela 5 - População total, população urbana e índice de urbanização, 1940 - 1991. Brasil.
Fonte: Apud Santos, 2005, p. 32.

Através dos dados podemos deduzir que especialmente durante o período pós Segunda Guerra Mundial o aumento da taxa de urbanização coincide com o aumento demográfico devido, provavelmente, às melhorias sanitárias que possibilitaram a

elevação da taxa de natalidade em detrimento da taxa de mortalidade. A melhoria nos padrão de vida e a própria urbanização também foram elementos colaboradores desta ocorrência principalmente nas últimas duas décadas.

É importante ressaltar que no contexto do crescimento demográfico, a população rural apresenta um pequeno salto em 1970. Todavia é a partir deste decênio que podemos notar há um decréscimo dessa população, se mantendo nos períodos vindouros conforme mostra a Tabela 6.

Esse fato pode ser justificado, entre outras causas, à intensificação da industrialização e à modernização da agricultura. De acordo com estudos realizados por Girardi (2008) e disponibilizados no “Atlas da Questão Agrária Brasileira”, os dados sobre a população rural em 2000 evidenciam sua concentração nas regiões Sudeste, Sul e no litoral. “A maior parte dela se concentra nas capitais estaduais, em suas regiões metropolitanas e no Distrito Federal. Em contrapartida, o Centro-Oeste e o Norte apresentam os menores efetivos populacionais”.

População Rural	
1960	38.418.798
1970	41.054.053
1980	38.566.297
2000	31.845.211
2010	29.852.986

Tabela 6 - Evolução da população rural, 1960 - 2010. Brasil
Fonte: Apud Santos, 2005, p. 34.

A sistematização dos dados apresentados permite que tenhamos uma noção, ainda que restrita, devido à insuficiência de informações, acerca da dinâmica demográfica brasileira no sentido de traçarmos uma divisão entre população rural e urbana intuindo reforçar a ideia de decréscimo da primeira em detrimento da segunda. Isso demonstra que, gradualmente, as cidades foram ganhando importância enquanto espaços de suporte para a realização de determinadas ações e atividades que dificilmente se desenvolveriam no campo. É o caso da própria industrialização, processo este, que se caracteriza como urbano.

Nossa pretensão é a de compreender em que situação encontram-se as cidades médias dentro da dinâmica urbana, pois este é elemento fundamental para que

alcancemos o nosso objetivo central: entender e reconhecer a reestruturação urbana das cidades foco desse trabalho.

Sposito (2007, p. 236) explica que a partir da segunda Revolução Industrial, como resultado dos papéis exercidos pelos meios de transporte e comunicação, “a divisão territorial do trabalho se estabeleceu em escalas mais amplas, acentuando a competitividade e promovendo com maior vigor a especialização dos territórios”. Desse modo, as cidades consideradas médias estão inseridas nesse contexto e podem ser apreendidas como espaços especializados que sofreram um alargamento e uma intensificação nas suas relações na escala da rede urbana, pois de acordo com Sposito (ibidem), as relações com as cidades maiores pertencentes à mesma rede se ampliaram; foram estabelecidas relações de complementariedade com aquelas de porte semelhante e com as cidades pequenas as relações também se modificaram devido à modernização da agricultura que culminou em migrações do campo para as cidades e dessas para as cidades médias.

Esses são fatores que cooperam para que as cidades médias assumam novos papéis, especialmente aqueles que têm relação com o desenvolvimento de atividades econômicas, mas também aqueles que se referem às novas formas de urbano-espaciais.

Reconhecemos que a proposta a que se dispõe este trabalho necessita que seja considerado um conjunto amplo e complexo de elementos que possibilitaram a inserção das cidades médias como recurso e elemento intermediador dentro do processo urbano. Em nosso entendimento, a complexidade e a amplitude desse conjunto estão fundamentadas na necessidade de análise de dados que são combinatórios e complementares entre si, dificultando, assim, a seleção de apenas alguns a fim de atender às nossas necessidades quanto ao estudo das cidades médias e de suas reestruturações urbanas.

Dessa forma, optamos por sistematizar os dados (demográficos, econômicos, indicativos do processo de urbanização e de reestruturação urbana, entre outros) partindo de algumas propostas, que passamos a apresentar.

- Primeiramente, recorrer à história da evolução urbana de cada cidade estudada;
- Em segundo lugar, buscar perceber o desenvolvimento da urbanização brasileira por meio dos dados populacionais;
- Terceiro: estabelecer relação entre o processo de urbanização e o aparecimento ou desenvolvimento das cidades médias;

- Em último lugar, identificar a reestruturação urbana das cidades médias através de seu processo de urbanização, possibilitando análises mais profundas, como a da reestruturação.

O roteiro descrito diz respeito, especialmente, ao modo como nortearíamos a composição os textos sobre as cidades estudadas. Acreditamos que ao dispor as informações seguindo esta ordem os textos se estruturarão de maneira mais coesa e coerente, facilitando, então, sua leitura e compreensão.

Seguindo essa lógica, optamos por adotar a metodologia empregada pela Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe) para o desenvolvimento de nossas propostas de investigação. A observação da espacialização dos estabelecimentos que escolhemos como indicadores, (*shopping centers*; os grandes equipamentos industriais e/ou de tecnologia avançada; supermercados e hipermercados e serviços de saúde especializados) pode revelar a concentração e/ou a dispersão da malha urbana e qualificá-la. Isso nos faz ir além da identificação da morfologia (compacta ou dispersa) e nos incute, como afirmamos acima, a análise conjunta da reestruturação dos espaços urbanos. Já a tentativa de relacionar a localização desses estabelecimentos com a oferta de infraestrutura local, bem como averiguar se estão próximos às principais vias de circulação, possibilita uma análise num duplo sentido: observar para quais direções a cidade está crescendo ou se expandindo e observar se este crescimento seria ou não determinado pelas atividades econômicas que se desenvolvem naqueles territórios.

Podemos, então, compreender que as cidades médias, na fase atual, aparecem como resultado do que Milton Santos chama de remodelação do território (2005, p. 38). Isso significa que o território assume novas formas como resultado da forte presença da ciência e da técnica, sendo estas essenciais para que se realizem o que o próprio autor chama de produções hegemônicas. Esta remodelação é oriunda do processo de mecanização e tecnificação territorial, ou seja, resulta do que Santos aponta como “meio técnico-científico-informacional”(2008, p. 238).

Esse meio técnico-científico-informacional apresentado por Milton Santos (1996) revela-se enquanto base da produção, da utilização e do funcionamento do espaço. Isso significa entender o meio geográfico por meio da tecnologia, da ciência e da informação que neles estão impressas. O meio técnico-científico-informacional está na base das formas contemporâneas de utilização do espaço.

Isso implica numa série de transformações tanto na composição orgânica quanto na composição técnica territorial (Santos, 2005, p. 39), pois se iniciam investimentos em infraestrutura, permitindo a interligação entre diversas regiões do Brasil, mas também por meio do avanço tecnológico e científico que viabiliza a realização de novas atividades, inclusive econômicas. O território passa a ser reorganizado de acordo com as modificações que nele vão ocorrendo: desenvolvimento do sistema de transporte e do sistema de telecomunicações, especialmente. Além disso, ocorre a evolução também de novas formas econômicas, chamadas também de formas de produção não material como da saúde, lazer e educação.

Santos (2005, p. 42) faz uma distinção entre meio técnico-científico e região concentrada, explicando que o primeiro poderia substituir o segundo, pois a interpretação de região concentrada se faria se a entendermos como “uma área contínua, onde uma divisão do trabalho mais intensa que no resto do país garante a presença conjunta das variáveis mais modernas”, enquanto em outras porções territoriais a modernização ocorre de modo seletivo.

O mesmo autor discute, ainda, sobre as especializações do território³. Para ele estas são:

A raiz das complementaridades regionais: há uma nova geografia regional que se desenha, na base da nova divisão territorial do trabalho que se impõe. Essas complementaridades fazem com que, em consequência, criem-se necessidades de circulação que vão tornar-se frenéticas, dentro do território brasileiro, conforme avança o capitalismo[...]

A especialização territorial está intimamente ligada ao aumento progressivo e cumulativo da densidade técnica e informacional anexada às regiões do mundo, permitindo o crescimento da circulação de fluxos materiais e imateriais. A especialização territorial pode ser interpretada ou exemplificada por aqueles espaços que se sobressaíram devido a alguma atividade (geralmente econômica) que ali se desenvolve. Existem vários casos que podem ser usados como exemplo da especialização territorial: Marília, com sua forte indústria alimentícia; São José do Rio Preto, com o comércio e os serviços, Dourados com especialização em agropecuária, fortemente inserida na dinâmica do agronegócio.

³ Ibidem, p. 44.

Nesse contexto, as cidades médias passam a desfrutar de maior importância, pois dentro da rede urbana tornam-se pontos especiais e acabam por promover desigualdades territoriais, uma vez que têm se sobressaído como espaços altamente capazes de rentabilizar a produção em detrimento daqueles que a partir desta perspectiva tornam-se obsoletos. Como exemplo disso os podemos citar as metrópoles. Embora desfrutem de outras vantagens enquanto espaços dotados de infraestrutura, estas se tornaram pouco interessantes quanto a escolha para a alocação dos equipamentos industriais.

A transformação nas lógicas locais das indústrias, ocorrida nas metrópoles (especialmente em São Paulo) sentido às cidades do interior é bastante ilustrativa nesse sentido, especialmente se nos atentarmos às chamadas economias de aglomeração que se traduzem na redução dos custos de produção em função das externalidades (vantagens ou facilidades) proporcionadas pela existência de outras atividades que se situam próximas (aglomeradas). Por exemplo, a existência de mão-de-obra, produtores de insumos, comércio, serviços, assistência técnica etc., concentrados e próximos à unidade de produção.

Dentre os programas elaborados durante o II PND, o Programa Cidades Médias visava à descentralização dos investimentos. O objetivo era tornar as cidades médias espaços receptores de investimentos industriais privados, a fim de minimizar as desigualdades urbano-regionais que havia naquela época, bem como desconcentrar as indústrias que ocupavam a área metropolitana. Este foi o ponto de partida para que as cidades médias se inserissem no sistema urbano, pois a elas foram atribuídos novos papéis e funções. Podemos chegar a essa conclusão ao recorrermos, uma vez mais, às economias de aglomeração: as cidades médias passaram a ofertar, incentivadas pelo PND II, diversas vantagens locais em detrimento das metrópoles.

Como um dos diversos componentes que podem retificar as novas lógicas de localização nas quais se inserem as cidades médias, está a composição populacional, da qual vimos tratando anteriormente. Retomando os dados demográficos, na Tabela 7 observamos a progressão populacional das cidades que compõem o recorte espacial de nosso trabalho: Mossoró – RN, Marília – SP, São José do Rio Preto – SP e Londrina – PR. Embora os dados revelem apenas a evolução da população, servem-nos como indicativos que apontam para a expansão urbana e, conseqüentemente, para o crescimento das cidades.

Municípios	População. Censo 1970	Contagem População. De 2007 **	População. Censo 2010
Mossoró (RN)	97.245	234.390	254.032
Marília (SP)	98.176	218.113	214.742
São José do Rio Preto (SP)	122.134	402.770	406.220
Londrina (PR)	228.101	497.833	493.358

Tabela 7 - Municípios com população total entre 100.000 e 500.000 Hab.

Fonte: Censo IBGE 1970, Contagem Populacional 2007 e Censo 2010.

Organização: GODOY, V. M. **Cidades Médias Brasileiras: Reestruturação urbana e Reestruturação da cidade. Novas centralidade e Morfologias. Os Planos Nacionais de Desenvolvimento e as Cidades Médias.** Presidente Prudente. Unesp/FCT/PROEX, 2011 [relatório de pesquisa].

****Obs:** Somente participaram da pesquisa os municípios com até 160.000 habitantes, por isto, os seguintes municípios tiveram a sua população estimada: Ananindeua - PA, Belém - PA, Marabá - PA, Santarém - PA, Caucaia - CE, Fortaleza - CE, Juazeiro do Norte - CE, Maracanaú - CE, Sobral - CE, Caruaru - PE, Jaboatão dos Guararapes - PE, Olinda - PE, Paulista - PE, Petrolina - PE, Recife - PE, Camaçari - BA, Feira de Santana - BA, Ilhéus - BA, Itabuna - BA, Juazeiro - BA, Salvador - BA, Vitória da Conquista - BA, Belo Horizonte - MG, Betim - MG, Contagem - MG, Divinópolis - MG, Governador Valadares - MG, Ipatinga - MG, Juiz de Fora - MG, Montes Claros - MG, Ribeirão das Neves - MG, Santa Luzia - MG, Sete Lagoas - MG, Uberaba - MG, Uberlândia - MG, Cachoeiro de Itapemirim - ES, Cariacica - ES, Serra - ES, Vila Velha - ES, Vitória - ES, Barra Mansa - RJ, Belford Roxo - RJ, Campos dos Goytacazes - RJ, Duque de Caxias - RJ, Itaboraí - RJ, Magé - RJ, Mesquita - RJ, Niterói - RJ, Nova Friburgo - RJ, Nova Iguaçu - RJ, Petrópolis - RJ, Rio de Janeiro - RJ, São Gonçalo - RJ, São João de Meriti - RJ, Volta Redonda - RJ, Americana - SP, Araçatuba - SP, Araraquara - SP, Barueri - SP, Bauru - SP, Campinas - SP, Carapicuíba - SP, Cotia - SP, Diadema - SP, Embu - SP, Ferraz de Vasconcelos - SP, Franca - SP, Guarujá - SP, Guarulhos - SP, Hortolândia - SP, Indaiatuba - SP, Itapevi - SP, Itaquaquecetuba - SP, Jacareí - SP, Jundiaí - SP, Limeira - SP, Marília - SP, Mauá - SP, Mogi das Cruzes - SP, Osasco - SP, Piracicaba - SP, Praia Grande - SP, Presidente Prudente - SP, Ribeirão Preto - SP, Rio Claro - SP, Santa Bárbara d'Oeste - SP, Santo André - SP, Santos - SP, São Bernardo do Campo - SP, São Carlos - SP, São José do Rio Preto - SP, São José dos Campos - SP, São Paulo - SP, São Vicente - SP, Sorocaba - SP, Sumaré - SP, Suzano - SP, Taboão da Serra - SP, Taubaté - SP, Cascavel - PR, Colombo - PR, Curitiba - PR, Foz do Iguaçu - PR, Londrina - PR, Maringá - PR, Ponta Grossa - PR, São José dos Pinhais - PR, Blumenau - SC, Criciúma - SC, Florianópolis - SC, Joinville - SC, São José - SC, Alvorada - RS, e Brasília - DF.

Observamos que em Marília e Londrina se pode notar pequena redução populacional quando comparados aos números apresentados em 2007 e aqueles apresentados em 2010, porém por se tratar de estimativa, não se pode tomá-los como um indicador válido, nesse caso, sua utilização ganha relevância a medida que podemos realizar comparação entre os índices.

Mossoró teve aumento de aproximadamente 20.000 habitantes no mesmo período; já São José do Rio Preto apresentou aumento pouco expressivo: em torno de 4.000 habitantes.

A partir destes dados, podemos, então, fazer algumas reflexões: primeiramente podemos indagar sobre o incremento ou a diminuição populacional e sua relação com os novos papéis das cidades médias e todos os aparatos nelas implantados (infraestrutura pública, meios de consumo coletivos, estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços, instituições de ensino públicas, mas principalmente privadas etc.). Caberia uma discussão sobre o aumento do fluxo de pessoas como resultado da alocação de serviços mais sofisticados nas áreas de informação e comunicação, saúde, educação etc. Tanto quanto o processo poderia ser justamente o inverso: a instalação desses serviços ocorre com o objetivo de atrair a população. Acreditamos que ambos ocorrem, havendo uma relação dialética entre eles.

Em segundo lugar podemos refletir sobre as motivações que culminariam na instalação desses estabelecimentos nessas cidades no sentido de questionar que outros fatores, além das economias de aglomeração, revelariam as cidades médias como espaços atrativos. Podemos, ainda, questionar o papel das cidades médias quanto à sua capacidade de promover uma redistribuição interurbana a partir da migração populacional, mas também de indústrias, comércios e serviços que passariam a se localizar nesses centros em detrimento das metrópoles.

Outra reflexão válida diz respeito às transformações pelas quais as cidades médias vêm passando, pois certamente aquelas que assim eram consideradas nas décadas de 1960 ou 1970, sofreram modificações tanto demográficas, como anteriormente discutido, como em suas economias, resultando na necessidade de novas metodologias de estudos mais abrangentes.

Estas questões tangenciam nossa pesquisa e sua formulação aparece tanto quanto um desafio, quanto uma proposição de novas investigações.

A morfologia é compreendida como síntese empírica destas constatações, dinâmicas e hipóteses. Como nos apresenta CAPEL (2002), podemos tomá-la, no universo da pesquisa geográfica, como “ponto de partida, ou como ponto de chegada”. Entre estas duas balizas, teceremos nossas análises que se iniciam no próximo capítulo, as quais contribuirão, ainda, para a discussão da reestruturação, nos termos já apresentados.

2 A cidade Média de Marília

Para discutirmos acerca do processo de formação territorial da cidade de Marília é necessário que se retome seu contexto histórico. Sua estruturação é resultado do processo de apropriação, fragmentação e comercialização da terra que ocorreu ainda no século XIX, aproximadamente na década de 1870, época esta em que se inicia a marcha para o Oeste Paulista. A ocupação desta região não se deu de maneira uniforme, sendo caracterizada por diferenciações no espaço e no tempo e pelo interesse de seus desbravadores que procuravam criar condições para se instalarem.

Um elemento importantíssimo para a ocupação e, mais tarde, para o desenvolvimento econômico do Oeste Paulista foi a implantação da ferrovia, sendo esta criada e instalada por diferentes motivações. “ Não havia nenhuma orientação por parte do Estado sobre seu traçado nem dimensão da bitola sendo que seu principal determinante era, àquela época, a condição física do terreno, o que fazia com que as ferrovias acompanhassem os espigões (divisores de água)”⁴.

Esta região teve a implantação de três ferrovias:

- A Estrada de Ferro Sorocabana;
- A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e
- A Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

A implantação destas linhas foi incentivada para que desenvolvessem funções variadas que acabaram influenciando no processo de formação socioespacial das diversas áreas do Oeste Paulista. A Sorocabana e a Noroeste, por exemplo, desenvolveram funções quanto à comercialização e ocupação de terras, antecedendo o papel desenvolvido pelas ferrovias no ciclo do café. Já a Companhia Paulista foi implantada no contexto de ocupação da margem esquerda do Rio Tietê pelos cafezais. Ou seja, seu desenvolvimento foi mais tardio se comparado às duas outras linhas férreas que já vinham ganhando força desde o século XIX.

4 Zandonadi, Júlio César. Novas Centralidades e Novo Habitats: Caminhos para a fragmentação Urbana em Marília (SP). 2008. 229 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente p. 35.

2.1 Formação do núcleo urbano

A urbanização do interior paulista teve como orientação a economia cafeeira que foi beneficiada pela instalação das vias férreas possibilitando, assim, sua comercialização. Especialmente na década de 1930, a economia brasileira tinha como base o modelo agro-exportador apoiado, principalmente, na produção do café. “A economia cafeeira contribuiu fundamentalmente para o novo modelo de urbanização pautado na integração territorial e no fortalecimento da rede urbana através do surgimento de novas cidades no interior paulista”⁵.

A partir desta perspectiva, Marília teve sua origem ligada ao processo de acumulação capitalista. A cidade está localizada na região da Alta Paulista à Sudoeste do Estado de São Paulo e historicamente seu crescimento urbano e sua expansão territorial foram determinados pelo relevo, pela implantação da ferrovia e pela economia cafeeira. A ocupação dessa área se inicia na década de 1920 por meio da comercialização de terras havendo, assim, uma supervalorização das terras da região justificada pela implantação da linha férrea da Companhia Paulista.

O estímulo à aquisição de porções dessa terra se fez com a valorização do preço do café estimulada pelo governo; com a busca por solos férteis pelos fazendeiros e com a chegada de imigrantes nordestinos e estrangeiros⁶. Embora a ocupação do Oeste Paulista ainda fosse incipiente, suas terras já estavam incorporadas à economia de mercado, havendo o relato de negociações duvidosas quanto à posse destas terras.

O desenvolvimento do mercado de terras a partir da ocupação da região de Marília foi o cerne do processo de sua formação urbano-regional, utilizando como pano de fundo a expansão cafeeira. “Desta maneira, o desenvolvimento de Marília não esteve atrelado exclusivamente à expansão cafeeira apesar de esta ter servido de estímulo por

5 Nunes, Marcelo. Produção do espaço urbano e exclusão social em Marília-SP, 2007. 173 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente. P. 19.

6 Ibidem p. 16.

meio da instalação do capital cafeeiro que financiava outras atividades e promovia a incipiência de um mercado urbano”⁷.

O interesse pela incorporação de terras à economia capitalista ocorria por meio de movimentos diferentes que se articulavam e se complementavam. De um lado, a ocupação de terras gerava a possibilidade de seu parcelamento e venda de lotes rurais para a expansão cafeeira ou outras culturas. De outro lado, a constituição de cidades ao longo de ferrovias já implantadas ou acompanhando o traçado daquelas em implantação, gerava, simultaneamente, o apoio necessário à vida rural que se estabeleceria, estimulando e criando condições favoráveis à aquisição dos lotes rurais, bem como havia o interesse nos negócios com as próprias terras urbanas, já que a ocupação do campo possibilitava e necessitava da instalação de comércio e serviços urbanos.

Em vista disso, é possível dizer que a formação do espaço urbano de Marília se deu em função do empreendimento comercial desenvolvido com a ocupação da região, via fragmentação e comercialização de terras rurais em primeiro e, posteriormente, de terras urbanas (Sposito apud Nunes, 2007, p. 19).

2.2 As atividades econômicas da cidade de Marília

Já sabemos que a ocupação inicial de Marília foi profundamente influenciada pelas atividades que se destacavam naquele período (década de 1920/30), como a cultura do café e a comercialização de terras, o que atraiu um grande contingente de população resultando tanto no crescimento da produção agrícola, como da área urbana.⁸

Embora a crise de 1929 não tenha sido sentida imediatamente pelos cafeicultores da região devido à prática de uma agricultura de pequenas propriedades, diversificada e voltada para suprir às necessidades regionais, anos depois, em 1934, ocorre uma reformulação das atividades econômicas da região: a cultura do café foi sendo gradualmente substituída pelo algodão. Esse novo ciclo perdurou quase toda a década

⁷ Ibidem p. 17.

⁸ Zandonadi, Júlio César. Novas Centralidades e Novo Habitats: Caminhos para a fragmentação Urbana em Marília (SP). 2008. 229 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente p. 40

de 1930 impulsionando as atividades agrícolas, industriais e comerciais locais a partir da instalação de inúmeras unidades de beneficiamento dessa matéria-prima.

As indústrias de beneficiamento começaram a se instalar em 1936 com a Anderson Clayton e a SAMBRA. A Clayton passa a produzir no ano seguinte óleo de caroço de algodão. Neste mesmo ano instala-se a Matarazzo, que inicialmente beneficiava o algodão e a partir de 1939 também passa à produção do óleo de algodão. É importante lembrar que suas localizações estavam relacionadas à produção de matéria prima da região e ao desenvolvimento urbano que a cidade já indicava em meados da década de 1930, o que possibilitou que Marília assumisse um papel central na região agrícola.

As indústrias dependiam das atividades agrícolas; o setor de beneficiamento fornecia algodão não apenas para o mercado interno, mas como para outros países. Todavia, com o término da Segunda Guerra Mundial, o produto perdeu seu dinamismo declinando também sua produção, a partir de 1945, como resultado da introdução dos materiais sintéticos no setor têxtil.

Como já fora mencionado, ambos os ciclos, o do café e o do algodão, estimularam a imigração de um número relevante de pessoas para Marília. A importância desse fato está não apenas no aumento da oferta de mão de obra, mas na introdução de novas técnicas agrícolas que proporcionaram uma configuração característica à região. A partir de 1950 ocorreu uma diversificação nas culturas, mas nenhum delas alcançou o êxito do café ou do algodão. Exceto o amendoim. Este foi um produto importante enquanto matéria prima para as indústrias de óleo, pois as pequenas indústrias artesanais, suplentes da demanda local, incentivaram o processo de industrialização de Marília.

Outra cultura que ganha destaque, porém em menor proporção é a fiação de seda. Seu número expressivo em Marília se deu graças à paralização de sua produção no Japão em decorrência da guerra. Houve supervalorização da seda devido à demanda, especialmente por parte dos Estados Unidos que precisavam do produto *in natura* para fabricação de pára quedas e sacos para armazenar pólvora. Em vista disso, a sericultura

passou a ser uma opção vantajosa para os colonos japoneses na Alta Paulista, que atingiu em 1945 mil toneladas de casulos.

Ainda em 1945, segundo o Catálogo das Indústrias do Estado de São Paulo, Marília já possuía aproximadamente cento e quarenta estabelecimentos classificados como indústrias⁹. Na evolução das atividades econômicas de Marília é possível observar que a partir da década de 1950 o processo de industrialização se intensificou, principalmente com a produção do óleo de amendoim e seus subprodutos. Porém, a partir de 1960, devido ao desgaste sofrido pelos solos, o rendimento da cultura de amendoim começa a declinar. Algumas indústrias foram desativas e outras se mudaram para regiões próximas ao plantio de soja, produto este que àquela época vinha ganhando força em sua produtividade graças ao incentivo estatal.

Mourão¹⁰ nos explica que:

Em Marília o fim dessa etapa (decadência da produção de óleo) de sua produção industrial deixou na população uma imagem de desindustrialização da cidade, reforçada pelas formas espaciais deixadas por essas fábricas no espaço urbano, principalmente ao longo da ferrovia, localização preferida dessas unidades, onde se pode observar uma sequência de chaminés, equipamentos e prédios abandonados.

O mesmo autor ainda explica que este período de fechamento das fábricas não pode ser entendido como desindustrialização da cidade, já que a nível local estavam despontando novos segmentos industriais que compensariam esse processo.

A partir da década de 1970, os ramos alimentício e metalúrgico ganham força. O primeiro, depois de perder um conjunto de indústrias ligadas à transformação de oleaginosas se reorganiza em função da produção de bolachas/biscoitos, massas, balas, doces e confeitos a base de amendoim. Já a metalurgia se origina a partir da produção de equipamentos agrícolas e ganha diversidade na década de 1980, principalmente na produção de esquadrias metálicas para a construção civil.

9 Mourão, Paulo Fernando Cirilo. A Industrialização do Oeste Paulista: O Caso de Marília. 1994. 248 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente. p 78.

10 Ibidem p. 87

Na década de noventa até a atualidade um setor que tem avultado é o dos empreendimentos imobiliários com destaque para os empreendimentos habitacionais. Este setor que não tem apenas movimentado a economia. Tem corroborado com as novas formas que as cidades vêm tomando por meio de suas escolhas locacionais que exercem influência na estrutura urbana. No próximo tópico procuraremos esclarecer de forma mais objetiva esta questão, evidenciando esta ocorrência.

2.3 Transformações na estrutura urbana de Marília e em seu tecido urbano. Novas morfologias.

Diante da exposição anterior sobre o surgimento e sobre a evolução das atividades econômicas da cidade de Marília, SP, temos o intuito de fazer uma explanação a respeito da conformação urbana da cidade, assim como das transformações pelas quais esta tem passado, principalmente, no contexto das cidades médias brasileiras.

Segundo Sposito (2004, p. 61) a produção e a apropriação do espaço, por uma sociedade, resultam em múltiplas formas de territórios e territorialidades, porque essas relações não são homogêneas nem no espaço nem no tempo. Ao analisarmos a História, percebemos que diferentes segmentos sociais ocuparam parcelas variadas do espaço geográfico em diferentes tempos, culminando, assim, na formação de territórios. Desse modo, compreendemos que o espaço geográfico é resultado desses movimentos de acumulação de tempo e espaço, através da permanência ou da transformação das estruturas espaciais.

Ao retomarmos a discussão sobre as cidades médias, Sposito (2004) afirma ainda que boa parte das cidades médias do Estado de São Paulo surgiu no circuito da formação socioespacial atrelada ao complexo cafeeiro, como no próprio caso de Marília. O crescimento dos espaços urbanos no interior do estado foi bastante significativo tanto no critério demográfico como no territorial devido ao aumento do papel urbano desempenhado por estas cidades.

O crescimento da cidade de Marília se deu de maneira rápida, intensa e desigual, obedecendo a um modelo de crescimento, mobilidade e distribuição particular. “A formação e a evolução da região e da cidade de Marília foram baseadas na criação de

três patrimônios: Alto Cafezal, Marília e Vila Barbosa, sendo estes os núcleos propulsores e difusores do processo de urbanização desta cidade”¹¹.

Devido ao aumento da população e impulsionado pela implantação da ferrovia, houve a necessidade crescente de se converter as terras de uso rural para uso urbano levando à criação de novos patrimônios como Vila Bassab, Vila São Miguel e Vila Palmital. Mesmo com o declínio do café na década de 1940, o crescimento populacional de Marília continuou acentuado o que intensificou o seu processo de urbanização, especialmente com a instalação das indústrias de beneficiamento de algodão. A expansão territorial nessa época foi contínua, pois houve a transformação das antigas áreas dos cafezais em áreas urbanas. Podemos classificar três momentos que caracterizam o processo urbano de Marília (Feleiros apud Nunes, 2007, p. 24): (a) abrange a fundação da cidade e vai até a segunda guerra, período da ocupação da região – momento em que ocorrem os primeiros loteamentos; (b) este momento dura até a década de 1970 e nele o crescimento territorial da cidade se dá passo a passo com o crescimento populacional e (c) inicia-se a partir da década de 1970 e inclui a década de 1980, com o crescimento da área urbana que se acelera através da criação de grande número de loteamentos.

É importante destacar que o desenvolvimento da expansão territorial urbana de Marília se deu ao longo da estrada de ferro já que esta serviu de atrativo para a instalação das indústrias mais antigas da cidade e atualmente vem servindo à expansão dos loteamentos de alto padrão residencial e de maior valor imobiliário da cidade devido ao assentamento da ferrovia estar sob o topo do relevo tabuliforme¹² (caracterizado por uma sequência de camadas sedimentares horizontais ou subhorizontais, associadas ou não a derrames basálticos intercalados).

A década de 1970 foi marcada pela terceira etapa de implantação dos loteamentos com o seu aumento em caráter descontínuo em relação ao espaço urbano, especialmente com os loteamentos dos chamados bairros populares que apresentavam

11 Zandonadi, Júlio César. Novas Centralidades e Novo Habitats: Caminhos para a fragmentação Urbana em Marília (SP). 2008. 229 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente p. 45.

12 Casseti, Valter. Geomorfologia. [S.l.]: [2005]. Disponível em: <<http://www.funape.org.br/geomorfologia/>>. Acesso em: 02 de abril de 2011

lotes de pequenas dimensões com muitas unidades habitacionais e que recebiam constantes contingentes de pessoas. O processo de expansão da cidade se iniciou ao longo da ferrovia e foi alterado a partir de 1960. O crescimento acelerado e descontínuo foi predominante nas décadas posteriores, pois houve mudança no sentido da expansão; se antes esta se dava em direção à noroeste-oeste, foi substituída pela direção noroeste-sudeste. Os loteamentos que foram implantados na década de 1970 estavam em descontinuidade com a malha urbana da época e eram destinados à seguimentos sociais de menor poder aquisitivo, caracterizando-se por dimensões menores e muitas unidades habitacionais.

Na tabela a seguir, podemos constatar a evolução da área urbana de Marília.

Ano	População Urbana	Índice	Área Urbana	Índice
1970	75.139	100,0	10.923.829,94	100,0
1980	106.654	141,9	25.251.989,68	231,2
1991	144.906	192,8	30.355.320,60	282,5
1996	163.668	217,8	34.017.121,03	311,4
2000	189.719	252,4	48.000.000,00	375,3

Tabela 8: Marília - SP, Evolução da população urbana e da área urbana - 1970-2000
Fonte: Zandonadi, 2008, p. 47

Duas décadas depois, em 1990, foi notável a grande expansão que o tecido urbano de Marília sofreu. É nessa década que se inicia a implantação de bairros

destinados a uma parcela da população cujo poder aquisitivo era maior. São então lançadas novas formas de habitação como os condomínios fechado horizontais, dando início à modificação dos aspectos urbanos da cidade. Esse padrão de expansão se manteve até a década de 2000 sendo reforçado pelo surgimento de inúmeros loteamentos nas áreas periféricas.

“O processo de produção do espaço na cidade de Marília está intimamente relacionado ao seu sítio urbano. Esta cidade se encontra sobre um típico relevo tabuliforme de centro de bacia sedimentar e teve seu crescimento territorial e urbano condicionado pela morfologia do relevo. Localizada na morfoestrutura da bacia sedimentar do Paraná e na morfoescultura do Planalto Ocidental Paulista, mais precisamente no Planalto Residual de Marília, possui como substrato rochoso os arenitos da Formação Marília de sedimentação flúvio-lacustre e cimentação carbonática”¹³. Vê-se, portanto, uma ordem entre os aspectos físicos e os aspectos sociais: se em um momento o crescimento da cidade obedece às configurações do relevo em outro momentos vê-se a tecnologia à serviço da expansão urbana (canalização de córregos, urbanização de cabeceiras de drenagem, construção de estações de tratamento de esgoto, etc.)

Esta breve apresentação a respeito do sítio onde se encontra Marília serve para nos auxiliar na compreensão dos fatores corroborantes da formação de seu espaço territorial urbano, na qual são passíveis de observação certas mudanças nas formas de apropriação das características deste sítio. A exemplo disso podemos citar as próprias escarpas que até a década de 1990 eram destinadas à moradias irregulares ou para a construção de favelas já que eram espaços periféricos. No entanto, a partir desse período estas áreas passaram a ser foco de interesse do setor imobiliário que iniciou empreendimentos habitacionais voltados para segmentos de médio e alto poder aquisitivo.

2.4 Os espaços de consumo e sua colaboração para o processo de reestruturação espacial mariliense.

Após a década de 1970 é possível notar a conjunção de alguns fatores que colaboraram substancialmente para que Marília passasse por uma reestruturação de seu espaço urbano. Dentre estes fatores podemos destacar: (a) o aumento das distâncias entre os subespaços (espaços que ganharam dinamização?) da cidade devido à urbanização descontínua; (b) acentuação das diferenças socioespaciais, principalmente referente às áreas de habitação, com o

¹³Nunes, João Osvaldo Rodrigues. Santos, Caio Augusto Marques dos. Mapeamento geomorfológico do Perímetro Urbano do Município de Marília – SP. Geografia em Atos, n. 7, v.1. P. 16 – 28. Presidente Prudente, 2007. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/ojs/index.php/geografiaematos/article/view/231>>. Acesso em: 02 de abril de 2011.

aumento da população residente em setores mais carentes; (c) o aumento da prestação de serviços, principalmente os serviços públicos, como fruto do crescimento econômico marcado pela diversificação da produção agrícola e pelo desenvolvimento industrial que impulsionaram o crescimento da cidade.

Estes são, entre outros, fatores que cooperaram para que Marília sofresse transformações em sua estrutura urbana. Algumas dessas transformações dizem respeito aos subespaços, bem como à produção de uma estrutura policêntrica, ou seja, a existência de diferentes centralidades dispersas pelo espaço urbano promovendo novos espaços de consumo¹⁴.

A ampliação das bases capitalistas sobre o território concorre para que a urbanização tome novas configurações incorporando, assim, lógicas associadas aos interesses do mercado, principalmente o imobiliário e o fundiário, pois contribuem na configuração econômica, social e cultural das cidades, transformando suas estruturas.

Como exemplos de alterações na estruturação das cidades, Gottidiener¹⁵ destaca os processos de desconcentração populacional, mas também das atividades econômicas, inclusive áreas que anteriormente eram utilizadas para as atividades agrícolas e recreativas, como as áreas centrais que se adequaram à dispersão da população e das atividades econômicas.

No caso de Marília as transformações estruturais urbanas ocorreram a partir de 1960/1970, quando a expansão territorial urbana atingiu níveis superiores ao crescimento populacional. O que se revela é a passagem de uma estrutura contínua e concentrada para uma estrutura descontínua e extensa. Como consequência disso, são observadas modificações na própria morfologia urbana da cidade, pois a partir da fragmentação territorial configuram-se novos espaços e novas centralidades.

Seguindo o padrão de descentralização das indústrias que foram em direção à periferia, as empresas instaladas em Marília passaram a ocupar as rodovias que a margeavam. Este fato dá uma nova feição à cidade, pois até meados da década de 1970 a malha urbana mariliense se restringia quase que totalmente à parte interna da rodovia. Isso propicia o aparecimento de novas áreas industriais em localizações não residenciais.

14 Zandonadi, Júlio César. Novas Centralidades e Novo Habitats: Caminhos para a fragmentação Urbana em Marília (SP). 2008. 229 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente p. 57

15 Gottidiener apud Zandonadi, Júlio César. Novas Centralidades e Novos Habitats: Caminhos para a fragmentação Urbana em Marília (SP). 2008. 229 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente p. 69

A descentralização das indústrias foi fator que influenciou sensivelmente a instalação dos bairros destinados à habitação o que fez com que o padrão de localização residencial se alterasse. Como anteriormente mencionado, na década de 1960 observa-se o movimento de dispersão das áreas residenciais principalmente por meio da implantação de loteamentos populares que estavam em descontinuidade com a malha urbana, acompanhando a descentralização do mercado de trabalho. Ou seja, o que se percebe é que àquela época era mantida a lógica centro-periferia na qual os seguimentos de maior poder de consumo estavam alocados no centro e os de menos poder na periferia. A expansão territorial de Marília se fez principalmente no sentido Norte-Sul onde estavam localizados os loteamentos populares.

Se na década de 1980 as escarpas, determinantes naturais no processo de crescimento da cidade, não eram encaradas como aliadas à especulação imobiliária, na década seguinte este setor do mercado sofre grandes transformações devido a alterações na estrutura urbana de Marília. Não obstante, essas barreiras naturais passam a ser atrativas, pois passam a ser promovidas como paisagem natural e qualidade de vida.

A década de 1990, seguida pela década de 2000 é marcada pelos investimentos de proprietários e incorporadoras imobiliárias que fizeram (e continuam fazendo) investimentos colossais principalmente no setor habitacional, direcionando os empreendimentos para os condomínios horizontais fechados. Marília passou, segundo Zandonadi¹⁶ por duas fases ou tendências na implantação das novas formas de habitat urbano. Estas fases abrangem os anos de 1993, 1996, 1997 e 1999 nos quais foram implantados o Loteamento Fechado Esmeralda Residence, o Condomínio Residencial Village do Bosque, o Condomínio Residencial Garden Park e o Residencial Villaggio das Esmeraldas, respectivamente.

A segunda fase se inicia nos anos 2000 na qual os empreendimentos imobiliários alcançam uma nova lógica onde prevalece a implantação das residências em áreas descontínuas à malha urbana da cidade. Ou seja, os empreendimentos passam a se alocar nas periferias¹⁷. Zandonadi expõem que:

A implantação desses empreendimentos imobiliários marca duas tendências. A primeira é dar continuidade à lógica de expansão territorial urbana, com caráter descontínuo e extenso que se iniciou

16 Zandonadi, Júlio César. Novas Centralidades e Novo Habitats: Caminhos para a fragmentação Urbana em Marília (SP). 2008. 229 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente p. 86

17 A denotação de periferia nesse caso se dá no sentido de considerar periféricas as áreas não centrais ou mais afastadas do centro e, não o sentido pejorativo da palavra como usualmente empregado.

ainda na década de 1960 e foi acentuado nas últimas três décadas. A outra é da urbanização ser cada vez mais orientada por interesses fundiários e imobiliários com o surgimento de novos produtos imobiliários situados nas periferias, aonde seguem as populações de seguimentos de elevado poder aquisitivo (2008, p. 89).

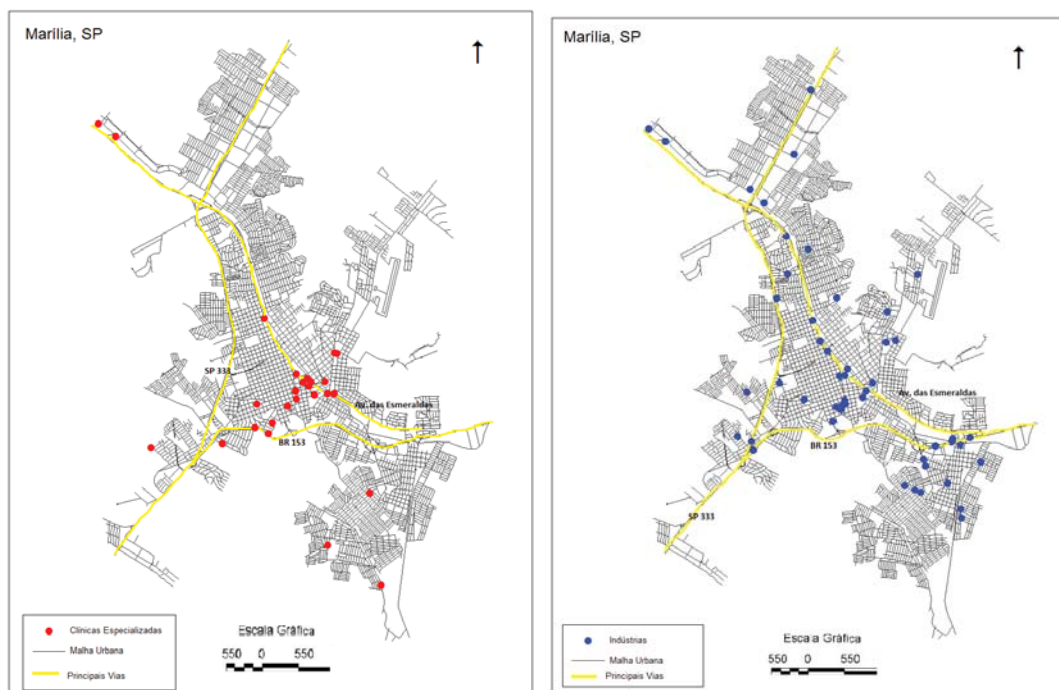
Nota-se, a partir do exposto por Zandonadi, o interesse e a influência de diferentes agentes na produção do espaço urbano. Estes agentes estão sob orientação da dinâmica de urbanização dispersa na qual há sobreposição de interesses que se revertem em mudanças significativas no tecido urbano. O que apreendemos, então, sobre a formação espacial urbana de Marília, bem como sobre a reestruturação pela qual tem passado sua urbanização é que este é um processo complexo que necessita de análises mais aprofundadas que viabilize a compreensão sobre o momento atual que indique fatores promotores das novas morfologias que caracterizam as chamadas cidades médias.

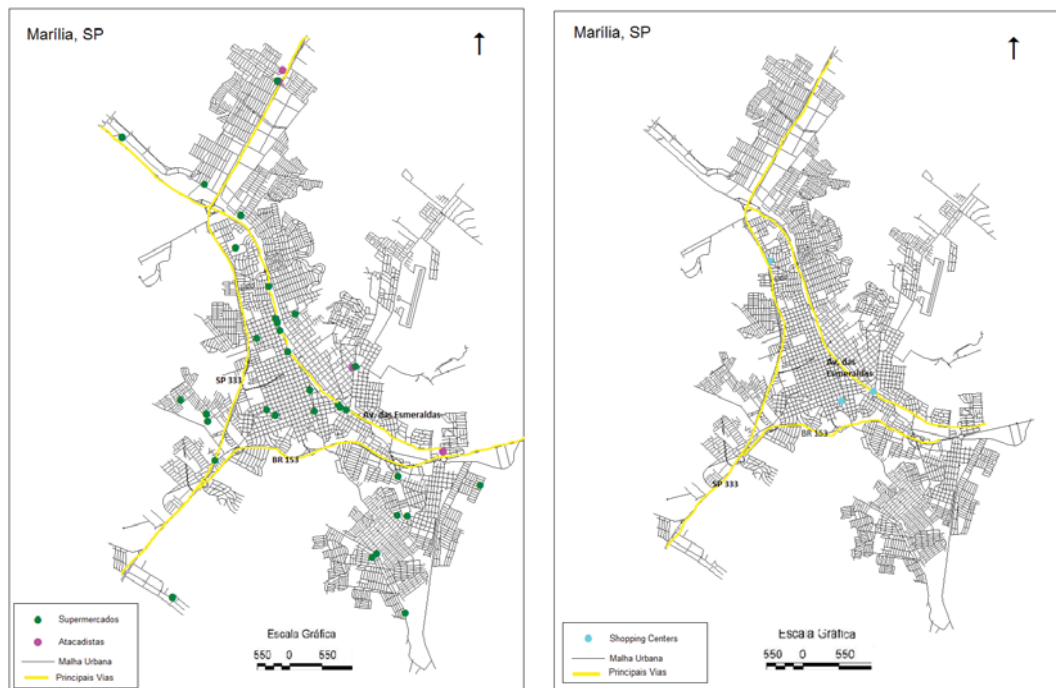
Mapa 1 – Clínicas Especializadas – Marília

Elaboração: Marcela Galizia

Mapa 2 – Indústrias - Marília

Elaboração: Marcela Galizia





Mapa 3 – Supermercados e
Atacadistas – Marília
Elaboração: Marcela Galizia

Mapa 4 – Shopping Centers – Marília
Elaboração: Marcela Galizia

Os mapas ilustram o tecido urbano de Marília. Ao analisá-los, podemos perceber como estão distribuídos os estabelecimentos que privilegiamos em nosso trabalho, relacionando-os, assim, com as principais vias de circulação. Diferentemente dos mapas 2, 3 e 4, que revelam distribuição das indústrias, dos supermercados/atacadistas e dos *shopping centers*, respectivamente, o mapa referente aos serviços de saúde especializados, ou clínicas especializadas (mapa 1), apresenta concentração desses serviços.

Dentre as possibilidades explicativas desse fenômeno, uma delas poderia condizer com a facilidade de acesso à área central. Enquanto o supermercado busca, além de vantagens locais, mercado consumidor e as indústrias compartilham do primeiro interesse, mas necessitam e buscam por outras positivities para a sua alocação, como a facilidade de recebimento e escoamento de produtos, para as clínicas especializadas parece tanto mais vantajoso que o acesso aos seus serviços seja facilitado. Os centros históricos das cidades, de modo geral, costumam oferecer essa vantagem; justamente por ser comum que nos tempos remotos este espaço fosse

referência no espaço urbano, pois inicialmente é lá que se instala a indústria e o comércio.

Não apenas no caso de Marília, mas também para as outras cidades estudadas seria de grande valia analisar a ocorrência ou não da policentralidade. Essa investigação auxiliaria na compreensão da espacialização dos estabelecimentos, dando, assim, maior embasamento para o estudo do processo de reestruturação e morfologia urbanos das cidades.

3 A Cidade Média de São José do Rio Preto

Para melhor direcionar o nosso trabalho, cabe aqui não um levantamento histórico da cidade de São José do Rio Preto, mas resgatar e compreender, a partir de sua evolução, o contexto em que se conformou e se consolidou sua vida e seu espaço urbanos. Acreditamos que a tomada de referencial acerca do desenvolvimento econômico da cidade nos dará indícios que poderão nos auxiliar na percepção sobre sua configuração urbano-espacial e, conseqüentemente, sobre a morfologia urbana atual de Rio Preto.

Semelhantemente a outras cidades do interior paulista que tiveram sua história urbana embasada no desenvolvimento da plantação do café, São José do Rio Preto é fruto de uma trajetória iniciada por volta de 1850 com a instalação de descendentes de mineiros e criadores de gado. A ocupação da região que mais tarde denominou-se Noroeste Paulista foi possível através da navegação pelos rios Paranapanema (correspondendo hoje à região de Marília e Bauru); Tietê (ao norte da primeira e correspondendo à região de Araçatuba) e Rio Grande (ao norte do rio Tietê, a partir de São Carlos rumo ao oeste e englobando Araraquara e a atual região de São José do Rio Preto) (Whitaker 2003, p. 47).

Com o avanço das atividades econômicas voltadas para o café, algodão e cana de açúcar em união com a chegada de mineiros e de criadores de gado, acentua-se a ocupação da região. Anos mais tarde passa a haver o predomínio de imigrantes, de fazendeiros e dos produtores de café. A cafeicultura se inicia em São José por volta de 1880 fazendo com que algum tempo depois a cidade se destaque na região como uma das mais importantes nesta atividade econômica.

O adensamento populacional de Rio Preto se acentuou pelo fato da cidade ser, até meados de 1930, ponta de trilhos, isto é, fim de linha. Percebe-se, então, que a população e a cafeicultura tiveram uma ascensão conjunta propiciada pela necessidade de mão de obra voltada para o plantio do café. Naquele período, além da cafeicultura que era o carro chefe da economia, Rio Preto lograva de destaque também na produção

agrícola e pecuária: em 1933 representava 42% do valor da produção agrícola da região e aproximadamente 56% dos bovinos do Noroeste do Estado estavam em Rio Preto¹⁸.

A partir de 1920, com o advento da crise do café, outros produtos foram inseridos na economia agrícola, como algodão e cana de açúcar. O algodão, especialmente, fez progredir a economia regional proporcionando a atração de firmas especializadas como as Indústrias Reunidas Matarazzo¹⁹.

É importante salientar que a industrialização estimulou, mas também foi estimulada pela integração não apenas regional, mas nacional, principalmente a partir da década de 1930 quando o país estava sob os regimentos das políticas centralizadoras promovidas pelo Governo Federal. Isso culminou num crescimento do setor industrial especialmente na Região Sudeste, mas também no interior do Estado de São Paulo que recebeu o impulso das indústrias de processamento e beneficiamento de grãos, e de algumas outras indústrias do ramo alimentício que ganhavam maior relevância (Whitaker 2003, p. 48).

No processo de dinamização das culturas, concomitante à decadência do café, observa-se a ampliação da rede urbana brasileira: nascem alguns municípios enquanto outros, como é o caso de São José do Rio Preto, têm o seu papel de centro urbano regional reforçado. Acrescido a esse panorama acontecia o aumento da articulação de diversas regiões com a capital paulista através das estradas pavimentadas que ganhavam força enquanto modal de circulação em detrimento da ferrovia.

A partir dessa articulação, principalmente nas décadas de 1950 e 1960, aconteceram mudanças bastante relevantes na economia nacional, o que auxiliou na promoção de um novo padrão de urbanização, acarretando uma estrutura social mais complexa. Dentre tais mudanças, uma das mais notáveis foi a passagem da agricultura tradicional para a agricultura moderna, pois esse fato ocasionou transformações significativas no modo de produção do campo, porque além de acelerar a produção, fez mudar também as relações de trabalho por meio da substituição do homem por máquinas.

18 Rodrigues, Silvia. Loteamentos Fechados e Condomínios Residenciais em São José do Rio Preto. 2006. F.144. Dissertação (Mestrado em Urbanismo)- Pontifícia Universidade Católica. Campinas.

19 Rodrigues, Silvia. Loteamentos Fechados e Condomínios Residenciais em São José do Rio Preto. 2006. F.144. Dissertação (Mestrado em Urbanismo)- Pontifícia Universidade Católica. Campinas.

No caso de Rio Preto, graças à diversidade que já vinha alcançando em suas culturas, a cidade manteve seu desempenho agrícola acima da média regional.²⁰ Tanto o desenvolvimento da agricultura como o estabelecimento das indústrias que beneficiavam os produtos agrícolas para consumo alimentar parecem estar intimamente ligadas à dinâmica econômica rio-pretença. De acordo com Whitacker (2003, p. 50) na década de 1970 a cidade contava com aproximadamente 122 mil habitantes sendo que mais da metade da população economicamente ativa estava empregada no setor primário. Neste mesmo período observa-se uma polarização de São José do Rio Preto em relação ao comércio e aos serviços, atraindo, dessa forma, inúmeros municípios próximos.

Sobre esta mesma década, podemos falar a respeito de uma política nacional engajada na elaboração de uma nova estratégia de desenvolvimento que projetava um crescimento econômico. Neste mesmo momento as indústrias de transformação ganhavam destaque, pois estavam entre os setores mais dinâmicos do período. Contudo era necessário diversificar as fontes de expansão através da substituição das importações, da expansão do mercado interno e da promoção das exportações. Além disso, durante essa época também estava ocorrendo a descentralização industrial da área metropolitana de São Paulo em direção ao interior deste Estado. No caso de São José do Rio Preto, Brandão²¹ explica que:

A ocorrência da descentralização industrial na cidade de São Paulo sentido ao interior serviu como elemento reforçador para que São José do Rio Preto se estruturasse como polo de grande importância, servindo de auxílio, então, para a aceleração do seu desenvolvimento econômico da Região Administrativa de Rio Preto, principalmente entre as décadas de 1970 e 1980, ocasionou o aumento da taxa de urbanização: essas taxas foram de 0,54% em 1970, de 0,71% em 1980, 0,84% em 1991 e em 2000 alcançou 0,89%.

O processo de interiorização industrial paulista ganha maior força após o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-79). Os resultados dessa desse rearranjo locacional são mais perceptíveis no campo por meio do aumento da concentração

²⁰ Vasconcellos apud Whitacker, p. 49.

²¹ Brandão, Carlos Antônio. A Região de São José do Rio Preto: dinamismo, estrangulamentos e possíveis estratégias de desenvolvimento. In: Dimensões regionais e urbanas do desenvolvimento econômico em São José do Rio Preto, p. 249.

fundiária, da migração rural, mas também através das mudanças estruturais no modo de cultivo. Não obstante, é resultado da descentralização industrial o crescimento desordenado de vários centros urbanos situados no interior do Estado²².

As políticas integradas ao II PND foram estruturadas de um lado para tratar especialmente da metrópole e, de outro, para o desenvolvimento do interior paulista. Inicialmente, a partir da década de 70 o objetivo era impedir a ampliação e a instalação de novas fábricas na Região Metropolitana. Já a segunda vertente desse conjunto de políticas voltava seus esforços para as chamadas Cidades Médias (Barjas, 1996, p.171). O propósito era tornar estas cidades receptoras de investimentos industriais privados, uma vez que elas se apresentavam mais vantajosas em relação à Metrópole devido ao menor custo de investimento em infraestrutura urbana.

É nesse contexto que São José do Rio Preto está (foi) inserido: no da Política de Interiorização do Desenvolvimento do governo de Laudo Natel (1971-75). Tal política pretendia tomar conhecimento dos principais eixos de penetração das indústrias analisando, para isso, o sistema de transporte por meio das rodovias que conectavam metrópole e interior conforme explica Barjas (ibidem).

No governo seguinte, que era o de Paulo Egydio Martins (1975-78), foi elaborada uma política especialmente voltada para a descentralização industrial: Política de Desenvolvimento Urbano Regional do Estado de São Paulo, que pretendia atuar na organização territorial paulista, mas também tinha por objetivo a organização de suas redes urbanas. Para alcançar suas metas, houve a tentativa, por parte do governo, de implantar planos e programas. Entre eles: Programa de Cidades Médias; Política de Desconcentração e Descentralização Industrial; Programa de Cidades Pequenas etc.

Em nosso trabalho o conhecimento a respeito das atuações políticas significa entender alguns aspectos que mais tarde iriam colaborar para a conformação das cidades médias estudadas. Parte das políticas que estavam inseridas nos planos e programas acima mencionados resultariam: na urbanização e desenvolvimento regional por meio das relações estabelecidas entre cidades com funções e tamanhos distintos e que assim definiriam a rede urbana; na tentativa por parte do setor público de programar um desenvolvimento harmônico no território estadual; no estabelecimento de estratégias

22 Petisco. A. C. A. Cidades, Competição e Planejamento: A reestruturação dos anos 1990 em São José do Rio Preto. 2006. F. 222. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Federal de São Carlos. São Carlos

territoriais em áreas que seriam submetidas à ação política de desenvolvimento urbano, estando elas divididas em: áreas de contenção, áreas de controle e área de promoção, da qual faz parte São José do Rio e a Região do Oeste Paulista.

Além de receber investimento tanto por parte do Governo Federal, como por parte do Governo Estadual dentro do contexto da Política de Interiorização do Desenvolvimento em consonância com o Programa Cidades Médias, Rio Preto e sua região tiveram sua economia e sua infraestrutura significativamente desenvolvidas. Outro fator que colaborou enormemente para que seu desenvolvimento alavancasse, foi o fato de sua produção agrícola ser copiosa e bem diversificada, pois associada à produção industrial facilitou o desenvolvimento da agroindústria e a manteve progressiva mesmo no período de crise na década de 1980²³.

Esse conjunto de elementos possibilitou que a cidade aumentasse o seu alcance de influência não somente dentro do próprio Estado de São Paulo, mas em parte do sul do Mato Grosso do Sul e Goiás, especialmente no tocante à oferta de comércio e serviços, tornando-se referência nestes setores. Outro fator de grande colaboração para o crescimento de Rio Preto pode ser atribuído à distância e à distinção de oferta de serviços em relação à metrópole.

Na mesma época, década de 1970, o Programa Brasileiro de Alcool – Proácool se desenvolveu com sucesso. Com o objetivo de estimular a produção do álcool e visando o atendimento das necessidades do mercado interno e externo e da política de combustíveis automotivos iniciou-se a produção do álcool oriundo da cana-de-açúcar, da mandioca ou de qualquer outro insumo. O incentivo da produção se dava por meio da expansão da oferta de matérias-primas, com especial ênfase no aumento da produção agrícola, na modernização e ampliação das destilarias existentes e na instalação de novas unidades produtoras anexas a usinas ou autônomas, além de unidades armazenadoras.

Esse programa promoveu a aceleração do ritmo de desenvolvimento das cidades do interior paulista. Diante da crise de 1980 houve incentivo para a substituição do álcool no lugar do petróleo importado. Além disso, incentivou-se a produção de trigo, com o intuito de diminuir sua exportação e a indústria de máquinas e implementos agrícolas permitiu que práticas de apoio à exportação agrícola se firmassem. Ou seja, as

23 Petisco, A. C. A., p. 74

medidas postas em prática objetivando superar a crise externa foram de extrema importância para que o interior do Estado se desenvolvesse²⁴.

Se a década de 80 foi regida pela desconcentração industrial e pela interiorização do desenvolvimento, a década seguinte foi marcada por profundas transformações no cenário econômico nacional e no internacional, resultantes de modificações de fundo nas estruturas produtivas de cada país. Observou-se nas relações comerciais entre os países uma maior convergência nas estruturas de demanda devido à universalização dos padrões de consumo e de oferta de produtos nos diferentes países. Além disso, a derrubada das fronteiras nacionais, a intensificação do comércio e dos investimentos em nível mundial e a necessidade de se estar cada vez mais próximo dos mercados são algumas das características determinantes do cenário internacional. O Plano Real, a abertura da economia e a estabilização das taxas de inflação foram os principais eventos na conjuntura econômica no decorrer da década de 90.

Como vimos até o momento, as chamadas cidades médias foram ganhando importância desde meados da década de 1970, a partir de um conjunto de políticas que objetivavam uma reorganização espacial. O processo de desconcentração industrial em direção ao interior concomitante à desconcentração demográfica em direção a estas cidades localizadas não apenas na Região Sudeste, mas também nas Regiões Sul e Nordeste e, de modo rudimentar, na Região Centro-Oeste foram elementos reforçadores de seus papéis e funções, além de possibilitarem que as cidades médias assumissem novas atribuições.

A Região de São José do Rio Preto é um claro exemplo desses novos arranjos. Demograficamente, aumentou sua participação entre as décadas de 80-90, conforme mostra a tabela 9.

Regiões Administrativas						
	1980	1990	1994	1995	1996	1980-1996
RMSP	56,34	54,67	54,23	54,16	54,11	-2,23
RA Campinas	14,35	15,43	15,77	15,84	15,9	1,55
RA Sorocaba	6,75	7,08	7,2	7,23	7,26	0,51
RA S. José Campos	5,46	5,79	5,84	5,81	5,85	0,39

²⁴ Ibidem, p. 75

RA Santos	4,3	4,3	4,29	4,28	4,27	-0,03
RA S. J. Rio Preto	2,94	3,01	3,98	3,98	3,97	1,03
RA Ribeirão Preto	2,94	3,15	3,16	3,15	3,15	0,21
RA Central	2,43	2,56	2,59	2,59	2,59	0,16
RA Araçatuba	2,35	2,19	2,13	2,12	2,11	- 0,24
RA Registro	0,83	0,81	0,79	0,79	0,78	- 0,05

Tabela 9 – Demografia do estado de São Paulo - por regiões administrativas

Fonte: SEADE, 1999 apud Petisco, A. C. A., p. 77

Além das mudanças ocorridas na demografia paulista, houve também, transformações na dinâmica de distribuição de investimentos dentro da rede urbana, notando-se aumento de investimento especialmente numa distância de 150km da capital, o que, segundo Lencioni²⁵, sugere uma extensão das funções e dos serviços da capital.

Regiões Administrativas	Valor*	%
RMSP	8405,6	28,76
RA Campinas	7913,7	27,07
RA S. José dos Campos	5994,0	20,51
RA Sorocaba	1915,4	6,55
RA Santos	1317,5	4,51
RA Central	728,3	2,49
RA Piracicaba	512,2	1,75
RA Bauru	307,8	1,05
RA Ribeirão Preto	301,6	1,03
RA Araçatuba	91,0	0,31
RA S. J. Rio Preto	86,0	0,29
RA Barretos	85,0	0,29
RA Presidente Prudente	28,9	0,1
RA Franca	24,2	0,08

²⁵ Lencioni apud Petisco, p. 77

RA Marília	20,0	0,07
RA Registro	7	0,02
Total do Estado**	2042,3	6,99
Total Geral	29.228,3	100

Tabela 10 – Investimentos Feitos em São Paulo
Fonte: SEADE, 1999 apud Petisco, A. C. A., p 78

* Posição em Maio de 1998
** Serviços, Redes de Varejo

Regiões Administrativas	Nº de Empresas	Valor*	%
RMSP	184	5787,56	45,79
Diversos Municípios	31	2700,13	21,36
RA S. José dos Campos	44	1419,81	11,23
RA Campinas	66	1337,76	10,58
RA Santos	11	984,33	7,79
RA Sorocaba	29	147,41	1,17
RA Ribeirão Preto	19	115,45	0,91
RA Bauru	5	69,99	0,55
RA S. J. Rio Preto	12	28,98	0,23
RA Marília	4	25,47	0,2
RA Central	10	15,38	0,12
RA Barretos	3	3,63	0,03
RA Franca	2	2,47	0,02
RA Araçatuba	2	2,13	0,02
Total Geral	422	12.640,50	100

Tabela 11 – Investimentos anunciados para o estado de São Paulo em 1999
Fonte: SEADE, 1999 apud Petisco, A. C. A., 79.

Os dados mostram que a região metropolitana continua recebendo a maior parte dos investimentos (97%). Contudo, desconsiderando-a, seu entorno representa aproximadamente 52% dos investimentos, vindo a seguir as outras regiões administrativas, com aproximadamente 24,5%. Dentre estas, São José do Rio Preto é

mais representativa, pois apresenta grande disparidade entre si entre as colocações seguintes de acordo com a tabela 11.

A tabela seguinte (12) é auxiliar para averiguarmos quais setores têm apresentado maior desenvolvimento e, conseqüentemente, nos auxiliará no entendimento sobre espacialização desses setores. Em nossa pesquisa esses dados se revelam importantes uma vez que poderemos tecer relação entre estes e a morfologia urbana de São José do Rio Preto por meio de investigação a respeito dos elementos que foram e/ou continuam sendo motivadores ou propulsores da atual conformação urbano espacial.

Na tentativa de alcançarmos uma resposta, acreditamos que as informações sobre as principais vias de circulação e sobre a existência de infraestrutura sejam indicativos de grande representatividade enquanto estímulos para que estabelecimentos como shopping centers, os grandes equipamentos industriais e/ou de tecnologia avançada, supermercados e hipermercados e serviços de saúde especializados venham a se estabelecer em determinados locais, em detrimento de outros.

Regiões Administrativas	Indústria			Comércio			Serviços		
	1991	1996	2000	1991	1996	2000	1991	1996	2000
RMSP	1.672.814	1.382.982	1.173.609	523.789	631.792	700.702	2.154.014	2.056.247	2.744.178
RA Campinas	425.173	414.385	411.477	121.253	154.829	196.922	292.215	372.218	445.858
RA Sorocaba	138.865	128.807	140.920	43.030	55.072	70.800	121.770	154.487	174.865
RA S. J. Campos	109.979	105.589	108.718	38.726	48.210	61.528	100.359	128.751	150.371
RA S. J. Rio Preto	42.024	49.068	54.592	27.473	31.078	40.325	58.659	68.886	79.679
RA Ribeirão Preto	53.538	60.454	49.137	30.400	33.654	44.159	62.034	79.878	93.148
RA Bauru	43.806	57.950	57.331	22.739	26.541	31.067	55.620	64.948	66.400
RA Central	56.632	58.515	53.389	17.928	21.126	27.891	52.963	48.983	57.785
RA Santos	52.287	43.260	34.570	37.137	42.386	46.595	121.196	153.395	155.131
RA Marília	33.380	35.546	38.649	20.584	23.130	28.095	41.868	49.338	53.791
RA Franca	39.286	36.018	40.031	10.502	13.809	16.861	26.026	27.384	33.280
RA Pres. Prudente	24.641	26.030	23.370	17.080	18.644	6.55621.962	43.008	44.202	46.818
RA Araçatuba	32.936	34.677	41.102	12.212	14.262	18.120	35.073	36.310	39.599
RA Barretos	17.062	11.560	13.382	9,075	8.599	10.950	21.81	18.173	20.792

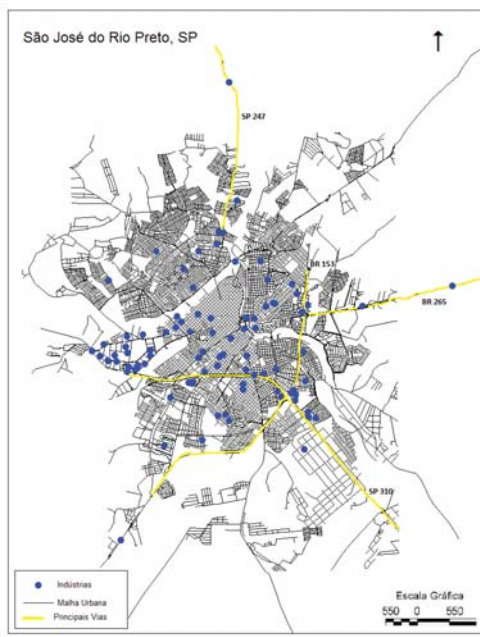
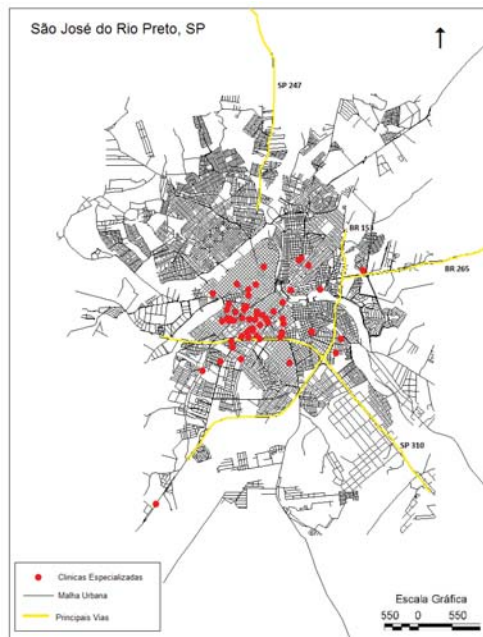
							2		
RA Registro	4.564	3.525	3.210	3.268	3.941	5.319	6.556	8.295	10.762

Tabela 12 – Empregos por setor – Regiões Administrativas de São Paulo
Fonte: SEADE, 2000 apud Petisco, A. C. A., p. 86.

A Tabela 12 aponta para o crescimento de emprego nos três setores: industrial, comercial e de serviços. Em nosso entendimento essa informação, se atrelada àquelas que mostram onde estão localizados os estabelecimentos acima mencionados, nos conduzirá à percepção da morfologia urbana por meio de averiguação a partir dos tipos de uso de solo, o que também nos servirá como pista para entender os elementos promotores dessas localizações.

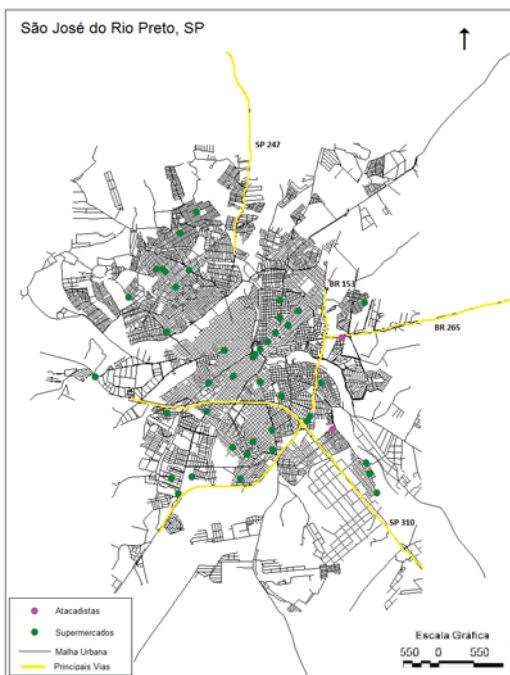
Para podermos juntar todas essas informações a fim de encontrarmos pistas que nos conduzirão à respostas satisfatórias dentro da proposta oferecida por nosso trabalho, estamos tomando como base o desenvolvimento econômico, uma vez que as cidades classificadas como médias desfrutam de uma dinâmica econômica bem desenvolvida e segura, como no caso de São José do Rio Preto. A seguir, serão apresentados os mapas referentes à espacialização dos estabelecimentos escolhemos como ilustrativos do processo de reestruturação urbana, podendo deles nos valer para discutir a morfologia urbana.

Mapa 6 – Indústrias – S. J. do Rio Preto
Elaboração: Marcela Galizia
Mapa 5 – Clínicas Especializadas – S. J. do /Rio Preto
Elaboração: Marcela Galizia



Mapa 8 – Shopping Centers – S. J. do Rio Preto
Elaboração: Marcela Galizia

Mapa 7 – Supermercados e Atacadistas – S. J. do Rio Preto
Elaboração: Marcela Galizia



Ao comparar os mapas de distribuição dos estabelecimentos, observamos que em São José do Rio, assim como em Marília, as clínicas especializadas estão concentradas. Já as indústrias se estão mais distribuídas no espaço. Mais uma vez os supermercados se espacializam de forma menos organizada, parecendo não obedecer a nenhuma lógica rígida. O mapa 8, referente a localização dos *shoppings* revela que os três principais *shoppings* da cidade estão localizados relativamente perto uns dos outros. A esse respeito podemos inferir que a população que possui maior poder aquisitivo mora próximo onde estão localizados estes estabelecimentos, ou ainda que a proximidade locacional destes esteja relacionada com a lógica de competitividade.

A distribuição espacial das atividades econômicas nas cidades apresenta uma comparação de disposição por sua localização. Os estabelecimentos podem estar agrupados ou dispersos e sua distribuição no espaço é dinâmica, varia ao longo do tempo. Desse modo compreendemos que a morfologia urbana também se transforma de acordo com as novas características que o espaço vai assumindo. Mais uma vez voltamos às economias de aglomeração ou vantagens locacionais.

São José do Rio Preto, assim como de boa parte das cidades médias, apresenta uma série de vantagens ligadas, especialmente, à oferta de aporte tecnológico. As vantagens assim oferecidas, são parte do conjunto de elementos que promovem e são promovidos pela reestruturação urbana ocorrida nas últimas décadas.

4 A cidade média de Mossoró

A história urbana de Mossoró se inicia com o surgimento de um povoado. Ao nos apoiarmos na bibliografia acerca da evolução, procuramos retratar no texto as transformações ocorridas, especialmente as concernentes a economia local, que promoveram mudanças bastante significantes, resultando no que hoje se configura em uma cidade média.

4.1 Passagem de um povoado para uma cidade

O nascimento da cidade de Mossoró e o desenvolvimento de seus processos de urbanização e expansão têm um percurso histórico diferente das cidades localizadas no Estado de São Paulo. Se no caso de São José do Rio Preto e Marília seus desenvolvimentos foram impulsionados pela implantação da linha férrea e pela cultura cafeeira, Mossoró se origina a partir de um povoado surgido por volta de 1770, depois da tomada de posse do sítio Santa Luzia pelo sargento-mor português Antônio de Sousa Machado, iniciando, a partir daí, a produção de carne seca destinada à exportação, o que deu estímulo aos primeiros indícios de uma futura cidade.

Antônio de Sousa foi proprietário da primeira fazenda de gado localizada próximo ao rio Mossoró, que deu origem a atual cidade de Mossoró, situada no Estado do Rio Grande do Norte, região do Nordeste do Brasil. A cidade se estrutura a partir da edificação de uma capela e da construção de umas poucas casas em seu entorno, bem como de sua primeira rua: Rua do Cotovelo, configurando apenas uma quadra àquele povoado. Segundo Lima apud Rocha:

De 1772 a 1844, a população de Mossoró constava de um quadro fronteiro à Capela de taipa e de algumas casas de palha, cujos lados então se chamavam: Rua do Cotovelo; Rua dos Desterros, ao lado da Capela, Rua Domingos da Costa, e Rua padre Longino, em frente. (2009, p. 25)

Segundo Rocha (2009, p. 25) os aspectos espaciais conferidos à Mossoró não seriam peculiares a esta cidade, já que as cidades brasileiras, fossem litorâneas ou do interior, manifestavam-se comumente de maneira desalinhada e espontânea.

No início de Mossoró, quando ainda era um povoado, esta era abastecida por Aracati, CE (na época a vila economicamente mais importante do Ceará) através de

comboios que vinham pela praia. A história de Mossoró desenvolve-se marcada por uma restrição de sua influência econômica: mantinha relações com o sertão do Rio Grande do Norte por meio da comercialização de sal (Mossoró era fornecedor). Quando foi elevada à Freguesia ficou dependente da Comarca cuja sede era em Serra Martins. A descontento dos habitantes do povoado, a medida foi revogada e Mossoró se reuniu à Comarca de Açu, o que parecia muito mais interessante para Mossoró devido às facilidades quanto à comunicação que era favorecida pelas distâncias menores.

A abundância de sal, não apenas em Mossoró, mas nas localidades próximas promoveram uma atividade industrial rudimentar baseada no comércio de peixe, de sal e de charque, além de cera de carnaúba e algodão. Além disso, estava em desenvolvimento, no Rio Grande do Norte, a atividade pastoril que sustentava a indústria lucrativa das carnes secas. Essas indústrias eram chamadas de oficinas e embora houvesse muita discordância e disputa por conta dos Estados vizinhos, Mossoró estava à frente nesta atividade graças a sua localização geográfica estratégica e graças a sua condição natural privilegiada (fartura em sal).

Devido ao incômodo sofrido por outros municípios frente à liderança desfrutada por Mossoró, foi proibida a exportação de seu charque à Recife e à região canavieira como forma de boicote. Mas isso não impediu que Mossoró continuasse se desenvolvendo: tempos depois, firmou-se como Entreposto Comercial, pois Mossoró vivia uma relação de dependência com Paraíba e Pernambuco, o que se apresentava como um entrave ao seu desenvolvimento. Então, Mossoró que não tinha condições de viabilizar um comércio de maior relevância devido à precariedade de seu porto, foi gradualmente se consolidando como repassadora de produtos agrícolas para o comércio exterior.

Relatos de Henry Koster²⁶ definem Mossoró, em 1841, como um lugar de pequena povoação, possuído de um comércio insignificante, localizado numa área predominantemente pastoril, onde as atividades agrícolas, se, desfrutavam de alguma expressividade, era graças à cultura de algodão. No ano seguinte, em 1842, A Freguesia de Santa Luzia de Mossoró teve seu desmembramento da Comarca de Açu e foi elevada à categoria de vila.

No Brasil, as vilas tinham a significação do primeiro patamar da vida urbana. Eram aglomerados urbanos que tinham a função de Sede de Um Distrito Municipal,

²⁶ Rocha, 2009, p. 28.

enquanto as cidades, desde o Período Colonial, representavam a sede do Poder Municipal, ou seja, a cidade era definida pelo seu poder político-administrativo e não pelo número de habitantes.

Mossoró teve em 1857²⁷ um marco inicial de seu processo de expansão urbana. Neste ano, após já ter ascendido à condição de vila, Mossoró encontrou através do subsídio concedido pelo Governo Provincial à Companhia Pernambucana de Navegação Costeira, um estímulo para se desenvolver. Garantiu-se como ponto de escala regular da Companhia Pernambucana por meio de uma cláusula contratual entre Governo e esta última. Esse fato levou à importantes mudanças na organização da recente vida urbana da área norte das províncias cearenses e norte rio-grandenses.

Foi perceptível o aumento de relações entre Mossoró e Recife, em prejuízo daquelas mantidas com Aracati. Além disso, Mossoró se tornou empório comercial, o que significou que a economia dessa vila deixou de ser agropastoril passando a ser local de comercialização, troca e abastecimento entre sertão e litoral. Rocha nos atenta para o caráter conferido à urbanização das cidades brasileiras que fora determinado pelo Sistema Econômico Colonial.

O estabelecimento de uma Legislação Específica que determinava o crescimento físico e territorial da cidade. Segundo Oliveira: O urbano no Brasil é historicamente fundado numa concentração regular: enquanto o *locus* da produção era rural, agrário, o *locus* do controle foi urbano [...] (1897, s/n)

Segundo o autor, a cidade era uma espécie de repassadora dos produtos agrícolas para o comércio internacional; e o comércio agroexportador estava destinado ao abastecimento das indústrias europeias, especialmente a de algodão que foi condutor do Estado do Rio Grande do Norte rumo à industrialização. Este estado começou a se industrializar ainda em 1840 com a intensificação da exploração cera de carnaúba fortalecendo, especialmente, a porção ocidental mossoroense.

Um conjunto de fatores contribuiu para que Mossoró fosse ganhando vitalidade: o assoreamento do Porto Fluvial de Aracati no ano de 1857 e a inserção de Mossoró nas rotas e escalas cotidianas da Cia. Pernambucana de Navegação Costeira levaram os comerciantes a transferirem várias firmas para Mossoró. Esse acontecido fez com que a

27 Felipe apud Rocha, p. 29

vila se dinamizasse de modo inteiramente novo tanto pela chegada de pessoas advindas de diversos locais, como pela chegada das mais variadas mercadorias.

A expansão urbana mossoroense foi induzida pelas atividades de importação e exportação de mercadorias realizadas pelas Casas Comerciais que se instalaram na vila, aumentando, pois a partir destas Mossoró estendeu sua influência a uma região que abrangia médio e baixo Jaguaribe (CE), Rio do Peixe e Piancó (PB) e toda a região do Rio Grande no Norte.

Observa-se a, partir de 1851, o despontar de uma preocupação voltada á organização urbano-espacial através de solicitações e encaminhamento à Câmara Municipal. A partir desse período Mossoró obteve um crescimento urbano bastante representativo para a época. Entre 1860 e 1870 houve a construção de um número significativo de casas, armazéns e estabelecimentos comerciais (Rocha, 2009. P. 33).

Outras mudanças ainda foram consideráveis para que ocorressem transformações no parcelamento do solo da cidade. A Lei de 1835 que extinguiu o morgadio, ou seja, acabou com a tradição de se perpetuar os latifúndios que não podiam ser perpetuados ou divididos e, que por morte do possuidor, passaria ao filho mais velho; e a implementação da Lei de Terras de 1850 que institucionalizava a propriedade da terra e as posturas municipais que foram sendo criadas e modificadas (Ibidem).

Quando retomamos a História das cidades brasileiras, podemos dizer que o século XIX se caracteriza pelas implementações e modificações que ocorreram nos centros urbanos tradicionais, pois nessa época não foram os edifícios religiosos que ganharam prestígio, mas os prédios públicos como teatros, escolas, bibliotecas e passeios públicos (Ibidem, p. 36) O que se nota é o esforço do Estado Capitalista para viabilizar vários interesses através de Políticas que iam ao encontro das aspirações do capital.

À semelhança dos municípios paulistas, mas seguindo uma tendência nacional, Mossoró tem sua expansão graças ao parcelamento do solo, ou seja, ao loteamento feito por empreendedores imobiliários. A partir daí vão surgindo novos bairros e a cidade vai se dividindo gradualmente. Além disso, os comerciantes estrangeiros que foram ali se instalando passaram a se preocupar com as formas das edificações e os traçados das ruas. Essas preocupações manifestam os interesses particulares em relação à viabilidade de acesso e à expansão das casas comerciais, tanto as já instaladas como as que se instalariam futuramente.

De modo sintético este é o início das atividades econômicas urbanas em Mossoró. A elite local da época empregava suas forças para que a cidade viesse a ter sua primeira especialização econômica como Empório Comercial. Segundo Felipe²⁸:

[...] essa burguesia acostumada a grandes ambições, organizar o espaço urbano e regional para exercer em plenitude o comércio e posteriormente as atividades agroindustriais, estava dentro de seu cotidiano. Geradores de políticos para trabalharem e representarem seus interesses, ela foi formadora de grupos oligárquicos, cujas ações e processos de dominação política não mudaram muito ao longo do tempo.

De certo modo, essa organização espacial foi um dos fatores contribuintes daquela época para modernizar para e beneficiar a cidade quanto às atividades nela desempenhadas. Em novembro 1870, elevada à categoria de cidade, já contava com uma promissora Praça Comercial e, uma vez que o Ciclo do Gado vinha decadente, a cidade cumpria o papel de Empório Comercial.

A expansão urbana de Mossoró se expressava por arranjos significativos que objetivavam fortalecer as novas funções de Empório Comercial. Alguns desses arranjos estavam relacionados com a construção do Porto de fundo fluvial, de armazéns para servirem de depósito para mercadorias e o surgimento da chamada Rua do Comércio. Nesse âmbito, é possível observar que já àquela época a cidade apresentava condições que permitiriam que exercesse influência e atração sobre as cidades vizinhas, ou seja, Mossoró já polarizava algumas dessas cidades e até alguns municípios.

A cidade passa então a ser pensada por maçons, padres, estrangeiros e comerciantes como uma futura Metrópole Sertaneja. Essa idealização quanto à produção e organização do espaço urbano mossoroense estava expressa na Resolução de 18 de agosto de 1855, ou no chamado Código de postura.

Como aconteceu à maior parte das cidades brasileiras, as tipologias construtivas passaram a ser uma obrigatoriedade que se baseava no Código de Posturas, que eram documentos que davam algumas das diretrizes e normatizavam as construções, como também determinavam as punições àqueles que infringissem o Código. Esses documentos não se diferenciavam muito entre si; apresentavam apenas algumas peculiaridades de região para região.

28 Felipe apud Rocha, p. 38

É importante ressaltar que o comércio teve papel importante no desenvolvimento da urbanização em Mossoró, ora polarizando cidades e municípios, ora evoluindo apenas localmente. Até aproximadamente de 1908, a cidade não apresentava boas condições de tráfego. Porém a partir de 1910, com o início da pavimentação das ruas e outras melhorias que começavam a ser verificadas em Mossoró, era notável a evolução urbanística pela qual passava.

Em 1914, uma nova carta da cidade é projetada pelo engenheiro Henrique de Novaes que define a localização de novos bairros e a sistematização daqueles já existentes. É nesse mesmo período que o café começa a ganhar destaque na cidade devido ao impulso que já tinha no Estado de São Paulo. Graças ao desenvolvimento da cafeicultura que estava gerando ótimos resultados, os cafeicultores começavam a reivindicar melhorias nas condições de transporte e mais acesso às outras áreas do país.

Isso fez com que a ferrovia finalmente chegasse à região Nordeste. As estradas de ferro, não apenas no Rio Grande do Norte, mas em todo o Nordeste eram construídas por meio de acordos, parcerias ou ainda, empréstimos internacionais, o que por muito tempo custou altos valores aos Cofres Públicos. O atraso de sua implantação foi negativamente impactante para a economia do Rio Grande do Norte, principalmente porque como outras cidades receberam a ferrovia anteriormente à Mossoró, está ficou em desvantagem enquanto Empório Comercial, pois além do atraso com que recebeu a própria ferrovia, ainda sofria com o descompasso de suas estradas de rodagem.

Embora estivesse sofrendo uma crise econômica, por volta da década de 1920, Mossoró encontra alternativas para sua reprodução espacial. Passou a exercer o papel de centro repassador de matérias primas para o Centro-Sul, o que daria, assim, início ao seu processo de industrialização. Observa-se algumas redefinições econômicas que, consequentemente, resultaram em redefinições espaciais e até urbanas.

4.2 Reorganização Econômica e Urbano-espacial

Até agora pudemos perceber que Mossoró vinha realizando sua organização espacial de forma combinada com suas atividades econômicas. Graças à acumulação de capitais sucedida por alguns comerciantes, resultado do período em que a cidade ainda era Empório Comercial, Mossoró encontrou condições para se manter como centro de serviços da Região Oeste do Estado, assim como era também um centro beneficiador da produção agrícola e extrativa. Vale lembrar que até o início do século XX, o Estado do

Rio Grande do Norte tinha sua economia baseada na produção canavieira, na produção de sal e na cultura algodoeira adjunta à outras culturas alimentares. Complementar a essas atividades ainda havia a cultura de agave e a extração de carnaúba.

Foram estas atividades, essencialmente agrícolas, que impulsionaram a industrialização em Mossoró, pois iniciou-se as atividades de beneficiamento desses produtos. A maior parte das agroindústrias estava alocada nas áreas urbanas, ou seja, além das cidades comercializarem o que era produzido no campo, industrializavam parte desses produtos. Isso fez com que estas cidades fossem se fortalecendo enquanto, em contra partida, o campo assumia papéis cada vez mais secundários.

É nesse contexto e nesse processo de dinamização que Mossoró iniciou suas relações comerciais com a Região Centro-Sul, mais especificamente com São Paulo que para e comprar matéria prima para suas indústrias, consolidando de vez o processo de industrialização mossoroense.

De acordo com o levantamento realizado pelo IBGE em 1971²⁹ Mossoró teve duas fases de especialização industrial: a primeira fase que vai de 1920 a 1954, período em que a cidade alcança o número de 30 unidades industriais; a segunda fase que inicia-se em 1954 indo a 1968, com 138 unidades produtivas em diversos ramos industriais. A partir da década de 1950 observa-se um crescimento expressivo no número das indústrias. Esse aumento foi estimulado graças a implementação da estratégia apregoada pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE para a industrialização brasileira.

Dessa forma entende-se que a SUDENE foi um marco na intervenção planejada do Estado na região Nordeste, pois trouxe em seu bojo uma proposta de estratégia para a Região, já que sugeria algumas transformações no modo organizacional da Agricultura Regional.

O reflexo dessa novar organização pela qual Mossoró passou poder ser facilmente percebido nos dias atuais. Segundo Rocha:

Essas novas formas do espaço urbano trazem, nesse momento, formas diferenciadas, herdadas das relações de trabalho que, assim sendo, imprimem consigo mudanças na organização espacial da Cidade. Uma reorganização do espaço urbano que prepara a Cidade para participar de uma nova divisão territorial do trabalho; daí a construção de novas formas e a incorporação de novos territórios, que cumpriam funções

29 IBGE apud Rocha, p. 48

diferentes das atuais, uma geografia de uma Mossoró materializada no surgimento de novos bairros e na consolidação de outros [...] (2009, p. 53).

Estas novas formas estão intimamente ligadas à dinâmica econômica da cidade a partir do processo de uso e ocupação do solo. Se inicialmente essa dinâmica tinha ligação com as agroindústrias, num momento seguinte, principalmente após a década de 1950 a lógica se volta para os interesses do Mercado Imobiliário. Todavia, para melhor compreensão do que significa esta dinâmica e de como tem se revelado, é necessário relacionar a ela o papel que coube aos setores salino, agrícola (especialmente o agronegócio no circuito da fruticultura irrigada) e ao setor petrolífero.

Na década de 1950 o país estava sob as diretrizes da Política Econômica Desenvolvimentista do governo de Juscelino Kubistchek. Esta orientação política voltava-se para a consolidação da industrialização brasileira. Para que se alcançasse tal objetivo era preciso mitigar as desigualdades regionais, modernizar a economia e realizar uma nova formulação do processo político a partir da ação de novos atores. Este foi o diagnóstico apresentado pelo Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste que àquela época estava pensando o desenvolvimento regional.

Na visão deste grupo o estágio de estagnação e atraso sofrido pelo Nordeste poderia ser revertido por meio de um conjunto de transformações econômicas que seriam orientadas pela intensificação dos investimentos industriais com os quais se pretendia consolidar a economia da Região Nordeste, papel que até então era desempenhado pelas exportações feitas para outros países (Rocha, 2009, p. 53).

Vale lembrar que no caso de Mossoró, a espacialização das atividades salineira, frutícola e petrolífera excede os limites municipais, articulando-as com os processos de distribuição, beneficiamento, fornecimento e comercialização com outras partes do país e também com o exterior. Isso quer dizer que é necessário que se considere a relação entre Mossoró e sua dinâmica econômica a fim de reconhecer e compreender como e para onde vem se configurando a expansão territorial urbana desta cidade.

Em nosso trabalho será analisada, principalmente a escala intraurbana, mas não serão descartadas outras escalas, especialmente a interurbana se esta for auxiliar no entendimento e esclarecimento sobre a questão da morfologia urbana mossoroense. Para tanto, no decorrer de nossa pesquisa, como mencionado no início desse trabalho, serão averiguadas a existência e a localização de *shopping centers*, de grandes equipamentos

industriais e/ou de tecnologia avançada, de supermercados e hipermercados e de serviços de saúde especializados na cidade.

5 A cidade média de Londrina

O texto a seguir reúne informações que auxiliaram no entendimento da reestruturação urbana pela qual tem passado a cidade de Londrina. Na tentativa de esclarecer e evidenciar alguns elementos como relação entre o seu desenvolvimento econômico e sua estruturação urbana.

5.1 A formação de Londrina

Londrina é uma cidade que se localiza na região norte do Estado do Paraná. Considerada cidade média, destaca-se por algumas peculiaridades que dizem respeito a sua influência regional ou à centralidade que exerce.

Sua história inicia-se no contexto do desenvolvimento das atividades agrícolas, porém, diferentemente das cidades que a circundam, Londrina passou por transformações que a posicionaram enquanto pólo regional devido ao rápido crescimento dos setores de comércio e serviço que ali se desenvolveram.

Sua emancipação ocorrida em 1934, portanto recente, não atuou como obstáculo para que a cidade se revelasse polo de suplência de comércio e serviço às cidades próximas. Essa influência regional resultou para o município a criação de sua região Metropolitana³⁰.

Londrina é resultado do plano de colonização da Companhia Terras Norte do Paraná (CTNP), que pretendia obter rendimentos procedentes da venda imobiliária de pequenos lotes e da produção agrícola. A cidade surgiu em 1929, como primeiro posto avançado deste projeto inglês.

Inicialmente atrelada à agricultura, especialmente ao plantio de algodão, Londrina teve suas atividades econômicas bastante dinamizadas. Sua ocupação se deu predominantemente por imigrantes e por pessoas oriundas de outros estados do Brasil. As vendas de lotes realizadas pela CTNP desfrutavam de grande sucesso,

30 Em 1998 foi instituída a Região Metropolitana de Londrina através da lei complementar estadual nº 81. Todavia existem controversas e debates que se opõem à metropolização de Londrina, justificando que sua região disporia apenas de uma forte área de influência em relação às cidades que a circundam.

principalmente devido à crise de 1929 que motivava os cafeicultores a irem à busca de terras férteis e mais baratas. Com a transformação da cidade em sede municipal e a chegada do trem, em 1935, seu processo de urbanização tomou grandes proporções. Em 1947, Londrina contava com cinquenta e três novas vilas e com um montante de aproximadamente 3.700 edifícios, sendo que em apenas três anos esse numero dobrou: 6.200 edifícios.

A década de 1960 foi marcante quanto às transformações ocorridas no Norte do Paraná e, consequentemente, em Londrina. Surge nesse período uma ação que primava por erradicar a cafeicultura. Liderada pelo Grupo Executivo de Erradicação do Café, a ação era consequência de problemas climáticos e econômicos. Como resultado, houve a inserção de novas culturas, mas também uma sensível diminuição na produção de gêneros alimentícios e o surgimento de novas formas de comercialização por meio da formação de cooperativas. Outro fator relevante na mesma década foi o aumento da população urbana, fazendo com que a distribuição rural e urbana sofresse inversão.

É interessante observar que a planta urbana inicial de Londrina foi superada em apenas uma década de existência da cidade. Em menos de três décadas, Londrina ganha título de capital do café, o que fez seu tecido urbano se expandir de modo intenso. Entre 1970 e 1980 a população urbana dá um salto de 17%. A década de 1970 se destaca pela atuação do poder público devido à implantação de diversos conjuntos habitacionais, tendo continuação na década seguinte, fazendo com que a área urbana se expandisse devido ao crescimento demográfico da cidade, resultado da migração.

Ano	População Urbana	%	População Rural	%	Total
1935	4.000	27	11.000	73	15.000
1940	19.531	14	64.765	86	75.296
1950	33.707	50	33.144	50	88.851
1960	77.382	57	57.439	43	132.821
1970	163.871	78	64.661	22	288.532
1980	267.102	89	34.647	11	301.749
1991	273.676	94	23.424	6	390.100
1996	393.530	96	16.364	4	412.894
2000	433.369	97	13.696	3	447.065

Tabela 13. Londrina. Evolução Populacional. 1932 a 2000.

Fonte: Censos Demográficos do IBGE. 1950, 1960, 1970, 1980, 1991 e 2000; IBGE. Contagem da População, 1996. Apud Silva, Willian Ribeiro, p. 65.

A tabela 13 representa a inversão gradativa da população rural em relação à urbana. Já na década de 1960, mais da metade das pessoas habitava áreas consideradas urbanas. Num período de dez anos (1960-1970), há um aumento da população em 21%. No ano 2000, a população rural fica limitada a apenas 3% da população total residente em Londrina. Nos anos 90, o município passa por uma expansão territorial motivada pelos conjuntos habitacionais, mas também pela implantação de loteamentos privados e pela intensificação das plantas industriais. O aumento da construção dos condomínios de alto padrão é uma característica marcante também dessa década. Característica esta que vem se mantendo e se reforçando nos dias atuais.

O desenvolvimento de Londrina se deu no bojo de um planejamento arquitetado pela Companhia de Terras Norte do Paraná que visava à colonização do norte paranaense. A realização desse empreendimento estava subordinada às lógicas da geopolítica internacional que primavam pelos interesses do imperialismo britânico, tendo como aliado o poder do Estado brasileiro. Segundo Silva³¹

Os planos urbanos do Norte do Paraná, claramente, seguiram a orientação do planejamento, pois foram pensados de maneira a visar à continuidade da dinâmica da economia cafeeira paulista, com o objetivo de auferir renda por meio da comercialização dos lotes, mas buscando dotá-los de infraestrutura que lhes garantisse possibilidades de continuidade entre os projetos urbanos e rurais.

O planejamento urbano posto em prática pela CTNP demonstrava preocupação em integrar a escala do interurbano, mas também do intraurbano, pois as cidades foram organizadas dentro de uma hierarquia que possibilitava articularem-se. Delas, partiam estradas secundárias e vicinais com a estruturação de núcleos urbanos secundários, a intervalos aproximados de 20 km, com um distanciamento de cerca de 100 km entre as cidades que iriam assumir papéis regionais de comando da rede urbana - Londrina (1929), de tal maneira, que nenhum lote rural ficasse a uma distância maior do que 15 km de um núcleo urbano.

Desse modo, houve a projeção das cidades que seriam implantadas cronologicamente, na orientação Leste-Oeste, uma vez que esse era o sentido da

31 Silva, William Ribeiro. Tese apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente (SP), para obtenção do título de Doutor em Geografia. 2006, p. 42.

implantação dos loteamentos e da expansão da economia cafeeira oriunda do Estado de São Paulo.

5.2 Considerações sobre a Institucionalização da Região Metropolitana de Londrina

A RML (Região Metropolitana de Londrina) se localiza ao norte do Estado do Paraná, região Sul do Brasil. criada em 1998, conforme determinação constitucional, Lei Complementar nº81, de 11/06/1998, pelo governo do mesmo Estado. Originalmente composta pelos municípios de Cambé, Ibiporã, Jataizinho, Londrina, Rolândia e Tamarana, sendo incluídos, respectivamente em 2000 e 2002, os municípios de Bela Vista do Paraíso e Sertãoópolis, compondo os atuais contornos da RM.



Figura 1 - Divisão Político-Administrativa da Região Metropolitana de Londrina

Fontes: Malha Municipal, IBGE, 1997; Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal, IPPUR/UFRJ – FASE, 2003.

Apenas a título de compreensão, cabe um breve esclarecimento acerca do processo de metropolização que uma região pode vir a sofrer. Podemos destacar a existência de diferenciação entre uma metrópole e região metropolitana. A primeira pode ser interpretada como um centro urbano de grande porte. A metrópole lidera a rede urbana à qual está integrada e exerce uma forte influência sobre as cidades de menor porte, podendo transformar-se num pólo regional, nacional ou mundial. Já sobre a região metropolitana, podemos dizer que seria um conjunto de municípios contíguos e complementares que estabelecem algum tipo de relação com uma cidade principal (metrópole), e que desfrutam de serviços públicos de infraestrutura comuns.

Nesse sentido pode ser descartada a compreensão que classificaria Londrina enquanto uma metrópole, pois o que se nota é que este município desfruta que certa centralidade em relação aos municípios próximos devido à oferta de serviços e devido ao poder econômico de que dispõe. Contudo, seu influxo se restringe à região onde se localiza, anulando a sua posição enquanto metrópole.

Especialmente nas décadas de 1950 e 1960 houve um dinamismo econômico e demográfico dirigido pela cultura cafeeira e, mais adiante, pela agricultura como um todo. Este dinamismo foi propulsivo no sentido de motivar o planejamento regional com o objetivo afirmar e reforçar a influência regional exercida por Londrina. Nesse mesmo contexto, foi criado o Projeto Metronor (Metrópole Linear do Norte Do Paraná) que visava o desenvolvimento do Eixo Londrina – Maringá e previa a constituição de uma metrópole linear.

O desenvolvimento do eixo Londrina-Maringá também foi resultante do processo de planejamento territorial implementado pela Companhia de Terras. Havia a projeção de distanciamento de, aproximadamente, 15 quilômetros entre as cidades deste eixo. Essa proximidade entre os núcleos urbanos originou nessa região um adensamento populacional, centralizado pelas cidades de Londrina e Maringá.

Embora Londrina tenha sua Região Metropolitana legalmente institucionalizada, cabe aqui uma ressalva de que factualmente ela se classificaria mais adequadamente como um centro regional³².

Em nosso trabalho, não é questão central a discussão sobre a capacidade ou não de Londrina se tornar futuramente uma metrópole. Para nós interessa buscar elementos que auxiliem entender a conformação espacial da cidade a fim de estudarmos sua morfologia urbana.

5.3 Elementos auxiliares para o estudo de Londrina

No estudo da morfologia das cidades médias foco de nossa pesquisa e dentro da metodologia que nos propusemos a adotar, alguns elementos têm se revelado bastante eficazes para que nos aproximemos de nossos objetivos, bem como entender acerca da

32 IPEA; IBGE; UNICAMP; Caracterização e tendência da rede urbana do Brasil. Brasília: IPEA; Rio de Janeiro: IBGE; Campinas: UNICAMP/IE/NESUR. V. 2. (Coleção pesquisas, 3), 1999 Apud Cunha, p. 22.

organização urbano-espacial da cidade. No caso de Londrina, um desses elementos diz respeito aos tipos de uso de solo³³.

Em trabalho realizado no ano de 2000 pelo grupo IMAP&P, do Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Londrina, foi feito o mapeamento do uso de solo urbano da cidade. Observou-se, então, que no centro histórico podem ser encontradas áreas residenciais que se mesclam com áreas de uso especial; já na região norte há o predomínio de residências que se intercalam com vazios urbanos e com áreas de atividades agropastoris; nas regiões nordeste e noroeste se localizam boa parte das indústrias; a região sul é expressiva quanto às atividades agropastoris, já na sudeste são encontradas residências habitadas pela população de média e baixa renda, localizando-se também nessa região algumas favelas.

Na região leste são encontradas áreas de vazios urbanos, mas o predomínio é de residências e de atividades agropastoris. A maior parte dos bairros ali situados é de baixo padrão. A região oeste se destaca pelos tipos de uso especial; já à sudoeste são encontrados vazios urbanos e de modo menos expressivo, destacam-se os condomínios residenciais de alto padrão.

Londrina se apresenta como um caso interessante a ser estudado no contexto das cidades médias, justamente pela relevância regional de que dispõe. Se a admitirmos como polo regional, observamos que embora divida certa liderança com Maringá, Londrina se sobressai devido a fatores como: dimensão demográfica; oferta de serviços especializados; detenção de $\frac{3}{4}$ da movimentação aérea e pátio industrial mais diversificado e produtivo. Além disso, Londrina se destaca por ser uma grande prestadora de serviços médico e bancário, educacional e cultural (Borges e Rocha, 2004, s/n). Como centro dinâmico, Londrina está entre os mais importantes do país.

A área de influência de um polo se estabelece de acordo com a dependência que a região polarizada estabelece em relação a ele. Esta região será mais extensa ou menos extensa conforme a quantidade e a qualidade dos serviços que disponibilizar, os equipamentos industriais que possuir e também de acordo com a estrutura de transporte e circulação de que dispuser.

A partir dessa preposição, Londrina se enquadra como polo regional desempenhando dentro da rede urbana regional uma posição de destaque. Vale ressaltar

33 Alves, Andrei Olak. Monografia apresentada ao curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina. 2005, p. 24.

que a importância de que desfruta não é casual, e, sim, resultado de um conjunto de políticas que visavam seu desenvolvimento, como foi o caso da própria constitucionalização de sua Região Metropolitana.

No âmbito das cidades consideradas médias, Londrina se destaca por suas bases físico-territoriais, pelas condições de inserção na (re)estruturação produtiva e financeira, pelos fluxos e pelos papéis que desempenha dentro da rede urbana. Além disso, ao compreender as cidades médias como núcleos de intermediação é necessário que se compreenda também que esta intermediação diz respeito às relações, articulações e conexões que passam a ser estabelecidas com outras localidades, seja de modo material ou imaterial. Silva³⁴ explica:

Diante da rede urbana complexa, as escalas, segundo as quais se estabelecem as relações que definem as dinâmicas das cidades médias, tomam outras dimensões, sendo que possibilidades de interações interescares, em diferentes direções, tornam-se possíveis e, em alguns, casos, imperativas... As cidades médias estruturam-se, segundo com níveis mais complexos, sendo que, em alguns casos, passam a desempenhar relações diretas com outras cidades, sem precisarem para tal, dos papéis desempenhados pelas metrópoles. Assumem, assim, alguns papéis de comando, mas estão ao mesmo tempo, subordinadas a outras cidades, em vários outros níveis.

Partindo desta reflexão, Londrina parece estar inserida no contexto das cidades médias, se distinguindo pela potencialidade de que desfruta no âmbito regional. Se antes a metrópole detinha poder aglutinador em relação às cidades de menor porte, observamos na atualidade uma reestruturação das cidades que tendem a se dinamizar, principalmente no viés econômico, modificando seus papéis e suas funções e, conseqüentemente, suas formas.

A partir dos anos 70, Londrina passou a realizar obras e investimentos de reestruturação urbana, especialmente em áreas fora do centro principal. Esta reestruturação pode ser exemplificada através da escolha do local para a implantação do campus da Universidade Estadual de Londrina, dos conjuntos habitacionais localizados na Zona Norte e por meio dos projetos de reestruturação na região sudoeste da cidade. Essas operações são continuidade de outras obras iniciadas na década de 1980 com o

34 Silva, William Ribeiro. Tese apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente (SP), para obtenção do título de Doutor em Geografia. 2006, p. 198.

objetivo de expandir e aperfeiçoar as vias de acesso a locais específicos como no caso do Catuaí Shopping Center.

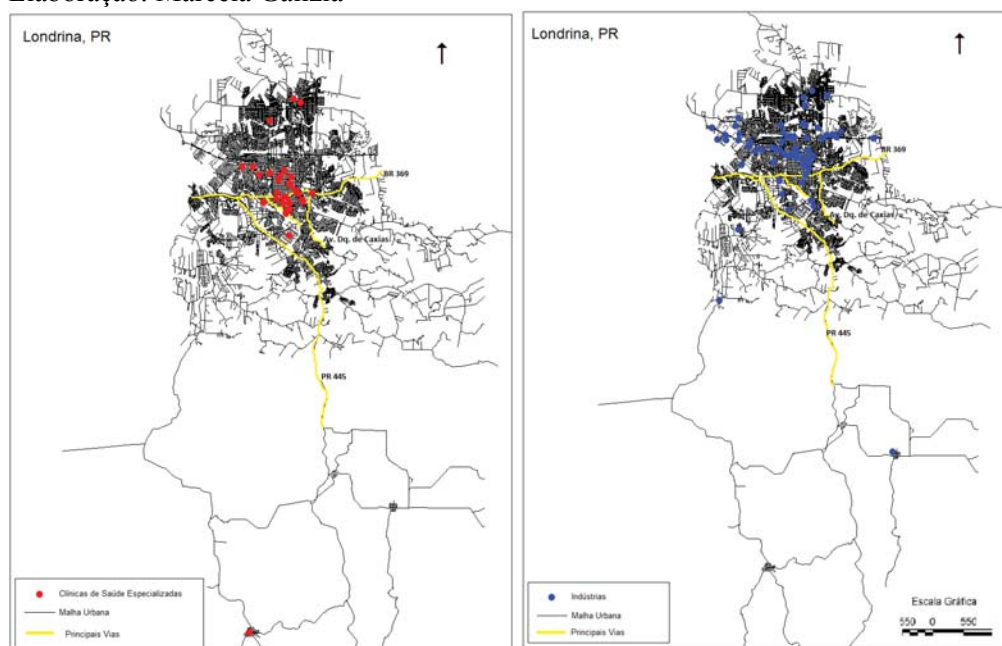
Através deste e de outros exemplos verificamos uma nova estruturação da cidade como consequência dos arranjos econômicos que ganham força e que passam a ter o poder de reorganização do espaço urbano com o objetivo de que este sirva de subsídio para a produção e reprodução capitalista. Para melhor ilustrar os processos de reorganização urbano espacial, em seguida, serão apresentados mapas referentes à localização dos estabelecimentos que escolhemos de acordo com a metodologia utilizada pela ReCiMe.

Mapa 10 – Indústrias – Londrina

Elaboração: Marcela Galizia

Mapa 9 – Clínicas de Saúde Especializadas – Londrina

Elaboração: Marcela Galizia

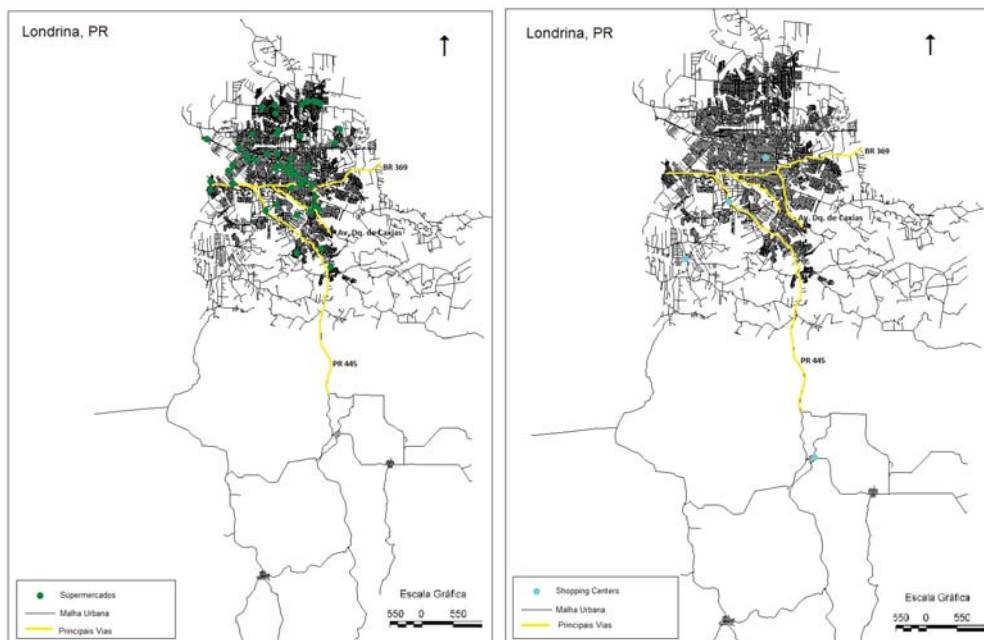


Mapa 12 – Shopping Centers – Londrina

Elaboração: Marcela Galizia

Mapa 11 – Supermercados – Londrina

Elaboração: Marcela Galizia



Ao observar os mapas de Londrina, podemos observar uma mancha urbana bastante densa. Mais uma vez notamos a concentração das clínicas de saúde especializadas. As indústrias estão dispostas no sentido Leste-Oeste e Norte-Sul, não apresentando proximidade significativa com as principais vias de circulação (BR 369, PR 445 e Av. Duque de Caxias). Os supermercados, por sua vez, aparecem bem distribuídos no espaço. No caso de Londrina, não localizamos os estabelecimentos atacadistas, pois estes não constavam em nossa fonte de pesquisa (Telelista e Guia Mais). Os *shopping centers* seguem sentido Centro-Sudoeste.

A malha urbana londrinense apresenta densidade centrípeta, ao passo que em seu entorno a malha se configura mais esparsa.

6 UM ESFORÇO DE COMPARAÇÃO ENTRE AS CIDADES ESTUDADAS

Como já anteriormente mencionado, o estudo sobre as cidades médias brasileiras não é algo novo³⁵. Todavia, há uma discussão veemente sobre os critérios de definição acerca destas cidades.

Nossa pretensão neste capítulo é delinear os perfis das cidades por nós estudadas, com o objetivo de ressaltar as diferenças e semelhanças entre elas. Usaremos para isso os seguintes indicadores: localização; área; demografia e indicadores econômicos.

Ao trabalharmos com os dados acima mencionados, esperamos tornar claras as peculiaridades de cada cidade. A comparação entre os dados permitirá maior reflexão sobre os critérios usados para que uma cidade seja definida enquanto média. Não apenas isso, mas as próprias informações que serão apresentadas a seguir nos auxiliarão na compreensão de suas reestruturações urbanas, uma vez que, em conjunto com os dados sobre expansão urbano-territorial das cidades foco desse trabalho, poderemos inferir sobre os elementos que motivaram as formas atuais assumidas por estas cidades.

6.1 Situação Geográfica

A situação geográfica das cidades estudadas no presente trabalho é auxiliar no entendimento da reestruturação. Essa afirmação se torna válida se considerarmos a rede urbana na qual cada cidade está inserida. Embora não seja questão primária de nossa pesquisa a investigação acerca da rede urbana, uma breve análise desta permite a visualização do nível de influência das cidades estudadas, bem como nos permite observar se há maior ou menor estruturação da rede.

Segundo a Região de Influência das Cidades:

Ao investigar a rede urbana brasileira, pretende-se subsidiar o planejamento estatal e as decisões quanto à localização das atividades econômicas de produção, consumo privado e coletivo, bem como prover ferramentas para o conhecimento das relações sociais vigentes e dos padrões espaciais que delas emergem. (IBGE. REGIC. 2007, s/p)

35 Segundo Roberto Lobato Corrêa, no Brasil, os estudos sobre as cidades médias se iniciam por volta da década de 1960, no âmbito do sistema de planejamento, com pretensão de incluir a dimensão espacial nas políticas governamentais.

E ainda:

As cidades constituem os locais onde se podem instalar mais racionalmente os serviços sociais básicos [...] destinados ao atendimento da população de toda uma região. De fato, a estrutura e a organização do território são o substrato que condiciona, e sobre o qual atuam, as políticas públicas e o agente sociais e econômicos que compõem a sociedade. A partir dessas ações, ainda que nem sempre elas tenham o efeito esperado, reorganiza-se o território, num dinamismo que cria e recria a rede urbana, em que pese à tendência de estabilidade estrutural no longo prazo. (IBGE. REGIC. 2007, s/p)

É nesse sentido que examinar, ainda que brevemente, a rede urbana na qual estão inseridas as cidades foco deste trabalho pode colaborar para o estudo de suas reestruturações urbanas, pois entendê-las como centros intermediadores que realizam trocas, materiais e imateriais, com as cidades que as circundam e com outros centros de maior porte nos conduz ao entendimento da lógica (capitalista) que resulta na organização de seus espaços.

6.2 As Redes Urbanas: uma aproximação

A comparação entre as redes urbanas nas quais estão contidas as cidades que estudamos nos permite alguns apontamentos. Entre eles:

1º – O mapa da rede urbana elaborado pelo IBGE, que demonstra o conjunto de relações e intercâmbios realizados pelas cidades, aponta para maior intensidade dessas relações no Estado de São Paulo, onde estão localizadas duas das cidades foco de nossa pesquisa: Marília e São José do Rio Preto.

Este Estado, além de contar com a presença de uma metrópole nacional (São Paulo), apresenta se comparado a outros estados, maior concentração de capitais regionais de nível A e de nível B. É possível deduzir, então, que São Paulo detém maior número de cidades que desfrutam de maior centralidade. Sobre Marília e São José do Rio Preto, observamos que a primeira está classificada dentro da rede como Capital Regional C, enquanto a segunda se classifica como capital Regional B. Adiante, apresentaremos outros dados complementares que auxiliam na confirmação da definição destas cidades enquanto médias.

2º – A rede urbana da Região Sul, na qual se encontra Londrina, classifica a maior parte dos centros urbanos enquanto Centros Subregionais de nível A. Em contrapartida e diferentemente da rede urbana na qual se inserem Marília e Rio Preto, a Região Sul apresenta apenas alguns centros classificados “Capital Regional A” e “Capital Regional B”, sendo que Londrina se enquadra na segunda classificação.

3º – No caso de Mossoró, que está inserida na rede urbana nordestina brasileira, a cidade está classificada como Capital Regional C. Ao observar o mapa, notamos que apresenta maior número de Centros Subregionais nível A e B e algumas poucas Capitais Regionais nível A, B e C.

A relação que estamos propondo por meio da comparação entre as redes urbanas nas quais estão inseridas as cidades estudadas, é a de se entender as novas relações conformadas por estas cidades, resultado dos papéis e funções que têm conquistado e desempenhado nos dias atuais. Ou seja, a situação geográfica pode ser reflexo das intermediações realizadas pelas cidades médias, uma vez que esta morfologia atende às necessidades do capital, mas pode também ser moldada de acordo com a mesma lógica capitalista que dela necessita para sua reprodução.



Hierarquia dos Centros Urbanos



Figura 2 – Rede Urbana Brasileira.

Fonte: IBGE. REGIC, 2007

Organização: Marcela Galizia

Na figura 3, está a situação geográfica de cada uma das cinco cidades que estudamos: Marília e São José do Rio Preto que se localizam na Região Oeste do Estado de São Paulo; Londrina, no Norte do Paraná e Mossoró, a Norte do Estado do Rio Grande do Norte.



Figura 3 – Localização Geográfica das Cidades de Marília, São José do Rio Preto, Londrina e Mossoró

Fonte: IBGE. Cidades@.

Organização: Marcela Galizia

A comparação entre a área territorial de cada cidade (tabela 14), nos leva a observar que em ordem crescente temos São José do Rio Preto como cidade com menor área total; em seguida Marília, Londrina e Mossoró. Já ao verificarmos as densidades demográficas (gráfico 1), as ordens passam por inversão: São José do Rio Preto aparece com maior densidade e, em seguida, Londrina, Marília e Mossoró com os menores índices.

Área da Unidade Territorial (km ²)	
Mossoró	2.099,33
Marília	1.170,25
São José do Rio Preto	431,321
Londrina	1.653,26

Tabela 14 – Área Territorial Total de Mossoró, Marília, S. J. do Rio Preto, Londrina

Fonte: IBGE Cidades@.
Organização: Marcela Galizia

Gráfico 1 – Densidade Demográfica de Mossoró, Marília, S. J. do Rio Preto e Londrina

Fonte: IBGE Cidades@
Organização: Marcela Galizia

Podemos perceber que, embora as quatro cidades sejam consideradas médias, existe uma série de diferenciações em suas composições/estruturas. Se o tamanho da área não é indicador na definição do porte ou intermediação de uma cidade, a população ganha importância, pois inicialmente compunha um dos principais critérios para que uma cidade fosse considerada de porte médio e, em muitos trabalhos, há confusão entre esse tamanho demográfico e a intermediação.

A partir da tabela 15 e do gráfico 2, podemos reforçar a ideia de que a utilização dos índices demográficos não é capaz de corresponder de modo eficiente como único critério para definir uma cidade enquanto média. Ao confrontarmos os dados sobre a população total, tomamos como referência apenas os mais atuais, que são de 2010. Os índices revelam uma disparidade populacional sensível entre as cidades: a diferença entre a cidade com maior população (Londrina, PR) e a cidade com menor população (Marília, SP) aproxima-se de 300.000 habitantes.

População 2010	
Mossoró	259.815
Marília	216.745
São José do Rio Preto	408.258
Londrina	506.701

Tabela 15 – População Total de Mossoró, Marília, S. J. do Rio Preto e Londrina
Fonte: IBGE Cidades

Gráfico 2 – População Total de Mossoró, Marília, S. J. do Rio Preto, Londrina

Fonte: IBGE Cidades@

Organização: Marcela Galizia

Conceituar uma cidade média envolve o estudo e a definição de critérios que viabilizem tal conceituação. Como anteriormente citado, o uso de critérios de grandeza quantitativa, como no caso do número populacional ou do tamanho da área, revela-se insuficiente devido a heterogeneidade encontrada nas cidades. Todavia, estas heterogeneidades tendem a ser minimizadas ao passo que se organiza um conjunto de elementos que sirvam de critérios para caracterizar a cidade média. Desse modo, o uso dos dados qualitativos agrupado ao uso dos dados quantitativos parece incorrer numa base mais concreta para definir uma cidade média.

6.3 Sobre os Indicadores Econômicos

No contexto da industrialização, as cidades médias chamam a atenção pela atratividade que passaram a exercer durante a década de 1970, e que continuam exercendo. Esta atratividade tem conexão, embora não se limite, com as chamadas economias de aglomeração que dizem respeito à concentração de pessoas e atividades produtivas no espaço. Porém tal concentração não se concretiza de forma aleatória, sendo motivada por externalidades positivas³⁶.

Até a década de 1970 o processo de desenvolvimento econômico brasileiro tendeu a se direcionar especialmente à Área Metropolitana de São Paulo (AMSP), iniciando a partir dessa data uma espécie de reversão da polarização que resultou, em um primeiro momento, num espraiamento da produção industrial em nível nacional³⁷.

36 As externalidades positivas podem ser compreendidas como efeitos positivos em termos de custos ou benefícios gerados pelas atividades de produção ou consumo exercidas por um agente econômico e que atingem os demais agentes.

Numa segunda etapa do processo de reversão da polarização houve uma reconcentração da atividade industrial que estaria demarcada por: Belo Horizonte; Uberlândia; Londrina/Maringá; Porto Alegre; Florianópolis e São José dos Campos. Segundo Diniz (1993), seriam cinco os fatores que caracterizariam a “desconcentração concentrada”:

a) emergência de deseconomias de aglomeração na AMSP; b) desenvolvimento da infraestrutura e, por conseguinte, unificação do mercado nacional e formação de economias de aglomeração em outros centros urbanos; c) políticas regionais orientadas para a desconcentração; d) a não-ubiquidade dos recursos naturais e o seu papel na localização industrial (abordagem weberiana — matéria-prima); e e) concentração espacial da renda e pesquisa.

Esses são alguns dos fatores que indicam as cidades médias como possibilidades locais para que as indústrias se desloquem da AMSP. Não apenas isso, mas estes fatores também corroboram para que estas cidades se estruturam de modo a desempenhar, dentro da rede urbana, papéis e funções de importância relevante que resultam numa nova organização espacial e numa reorganização da própria rede.

Com o intuito de reforçar tais afirmações serão apresentados alguns dados que nos permitem comparar as cidades, bem como analisar de modo sintético o exercício destas no sistema econômico. Optamos por expor dados referentes à participação de cada cidade no PIB (Produto Interno Bruto) por meio dos setores primário, secundário e terciário (agropecuária³⁸, indústria e serviços).

O PIB é um dos principais indicadores econômicos. Ele revela o valor de toda a riqueza gerada no país. Desse modo, averiguar a participação das cidades médias na composição dessa riqueza nos auxilia num melhor entendimento acerca de suas atuações e de sua importância no sistema econômico, pois revela a função de produção das

³⁷ Lemos, Mauro Borges. Pereira, Fabiano Maia. Cidades Médias Brasileiras: Características e Dinâmicas Urbano-Indústrias. Pesquisa e Planejamento Econômico | ppe | v.33 | n.1 | abr 2003. p. 127.

³⁸ As informações sobre a participação das cidades no PIB foram obtidas no IBGE. Dessa forma, os dados referentes ao setor primário englobam as atividades de agricultura e de pecuária de forma conjunta.

cidades. Conjuntamente com este artifício, nos ocuparemos de analisar a localização dos equipamentos como *shopping centers*; os grandes equipamentos industriais e/ou de tecnologia avançada; supermercados e hipermercados e serviços de saúde especializados com o objetivo de observar e compreender como a configuração da reestruturação urbana das cidades que estudamos.

6.4 Análise Comparativa dos Indicadores Econômicos

Ao contrapor as informações a respeito das cidades de Mossoró, Marília, São José do Rio Preto e Londrina sobre suas respectivas participações na composição do PIB brasileiro, observamos através do gráfico 2 que Mossoró tem maior expressividade no que se refere à indústria. O crescimento industrial do município se deve, em parte, ao Programa de Apoio ao Desenvolvimento Industrial do Rio Grande do Norte³⁹ (Proadi), responsável pela captação de investimentos privados para acelerar o processo de industrialização da região.

Neste mesmo setor, Londrina apresenta índices mais elevados em comparação a Marília e São José do Rio Preto. No caso de Londrina esses números justificam-se através da existência dos Arranjos Produtivos Locais⁴⁰ (APLs), justificando também os índices mais elevados no setor de serviços.

Na análise dos dados sobre a participação agropecuária, Londrina se destaca em relação às outras cidades (gráfico 3), consequência da implantação de atividades de produção agropecuária caracterizadas pela forte articulação com as agroindústrias e/ou pela inserção no mercado internacional, fatores que vêm garantindo níveis de rentabilidade mais elevados aos produtores em detrimento das atividades mais

³⁹ O PROADI é um programa instituído pelo Governo do Estado que oferece incentivos econômicos a praticamente todas as empresas industriais que pretendam instalar-se no Estado, seja na realização de novos investimentos, na ampliação das unidades já existentes ou ainda como estímulo à reativação de empresas paralisadas.

⁴⁰ Arranjo Produtivo Local é o termo usado para definir uma aglomeração de empresas com a mesma especialização produtiva e/ou que se localiza em um mesmo espaço geográfico. Os APLs mantêm vínculos de articulação, interação, cooperação e aprendizagem entre si, contando também com apoio de instituições locais. Em Londrina atuam as APLs de Tecnologia de Informação e Confecções.

dependentes da intervenção estatal e àquelas voltadas quase que exclusivamente ao atendimento do consumo doméstico.

Respectivamente, em ordem decrescente, está Londrina, Mossoró, Marília e São José do Rio Preto (gráfico 3).

Gráfico 3 – Participação Agropecuária das cidades de Mossoró, Marília, São José do Rio Preto e Londrina no PIB Brasileiro.

Fonte: IBGE Cidades@

Organização: Marcela Galizia

Gráfico 4 – Participação Industrial das cidades de Mossoró, Marília, São José do Rio Preto e Londrina no PIB Brasileiro.

Fonte: IBGE Cidades@

Organização: Marcela Galizia

Sobre a participação industrial das cidades na composição do PIB, observamos em ordem decrescente também Londrina, Mossoró, São José do Rio Preto e Marília. A justificativa para esta disposição se dá através da força do setor mobiliário e têxtil desenvolvido em Londrina; já em Mossoró, o responsável pelos índices significativos é a indústria salineira que tem ganhado força nos últimos anos. Em São José do Rio Preto os setores industriais de maior relevância são: têxtil, construção civil, metalúrgico e eletroeletrônico. Entre os que se destinam à exportação, estão os agroindustriais, de confecções, móveis, equipamentos médico-hospitalares, alimentícios e eletroeletrônicos. Por último, Marília, considerada “Capital Nacional do Alimento” devido ao número elevado de indústrias alimentícias que nela se situam. Além disso, a cidade também conta com um setor metalúrgico que embora não tão significativo como o do ramo de alimentos, é responsável por 15% do total de produtos exportados por Marília⁴¹.

Por último a análise da participação das cidades quanto ao setor de serviços (gráfico 5). A cidade de Londrina dispõe de inúmeros estabelecimentos de saúde e de

⁴¹ Informações contidas no sítio do SEBRAE. Disponível em:
< <http://www.sebraesp.com.br>>.

educação, inclusive de nível superior. Nela também se encontram modernos centros de compras (*shopping centers*), além de contar com um comércio forte e diversificado. Nessa mesma linha, segue São José do Rio Preto. A cidade é um centro de referência na prestação de serviços de saúde, recebendo pacientes da região e de vários outros Estados, como Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás. Além disso, é referência na produção de materiais cirúrgico-hospitalares de alta complexidade, exportando equipamentos médicos para diversos países. Já Marília não conta com um setor de serviços relevante. Desfruta de maior destaque no ramo comercial, contando com aproximadamente sete mil estabelecimentos comerciais⁴² e é considerada um centro polarizador nesse segmento devido à grande variedade e quantidade de produtos que oferece. Em última colocação está Mossoró, cujo setor de serviços é pouco diversificado. Como anteriormente exposto, esta cidade tem maior relevância econômica na agricultura, especialmente na produção de frutas e na indústria, com a produção de sal.

Gráfico 5 – Participação de Serviços das cidades de Mossoró, Marília, São José do Rio Preto e Londrina no PIB Brasileiro.

Fonte: IBGE Cidades@

Organização: Marcela Galizia

⁴² Ibidem.

Considerações Finais

O processo de reestruturação urbana que tem ocorrido nas últimas décadas e que ainda está em curso é resultado, mas também resulta das novas formas de produção e consumo estabelecidas pelo sistema capitalista de produção. Quando nos referimos a essas formas, atribuímos a elas as mudanças no consumo e produção de bens, materiais e imateriais, mas também na maneira como são feitas essa produção e esse consumo do próprio espaço.

Essa discussão propõe um conjunto de elementos que quando bem relacionados permitem diversas reflexões. Durante este trabalho nos esforçamos para levantar questões sobre o modo como os espaços urbanos se configuram e quais elementos cooperam de maneira direta, mas também indireta para a sua estruturação.

A escolha pela abordagem economicista, na tentativa de investigar as transformações ocorridas no espaço urbano, nos permitiu articular informações e possibilitou novas reflexões sobre o tema que nos dispusemos estudar. Durante o trabalho, pudemos compreender melhor sobre as dificuldades em se conceituar uma cidade média brasileira. Pudemos também comparar as cidades estudadas, especialmente através de dados quantitativos, e, assim, concluir que suas heterogeneidades são fator que requerem metodologia que realmente privilegie aspectos que possam ser tomados de modo comum a fim de caracterizá-las enquanto cidades médias.

Sobre a reestruturação urbana, a compreendemos como desdobramento, mas também como importante artifício na reprodução do modo capitalista de produção. Não obstante, entendemos que as morfologias urbanas resultam, mas também cooperam para que novas formas de consumo – e nesse sentido airmos considerar as formas de consumo de bens materiais, imateriais e, especialmente, o modo como a própria cidade é consumida – se materializem, carregadas ou não de conteúdos pré-existentes. O que queremos expressar com isso é que o espaço se remodela a partir de novos papeis e funções que assume, mas também é produto do acúmulo dos tempos.

Algumas ideias foram amadurecidas durante a pesquisa, se revelando para nós como desafios futuros. O aprofundamento no estudo acerca da morfologia urbana apresenta a possibilidade de complementar o que vimos fazendo até o momento, mas também apresenta novas perspectivas a partir da ótica da cidade, mas, particularmente, dos fenômenos urbanos que nela se expressam. Ao considerarmos a temática urbana ampla e complexa, entendemos que o tema “reestruturação urbana”, combinado com as cidades médias passa a se apresentar como possibilidade de investigação devido aos novos arranjos, especialmente econômicos, que ali nelas se desenvolvem. Como resultado disso, observamos a ocorrência de diferenciação espacial, processo este que torna cada vez mais heterogêneos os espaços ao passo a valorização urbano espacial passa a ser seletiva, gerando, assim, disparidades territoriais.

Sentimo-nos instigados a aprofundar o tema aqui proposto, tentando assim promover a articulação de assuntos que podem ser complementares entre si, encarando o desafio do geógrafo em não se tornar um especialista em determinado campo, mas aflorar a capacidade de criticidade sem deixar de lado a criatividade e o espírito investigativo.

Referências Bibliográficas

ALVES, A. O. **Monografia apresentada ao curso de Geografia da Universidade Estadual de Londrina**. 2005.

BARJAS, N. Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990). Campina. Ed. da UNICAMP, 1996.

CAPEL, Horácio. **La morfología de las ciudades**. Barcelona : Ediciones del Serbal, 2002.

CASSETI, Valter. **Geomorfologia**. [S.l.]: [2005]. Disponível em: <<http://www.funape.org.br/geomorfologia/>>. Acesso em: 02 de abril de 2011

BRANDÃO, C. A. **A Região de São José do Rio Preto: dinamismo, constrangimentos e possíveis estratégias de desenvolvimento**. In: Dimensões regionais e urbanas do desenvolvimento econômico em São José do Rio Preto.

FELEIROS, M. apud Nunes. **A Industrialização do Oeste Paulista: O Caso de Marília**. 2007. 173 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

GODOY, V. M. **Cidades Médias Brasileiras: Reestruturação urbana e Reestruturação da cidade. Novas centralidade e Morfologias. Os Planos Nacionais de Desenvolvimento e as Cidades Médias.** Presidente Prudente. Unesp/FCT/PROEX, 2011 [relatório de pesquisa].

IPEA; IBGE; UNICAMP; **Caracterização e tendência da rede urbana do Brasil.** Brasília: IPEA; Rio de Janeiro: IBGE; Campinas: UNICAMP/IE/NESUR. V. 2. (Coleção pesquisas, 3), 1999 Apud Cunha.

MOURÃO, P. F. C. **A Industrialização do Oeste Paulista: O Caso de Marília.** 1994. 248 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

NUNES, J. O. R. e Santos, C. A. M.. **Mapeamento geomorfológico do Perímetro Urbano do Município de Marília – SP.** Geografia em Atos, n. 7, v.1. P. 16 – 28. Presidente Prudente, 2007. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/ojs/index.php/geografiaematos/article/view/231>>. Acesso em: 02 de abril de 2011.

NUNES, M. **Produção do espaço urbano e exclusão social em Marília-SP,** 2007. 173 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

OLIVEIRA, F. **Elegia Para Uma Re(li)gião.** Rio de Janeiro. Paz e Terra, 1987.
PETISCO, A. C. A. **Cidades, Competição e Planejamento: A reestruturação dos anos 1990 em São José do Rio Preto.** 2006. F. 222. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Federal de São Carlos. São Carlos.

ROCHA, A. P. B. **Expansão Urbana de Mossoró: período de 1980 a 2004.** Coleção Mossoroense, Série C, nº 1469. João Pessoa. 2009.

RODRIGUES, S. **Loteamentos Fechados e Condomínios Residenciais em São José do Rio Preto.** 2006. F.144. Dissertação (Mestrado em Urbanismo)- Pontifícia Universidade Católica. Campinas.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo. Ed. Hucitec. 1996.

SILVA, W. R. **Para além das cidades. Centralidade e Estruturação Urbana: Londrina e Maringá.** Tese apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente (SP), para obtenção do título de Doutor em Geografia. 2006.

SPOSITO, M. E. B. **O chão em pedaços: Urbanização, Economia e Cidades no Estado de São Paulo.** 2004. 503 f. Tese (Concurso de Livre Docência). Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

WHITACKER, A. M. **Reestruturação Urbana e Centralidade em São José do rio Preto – SP**. 2003. 237 f. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

ZANDONADI, J. C. **Novas Centralidades e Novo Habitats: Caminhos para a fragmentação Urbana em Marília (SP)**. 2008. 229 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciência e Tecnologia – FCT UNESP. Universidade Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.