

**NEXOS ESPACIAIS DA (RE)ESTRUTURAÇÃO URBANA E DAS CIDADES:
JUAZEIRO DO NORTE/CE E RIBEIRÃO PRETO/SP**

Jefferson Santos Fernandes

**NEXOS ESPACIAIS DA (RE)ESTRUTURAÇÃO URBANA E DAS CIDADES:
JUAZEIRO DO NORTE/CE E RIBEIRÃO PRETO/SP**

Jefferson Santos Fernandes

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" (UNESP), Câmpus de Presidente Prudente/SP, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Márcio José Catelan

Agências de fomento: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)

Presidente Prudente/SP

2025

F363n	Fernandes, Jefferson Santos Nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades : Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP / Jefferson Santos Fernandes. -- Presidente Prudente, 2025 290 p. : il., tabs., fotos, mapas Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Márcio José Catelan 1. Reestruturação Urbana e das Cidades. 2. Nexos espaciais. 3. Cidades Médias. 4. Juazeiro do Norte. 5. Ribeirão Preto. I. Título.
-------	--

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: "Nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades: Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP"

AUTOR: JEFFERSON SANTOS FERNANDES

ORIENTADOR: MÁRCIO JOSÉ CATELAN

Aprovado como parte das exigências para a obtenção do título de Doutor em Geografia, área Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Documento assinado digitalmente
The gov.br logo consists of the text "gov.br" in a stylized font, with "gov" in blue and ".br" in orange.
MARCIO JOSE CATELAN
Data: 17/05/2025 14:10:48-0300
Verifique em <https://validar.itl.gov.br>

Prof. Dr. MÁRCIO JOSÉ CATELAN (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação de Ourinhos – FCTE/UNESP

Profa. Dra. MARIA ENCARNÇÃO BELTRÃO SPOSITO (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente – FCT/UNESP

Prof. Dr. ALEXANDRE QUEIROZ PEREIRA (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Universidade Federal do Ceará – UFC

Prof. Dr. MARCELO PAIVA DA MOTTA (Participação Virtual)
Coordenação de Geografia / Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE

Prof. Dr. SANTIAGO ANDRADE VASCONCELOS (Participação Virtual)
Unidade Acadêmica de Geografia / Universidade Federal de Campina Grande, Câmpus de Cajazeiras – UFCG

Presidente Prudente, 08 de maio de 2025

*À minha mãe, Aurinete, e ao meu pai,
Francisco (Preto), pelo amor incondicional aos
seus filhos Francisco Júnior, Jefferson e Pedro*

AGRADECIMENTOS

A Deus, pelo dom da vida e pela esperança que me move a cada dia.

Aos meus pais, Aurinete e Francisco (Preto), e aos meus irmãos, Francisco Júnior e Pedro. Vocês são motivo maior da minha caminhada até aqui.

À Samanta Antunes Kasper, por ser a luz que faltava no meu horizonte e por despertar o que há de melhor em mim.

À Rose Antunes e a Elemar Kasper, por serem os “meus pais” em Presidente Prudente/SP.

Aos meus avós, tios e primos, por serem uma família presente nos bons e nos maus momentos.

Aos amigos da pós-graduação, João Victor, Rayan, Eusébio, Magno, Felipe, Eduardo, Rodrigo e Adriano, por compartilharem as angústias e as alegrias através das boas conversas e ocasiões vividas de maneira singular.

Aos amigos da Igreja São José, Padre Dirceu, Regina, Cleverson, Cidinha, Agnaldo, Josi, Roni, Néia, Walter e Izabel, pela acolhida em Presidente Prudente/SP e pelo fortalecimento espiritual nas horas difíceis.

Aos amigos de Bataguassu/MS, Alexandre (Bola), Tid, Reginaldo, Rafael e Maykon, e a todas as pessoas queridas que fazem parte das escolas Braz Sinigaglia e CEJA. Sou grato por me receberem tão bem nesta nova vida no estado de Mato Grosso do Sul.

Aos amigos que a vida me proporcionou, Walter Nóbrega, Adriana, Kayame, Cláudia, Carlos, Samuel, Renackson, Pierre, Elias, Rogério e Waldinal (Soldado!), por me fazerem compreender que chorar e rir é parte da nossa existência humana.

Ao meu orientador, Márcio José Catelan, pela compreensão, paciência, ensinamentos e pela amizade que levarei por toda a vida.

Aos professores membros da banca examinadora, Maria Encarnação Beltrão Sposito, Alexandre Queiroz Pereira, Santiago Andrade Vasconcelos e Marcelo Paiva da Motta, pela leitura atenta do trabalho e por serem importantes referências nos estudos urbanos.

Aos professores do Departamento de Geografia da UNESP Câmpus de Presidente Prudente, Carminha, Eliseu, Everaldo, Luciano, Eda e Arthur, pelas discussões teórico-metodológicas nas disciplinas da pós-graduação e nos corredores do GasPERR e da FCT.

Aos professores da Universidade Federal do Ceará, José Borzacchiello (Zé), Clélia, Alexandre, Alessandra, Eustógio e Christian, e aos professores da Universidade Federal de Campina Grande, Santiago, Ivanalda, Rodrigo, Luciana, Marcelo e Jacqueline, por me incentivarem a seguir o caminho da pesquisa geográfica.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. O presente trabalho foi realizado com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), Brasil. Processo nº 2021/06456-2.

Por fim, agradeço à todas as demais pessoas e instituições que, direta ou indiretamente, contribuíram com a minha trajetória.

*As correntes do rio profundo foram mais
generosas que o meu remar contra elas. Não
cheguei aonde planejei ir. Cheguei, sem querer,
aonde o meu coração queria chegar, sem que
eu o soubesse*

Rubem Alves

FERNANDES, Jefferson Santos. **Nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades: Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP.** Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Estadual Paulista (UNESP), Câmpus de Presidente Prudente/SP, 2025.

RESUMO

Diante da intensificação das relações econômicas no plano mundial, novos conteúdos e significados são atribuídos à cidade e ao urbano. Neste sentido, antigos paradigmas e tradições da pesquisa urbana tornam-se insuficientes para explicar os contextos espaciais que se revelam. A restrição da análise à escala da cidade ou da rede urbana, por exemplo, é uma das práticas que merece cuidadosa revisão teórica e metodológica. Na presente tese, buscamos compreender o que ocorre em cada uma das escalas de manifestação do urbano e o que está entre elas. Para tanto, nos apoiamos na perspectiva dos nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades. Juazeiro do Norte, no Ceará, e Ribeirão Preto, em São Paulo, são os recortes empíricos por meio dos quais procuramos evidenciar esta complexa trama escalar. A consecução do trabalho se deu a partir da construção de uma matriz teórico-analítica, levantamento e compilação de dados secundários e produção de dados primários por meio de enquetes e entrevistas com diversos agentes do processo de produção do espaço urbano. Defendemos que um caminho para revelar empiricamente as articulações no sistema urbano são os objetos geográficos que atuam como nexos da (re)estruturação urbana e das cidades: indústrias, aeroportos, *shopping centers* e franquias. Estes objetos técnicos, por meio de seus agentes econômicos, impulsionam a extensão do tecido urbano, dotam as cidades de novas centralidades e novas práticas espaciais alinhadas aos interesses econômicos hegemônicos, que se expressam na vida urbana através do aprofundamento da diferenciação e da desigualdade (reestruturação da cidade). São objetos que desencadeiam fluxos diversos, alterando a dinâmica regional e conectando lugares distantes, conformando, deste modo, redes urbanas hierárquicas e heterárquicas (reestruturação urbana). Esperamos que, a partir deste ângulo particular de investigação, possamos contribuir para o avanço analítico dos estudos urbanos e regionais, apreendendo os papéis e as funções das cidades médias em múltiplas dimensões e escalas espaciais.

Palavras-chave: Reestruturação urbana e das cidades. Nexos espaciais. Cidades médias. Juazeiro do Norte/CE. Ribeirão Preto/SP

FERNANDES, Jefferson Santos. **Spatial nexus of urban (re)structuring and of the cities:** Juazeiro do Norte/CE and Ribeirão Preto/SP. Thesis (Doctorate in Geography). Postgraduate Program in Geography - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente/SP Campus, 2025.

ABSTRACT

Given the intensification of economic relations worldwide, new contents and meanings have been attributed to the city and the urban. In this matter, old paradigms and traditions in urban research are becoming insufficient to explain the spatial contexts that are emerging. Restricting analysis to the scale of the city or urban network, for example, is one of the practices that deserves careful theoretical and methodological revision. In this thesis, we seek to understand what happens on each of the scales of manifestation of the urban and what lies between them. To do so, we rely on the perspective of the spatial nexus of urban (re)structuring and cities. Juazeiro do Norte, in the state of Ceará, and Ribeirão Preto, in the state of São Paulo, are the cities which we seek to highlight these complex scales. The study was carried out using procedures such as collecting and compiling secondary data on the cities, producing primary data through surveys and interviews with different agents and subjects in the process of producing urban space. We argue that one way of empirically revealing the articulations in the urban system is through the geographical objects that act as nexuses for urban (re)structuring and cities: industries, airports, shopping centers and franchises. These technical objects, through their economic agents, drive the extension of the urban fabric, endowing cities with new centralities and new spatial practices aligned with hegemonic economic interests, which are expressed in urban life by deepening differentiation and inequality (city restructuring). These are objects that trigger diverse flows, altering regional dynamics and connecting distant places, thus forming hierarchical and heterarchical urban networks (urban restructuring). We hope that, from this particular angle of investigation, we can contribute to the analytical advancement of urban and regional studies, understanding the roles and functions of medium-sized cities in multiple dimensions and spatial scales.

Keywords: Urban and city restructuring. Spatial nexus. Medium-sized cities. Juazeiro do Norte/CE. Ribeirão Preto/SP

FERNANDES, Jefferson Santos. **Nexus spatiaux de la (re)structuration urbaine et des villes**: Juazeiro do Norte/CE et Ribeirão Preto/SP. Thèse (Doctorat en Géographie). Programme d'Études Supérieures en Géographie – Université d'État de São Paulo (UNESP), Campus Presidente Prudente/SP, 2025.

RÉSUMÉ

Face à l'intensification des relations économiques à l'échelle mondiale, de nouveaux contenus et significations sont attribués à la ville et à l'urbain. En ce sens, les anciens paradigmes et traditions de la recherche urbaine deviennent insuffisants pour expliquer les contextes spatiaux révélés. Restreindre l'analyse à l'échelle de la ville ou du réseau urbain, par exemple, est l'une des pratiques qui mérite un examen théorique et méthodologique attentif. Dans cette thèse, nous cherchons à comprendre ce qui se passe à chaque échelle de manifestation urbaine et ce qui se situe entre elles. À cette fin, nous nous appuyons sur la perspective des liens spatiaux entre la (re)structuration urbaine et les villes. Juazeiro do Norte, au Ceará, et Ribeirão Preto, à São Paulo, sont considérés comme une coupe spatiale à travers laquelle nous cherchons à mettre en évidence ce tracé scalaire complexe. Le travail a été réalisé à travers la construction d'une matrice théorico-analytique, l'enquête et la compilation de données secondaires et la production de données primaires à travers des enquêtes et des entretiens avec divers agents du processus de production de l'espace urbain. Nous soutenons qu'un moyen de révéler empiriquement les articulations du système urbain réside dans les objets géographiques qui agissent comme des liens entre la (re)structuration urbaine et les villes : industries, aéroports, centres commerciaux et franchises. Ces objets techniques, à travers leurs agents économiques, impulsent l'extension du tissu urbain, dotant les villes de nouvelles centralités et de nouvelles pratiques spatiales alignées sur des intérêts économiques hégémoniques, qui s'expriment dans la vie urbaine à travers l'approfondissement de la différenciation et des inégalités (restructuration de la ville). Ce sont des objets qui déclenchent des flux diversifiés, modifiant les dynamiques régionales et reliant des lieux éloignés, formant ainsi des réseaux urbains hiérarchiques et hétérarchiques (restructuration urbaine). Nous espérons que, sous cet angle d'investigation particulier, nous pourrions contribuer à l'avancement analytique des études urbaines et régionales, en comprenant les rôles et les fonctions des villes de taille moyenne dans de multiples dimensions et échelles spatiales.

Mots-clés : Restructuration urbaine et des villes. Nexus spatiaux. Villes moyenne. Juazeiro do Norte/CE. Ribeirão Preto/SP

Lista de Siglas

ABF – Associação Brasileira de Franchising
ABL – Área Bruta Locável
ABRASCE – Associação Brasileira de Shopping Centers
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
BNH - Banco Nacional de Habitação
BEPE – Bolsa de Estágio de Pesquisa no Exterior
CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
FCT – Faculdade de Ciências de Tecnologia
FRAGURB – Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira
GasPERR – Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPECE – Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará
MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PIB – Produto Interno Bruto
RAIS – Relação Anual de Informações Sociais
ReCiMe – Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias
REGIC – Região de Influência das Cidades
RMC – Região Metropolitana do Cariri
SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SECEX – Secretaria de Comércio Exterior
UFC – Universidade Federal do Ceará
UFCG – Universidade Federal de Campina Grande
UNESP – Universidade Estadual Paulista

Lista de Mapas

Mapa 01 – Localização das cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto	43
Mapa 02 – Região de Influência das Cidades – 2018	47
Mapa 03 – Centralidade urbana das Capitais Regionais A, B e C	54
Mapa 04 - Sedes das 100 maiores e melhores empresas industriais no território brasileiro – 2021	55
Mapa 05 - Evolução espaço-temporal do fluxo aéreo de passageiros no Brasil	62
Mapa 06 - Conexões aéreas, Brasil – 2018	67
Mapa 07 - Cidades do interior do Brasil que possuem aeroportos com voos comerciais	69
Mapa 08 - Cidades médias com <i>Shopping Centers</i> no Brasil	71
Mapa 09 - Sedes das 50 maiores franquias do Brasil e número de unidades em 2022	72
Mapa 10 – Expansão territorial urbana de Juazeiro do Norte (1950-2024)	76
Mapa 11 - Média dos rendimentos dos chefes de família por setores censitários – Juazeiro do Norte	77
Mapa 12 - Região de Influência do Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte	78
Mapa 13 - Região Metropolitana do Cariri	84
Mapa 14 – Expansão territorial urbana de Ribeirão Preto (1940 – 2024)	43
Mapa 15 – Média dos rendimentos dos chefes de família por setores censitários – Ribeirão Preto	47
Mapa 16 – Região de Influência do Arranjo Populacional de Ribeirão Preto - 2018	54
Mapa 17 - Região Metropolitana de Ribeirão Preto	55
Mapa 18 - Ribeirão Preto: exportações e importações em 2021	62
Mapa 19 - Juazeiro do Norte: exportações e importações em 2021	67
Mapa 20 - Localização das 10 maiores empresas industriais em valor de capital na cidade de Juazeiro do Norte – 2022	69
Mapa 21 - Área do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – Ribeirão Preto	71
Mapa 22 - Origem dos passageiros que desembarcaram no Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes	72
Mapa 23 – Destino dos passageiros que embarcaram no Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes	76
Mapa 24 - Área do Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes - Juazeiro do Norte	77
Mapa 25 - Origem dos passageiros que desembarcaram no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes	78
Mapa 26 - Destino dos passageiros que embarcaram no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes	84
Mapa 27 – Localização dos <i>Shopping Centers</i> em Ribeirão Preto	69

Mapa 28 - <i>Shopping centers</i> administrados pelo grupo empresarial Multiplan	71
Mapa 29 - <i>Shopping Centers</i> administrados pelo grupo empresarial Savoy	72
Mapa 30 – <i>Shopping Centers</i> administrados pelo grupo empresarial Iguatemi	76
Mapa 31 - Localização dos <i>Shopping Centers</i> em Juazeiro do Norte	77
Mapa 32 - <i>Shopping centers</i> administrados pelo grupo empresarial Allos	78
Mapa 33 - <i>Shopping centers</i> administrados pelo grupo empresarial Imalls	84
Mapa 34 - Principais centralidades no segmento de franquias na cidade de Juazeiro do Norte	84
Mapa 35 - Principais centralidades no segmento de franquias na cidade de Ribeirão Preto/SP	90

Lista de Figuras

Figura 01 – Matriz teórico-analítica da pesquisa	43
Figura 02 – Sistema espacial e o movimento histórico	47
Figura 03 – Sistema urbano e o movimento histórico	54
Figura 04 - Tipologia das cidades latino-americanas	55
Figura 05 - Modelo da Teoria das Localidades Centrais de Christaller	62
Figura 06 - Padrões de interações espaciais	67
Figura 07 - Síntese de escalas	69
Figura 08 - Nexos de re-estruturação	71
Figura 09 - Os nexos espaciais da (re)estruturação trabalhados na pesquisa	72
Figura 10 – Reportagem destaca ocupações irregulares nas proximidades do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – Ribeirão Preto	76
Figura 11 - Ribeirão Shopping, em Ribeirão Preto, inaugurado em 1981	77
Figura 12 - Visão da cidade de Juazeiro do Norte – 1984	78
Figura 13 - Visão da cidade de Juazeiro do Norte – 2023	84
Figura 14 - Evolução espaço-temporal do fluxo aéreo de passageiros no Brasil	87
Figura 15 – Área do Triângulo Crajubar, nova centralidade de Juazeiro do Norte	88
Figura 16 – Praça Dirceu Figueiredo (Praça da Prefeitura)	91
Figura 17 - Basílica Nossa Senhora das Dores, centro de peregrinação em Juazeiro do Norte	93
Figura 18 – Hospital Regional do Cariri	93
Figura 19 - Unique Condominium	101
Figura 20 - Bairro Lagoa Seca em Juazeiro do Norte	106
Figura 21 - Spazio Bezerra de Menezes	107
Figura 22 - Bairro Timbaúba em Juazeiro do Norte	108
Figura 23 – Vista da cidade de Ribeirão Preto (área central) - 1957	109
Figura 24 – Praça XV de Novembro, no centro tradicional de Ribeirão Preto	110
Figura 25 - Teatro Pedro II, no centro tradicional de Ribeirão Preto	113
Figura 26 – Vista da cidade de Ribeirão Preto (área no entorno do centro tradicional) – 2023	116
Figura 27 - Avenida João Fiusa, Zona Sul de Ribeirão Preto	119
Figura 28 – Condomínio fechado Buona Vita, Zona Sul de Ribeirão Preto	120
Figura 29 - Favelinha do Beco, Zona Norte de Ribeirão Preto	121

Figura 30 - Fábrica da Agrichem em Ribeirão Preto	123
Figura 31 - Distrito Empresarial de Ribeirão Preto	124
Favelinha do Beco, Zona Norte de Ribeirão Preto	
Figura 32 - Fábrica da Cajuína São Geraldo em Juazeiro do Norte	125
Figura 33 - Cajuína São Geraldo à venda no Mercado Central de Ribeirão Preto	127
Figura 34 – Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes - Ribeirão Preto	132
Figura 35 – Saguão do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – Ribeirão Preto	136
Figura 36 – Cidades com voos da companhia aérea Voepass	137
Figura 37 – Favela Da Mata, nas proximidades do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes	140
Figura 38 - Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes - Juazeiro do Norte	144
Figura 39 - Avião da Azul no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes - Juazeiro do Norte	146
Figura 40 - Condomínio fechado Conviver Life Residence, no bairro Aeroporto, Juazeiro do Norte	146
Figura 41 – Ribeirão Shopping	147
Figura 42 - Área do Ribeirão Shopping – 1981	148
Figura 43 - Área do Ribeirão Shopping – 2024	148
Figura 44 – Shopping Santa Úrsula	150
Figura 45 - Área do antigo Colégio Santa Úrsula – 1985	151
Figura 46 - Área do Shopping Santa Úrsula – 2023	153
Figura 47 - Novo Shopping Center	154
Figura 48 – Área do Novo Shopping Center – 1998	157
Figura 49 - Área do Novo Shopping Center – 2024	157
Figura 50 - Shopping Iguatemi	158
Figura 51 – Vila do Golf em Ribeirão Preto	159
Figura 52 – Cariri Shopping	162
Figura 53 - – Área do Cariri Shopping – 1997	163
Figura 54 – Área do Cariri Shopping – 2022	166
Figura 55 - La Plaza Shopping	167
Figura 56 – Restaurante La Favorita – 2015	167
Figura 57 – Construção do La Plaza Shopping – 2017	168
Figura 58 – Área do La Plaza Shopping - 2024	168

Figura 59 - CNA, Chiquinho Sorvetes, O Boticário e Óticas Diniz – Centro tradicional de Juazeiro do Norte	170
Figura 60 - Imagens das atuais instalações do CNA (2012) e Chiquinho Sorvetes (2017) – Centro tradicional de Juazeiro do Norte	171
Figura 61 - Mc Donald's, Bob's, Anacapri e CIA do Terno – Cariri <i>Shopping</i>	171
Figura 62 – Pizza Hut, Clínica Corpore, Espaço Laser e Tokyo Oriental Foods - La Plaza Shopping	174
Figura 63 – Loja da Localiza no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes	175
Figura 64 – Óticas Carol, Subway, Dia e Casa de Bolos – Centro tradicional de Ribeirão Preto	177
Figura 65 – Imagens das atuais instalações da Óticas Carol (2016) e Subway (2017) – Centro tradicional de Ribeirão Preto	179
Figura 66 – Mousse Cake, Carmen Steffens, Água de Cheiro e Hering - Ribeirão Shopping	180
Figura 67 – Chilli Beans, Lupo, Morana e Cacau Show – Shopping Santa Úrsula	181
Figura 68 - Açaí da Barra, Arezzo, Jin Jin e Levi's – Novo Shopping	182
Figura 69 - Pusco, Tea Shop, Le Petit Mararrons e Zara – Shopping Iguatemi	182

Lista de Gráficos

Gráfico 01 - Evolução do número de <i>Shopping Centers</i> no Brasil	95
Gráfico 02 - Evolução do número de unidades de franquias no Brasil	98
Gráfico 03 - Evolução do número de unidades da Burger King no Brasil	99
Gráfico 04 - Movimentação de passageiros (embarque e desembarque) no Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – 2006 a 2024	149
Gráfico 05 - Movimentação de passageiros (embarque e desembarque) no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes – 2006 a 2024	159

Lista de Quadros

Quadro 01 – Períodos de realização dos trabalhos de campo	49
Quadro 02 – Nome e perfil dos entrevistados	50
Quadro 03 - Evolução da população de Juazeiro do Norte (1940 a 2022)	109
Quadro 04 - PIB por setores da economia em Juazeiro do Norte	122
Quadro 05 - Evolução da população de Ribeirão Preto (1940 a 2022)	139
Quadro 06 – PIB por setores da economia em Ribeirão Preto	143
Quadro 07 – Renda <i>Per Capita</i> , Famílias Cadastradas no Programa Bolsa Família e IDH em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto	164
Quadro 08 - Principais seções de produtos exportados e importados – Ribeirão Preto, 2021	166
Quadro 09 - As 10 maiores empresas industriais de Ribeirão Preto – Valor de Capital em 2022	172
Quadro 10 - Principais seções de produtos exportados e importados – Juazeiro do Norte, 2021	174
Quadro 11 – As 10 maiores empresas industriais de Juazeiro do Norte – Valor de Capital em 2022	230
Quadro 12 – Franquias no centro tradicional de Juazeiro do Norte	233
Quadro 13 – Franquias no Cariri Shopping - Juazeiro do Norte	236
Quadro 14 – Franquias no La Plaza Shopping -Juazeiro do Norte	241
Quadro 15 – Franquias no centro tradicional de Ribeirão Preto	245
Quadro 16 - Franquias no Ribeirão Shopping	247
Quadro 17 - Franquias no Shopping Santa Úrsula	256
Quadro 18 – Franquias no Novo Shopping	258
Quadro 19 - Franquias no Shopping Iguatemi	261

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	21
INTRODUÇÃO	23
CAPÍTULO 1 – O PERCURSO TEÓRICO-METODOLÓGICO	26
1.1 Paradigmas, tradições e a pesquisa urbana	27
1.2 O tema e a tese	32
1.3 O método e os procedimentos metodológicos	40
CAPÍTULO 2 – SISTEMAS, ESTRUTURAS E ESCALAS ESPACIAIS: CIDADES MÉDIAS EM PERSPECTIVA	52
2.1 Sistema espacial e sistema urbano	53
2.2 Estrutura urbana: estruturação e reestruturação	56
2.3 Estrutura intraurbana: da cidade centro-periférica à cidade fragmentada	60
2.4 Estrutura interurbana: do padrão hierárquico das interações espaciais à hierarquia-heterarquia	66
2.5 O alargamento dos contextos: nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades	75
CAPÍTULO 3 - INDÚSTRIAS, AEROPORTOS, <i>SHOPPING CENTERS</i> E FRANQUIAS: A SINERGIA ESCALAR EM CIDADES MÉDIAS	82
3.1 Reestruturação produtiva: a indústria fora da órbita metropolitana	83
3.2 Cortando os céus e o chão: o setor aeroviário em cidades médias	89
3.3 O fenômeno <i>shopping center</i> : a sociedade do consumo e o consumo do espaço	96
3.4 Franquias: a psicosfera e a tecnosfera do comércio	101
CAPÍTULO 4 – ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO: JUAZEIRO DO NORTE E RIBEIRÃO PRETO	111
4.1 Juazeiro do Norte	112
4.2 Ribeirão Preto	138
CAPÍTULO 5 – NEXOS ESPACIAIS DA (RE)ESTRUTURAÇÃO URBANA E DAS CIDADES	164
5.1 O espaço, os objetos e as ações: Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto	165
5.1.1 Indústrias	165
5.1.2 Aeroportos	183
5.1.3 <i>Shopping centers</i>	203

5.1.4 Franquias	233
CONSIDERAÇÕES FINAIS	266
REFERÊNCIAS	275
APÊNDICES	285

APRESENTAÇÃO

Há um ditado popular que diz que “até as torres mais altas começam do chão”. Se pensarmos no doutorado (e sobretudo a tese) enquanto uma grande torre, poderíamos detalhar o seu processo de construção, ou seja, desde o seu projeto inicial até o seu acabamento. Isto, contudo, exigiria escrever algumas páginas nesta apresentação, algo que, por hora, está fora do nosso propósito. Como quase tudo na vida que é carregado de dedicação e intensidade, o doutorado se fez recheado de sentimentos e redirecionamentos pessoais e profissionais.

O pontapé inicial desta história foi dado em novembro de 2020, a partir da aprovação no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP, Câmpus de Presidente Prudente/SP. Em dezembro daquele ano houve a primeira troca de e-mails com o professor Márcio José Catelan. O tom leve e objetivo com o qual o professor se comunicava deu início, assim, a uma boa relação entre orientador e aluno.

Naquela época, enfrentávamos uma grave crise sanitária devido à pandemia de Covid-19, e um cenário de grande indefinição quanto ao retorno das aulas presenciais. Frente a esta realidade, a quase 3.000 km de distância de Presidente Prudente/SP, na zona rural do município de Aurora, interior do estado do Ceará, iniciamos as atividades do doutorado em um dos programas de pós-graduação em Geografia mais bem avaliados do Brasil. Estava dada a largada em busca do título de “Doutor”, algo que, para grande parte daqueles que vivem no sertão nordestino, tem outra conotação. Mas isso é outra história!

O principal interesse em estudar na UNESP de Presidente Prudente/SP foi que, pelas características dos professores do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GasPERR), a leitura da urbanização brasileira não está calcada na ideia de metropolização do espaço, e as chamadas cidades médias merecem abordagens que reconheçam outras lógicas quanto aos processos e formas espaciais, não repetindo, apenas, aquelas que determinam a produção da metrópole.

Esta perspectiva da “escola prudentina de estudos urbanos” ficou evidente na disciplina Organização do Trabalho Científico, pois muitos dos colegas de mestrado e doutorado trouxeram temas relacionados às cidades médias de diferentes partes do Brasil. Foi neste momento que o nosso projeto de pesquisa passou por um primeiro crivo crítico, necessitando de alguns refinamentos que foram feitos com o passar do tempo.

Ao longo das disciplinas, sobretudo Geografia, Escalas e Redes e Urbanização e Produção do Espaço, as leituras e os debates foram incrementando ideias que estavam faltando

no nosso arcabouço teórico-metodológico. A experiência de poder dialogar diretamente com pesquisadores cujos trabalhos estão na essência das ideias da tese foi fundamental para o avanço da pesquisa. Neste trajeto, algumas convicções “caíram por terra”, ao mesmo tempo que novas luzes se acenderam no horizonte.

Um ponto fulcral neste processo de formação pessoal e profissional é que, em um país onde a crise na educação é um projeto, como bem nos ensinou Darcy Ribeiro, conseguir uma bolsa de estudos é uma conquista pessoal e coletiva. Por esta razão, agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa concedida de março de 2021 a abril de 2022, e a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), pela concessão da bolsa de pesquisa para o período de abril de 2022 a julho de 2023. Este apoio financeiro permitiu a dedicação exclusiva ao doutorado, as passagens de ônibus e/ou de avião e a estadia em Presidente Prudente/SP. Articulado a este processo da FAPESP também conseguimos a aprovação de Bolsa de Pesquisa no Exterior (BEPE) para doutorado sanduíche (processo n.º 2023/07569-0), período que iria entre setembro de 2023 a junho de 2024 na Université Paris Cité, junto ao Centre d'Études em Sciences Sociales sur Le Mondes Africains, Américains et Asiatiques, sob supervisão da professora Catherine Franciose Bernadete Chatel¹.

Os processos aqui descritos e financiados pela FAPESP, no entanto, foram interrompidos em agosto de 2023, momento da feliz notícia da convocação no concurso para professor da educação básica no estado de Mato Grosso do Sul. Nestas condições, lidamos com o desafio de dividir o tempo entre os estudos da tese e a sala de aula como professor de Geografia na Escola Estadual Prof. Braz Sinigaglia, no município de Bataguassu/MS. A posse no concurso, contudo, acarretou na impossibilidade de ir à França realizar o sonhado projeto de intercâmbio. As páginas da vida guardam histórias realmente surpreendentes!

Entre o solitário e o coletivo, a caminhada percorrida durante o doutoramento se fez com obstáculos, perdas e conquistas. Finalizar o doutorado não significa finalizar a pesquisa, pois algumas reflexões só serão melhor amadurecidas com o desenvolvimento de investigações futuras.

Chegou o momento, portanto, de abrir as páginas do texto para uma avaliação crítica das nossas ideias. Isto talvez nos ajude a fazer o exercício intelectual proposto por José Saramago, afinal, “É preciso sair da ilha para ver a ilha. Não nos vemos se não saímos de nós”.

A todos os interessados, desejamos uma boa leitura!

¹ Projeto intitulado Heterarquia Urbana e Diferenciação Socioespacial em Cidades Médias do Brasil e da França

INTRODUÇÃO

*Ninguém caminha sem aprender a caminhar,
sem aprender a fazer o caminho caminhando,
refazendo e retocando o sonho pelo qual se pôs
a caminhar (Paulo Freire)*

Acreditamos que a presente tese doutoral vem em boa hora. Não porque ela traz algum tipo de ineditismo ao universo de pesquisas que vem sendo desenvolvidas sobre a cidade e o urbano, muito menos se proponha a construir uma teoria ou um conceito. A sua pertinência está, precisamente, em buscar dar concretude a um tema que, à primeira vista, possui conteúdo genérico: as articulações escalares.

Sabemos que tem sido profundamente debatido o quanto no espaço geográfico mundial existem articulações escalares que se materializam de diferentes formas e ritmos. Desde o esgotamento do sistema feudal, diversos agentes econômicos buscaram estabelecer interações com cidades e regiões em distintas partes do globo, momento que caracterizou a internacionalização da economia sob o sistema capitalista de produção. Contudo, o atual período histórico, marcado pela velocidade das transformações ditadas por um capitalismo avançado, nos convida a pensar como estas articulações se materializam no território. As crises e os paradoxos do mundo contemporâneo animam o debate geográfico e, de modo especial, os estudos sobre a urbanização.

Neste trabalho, nossa atenção está voltada para as cidades médias, entendidas como aquelas que desempenham papéis e funções de intermediação no sistema urbano. Diante da intensificação das relações econômicas no plano mundial, novos conteúdos e significados são atribuídos à cidade e ao urbano, e antigos paradigmas e tradições da pesquisa urbana tornam-se insuficientes para explicar os contextos espaciais que se revelam. A restrição da análise à escala da cidade ou da rede urbana, por exemplo, é uma das práticas de pesquisa que merece cuidadosa revisão teórica e metodológica. O presente trabalho busca compreender o que ocorre em cada umas das escalas de manifestação do urbano e o que está entre elas. Para tanto, nos apoiamos na perspectiva dos nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades.

O exercício de pensar as articulações entre os níveis da realidade urbana coloca-se como um desafio na análise da produção do espaço, seja no plano teórico-conceitual, seja na compreensão da sua realidade concreta. Neste sentido, as cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto são tomadas como recortes espaciais por meio dos quais buscamos evidenciar esta complexa trama escalar. O estudo comparativo nos ajuda a compreender, pelo menos em

parte, a diversidade regional do território brasileiro, além de enriquecer e ampliar a visão sobre os fenômenos urbanos.

Isto posto, com a presente tese temos como objetivo geral compreender os processos de reestruturação urbana e das cidades a partir de nexos espaciais em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, com vistas a desvelar processos espaciais contemporâneos nas duas escalas de manifestação do urbano.

Apoiando-se neste objetivo geral temos os seguintes objetivos específicos:

- Construir um modelo teórico-explicativo das articulações entre as estruturas intraurbana e interurbana;
- Comparar as semelhanças e as diferenças na dinâmica urbano-regional das cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto;
- Investigar os papéis das indústrias, dos aeroportos, dos *shopping centers* e das franquias nos processos de reestruturação urbana e das cidades;
- Identificar as interações espaciais articuladas por e a partir das cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, de modo a desvendar a hierarquia-heterarquia na estruturação da rede urbana;
- Analisar a diferenciação e a lógica urbana fragmentária como processos que se manifestam na estrutura intraurbana das cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto.

No decorrer do trabalho os objetivos supracitados serão mais bem pormenorizados. Neste instante, cabe explicarmos ao leitor a estrutura e a organização dos capítulos com as perspectivas expressas em cada um.

No primeiro capítulo, “O Percurso Teórico-Metodológico”, apresentamos o tema, a problematização e as hipóteses da tese, acompanhadas do método e dos procedimentos metodológicos para alcançar nossos objetivos. O quadro teórico e operacional da pesquisa é apresentado de modo que o leitor possa compreender as ideias centrais contidas ao longo do texto.

O segundo capítulo, “Sistemas, Estruturas e Escalas Espaciais: cidades médias em perspectiva”, traz a proposta teórica do nosso estudo, do geral ao particular. Visando dar coerência lógica aos nossos objetivos são revisitados e analisados criticamente um conjunto de teorias, conceitos e noções que norteiam a pesquisa: sistema espacial, sistema urbano, estrutura urbana, estruturação e reestruturação. Este arcabouço teórico nos leva ao esforço de evidenciar

as articulações, cujo caminho analítico adotado está nos limiares² e nexos das escalas espaciais urbanas.

No terceiro capítulo, “Indústrias, Aeroportos, *Shopping Centers* e Franquias: a sinergia escalar em cidades médias”, a ênfase recai sobre estes empreendimentos e como eles são importantes vetores da reestruturação urbana e das cidades. Cada vez mais abertas às influências exógenas e aos novos signos do presente, é possível observar nas cidades médias um conjunto de mudanças de ordem econômica e espacial com objetivos claros de inseri-las e adequá-las à lógica da produção e do consumo globalizados.

No quarto capítulo, “Estruturação e Reestruturação do Espaço: Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto”, analisamos os contextos urbanos das duas cidades tomadas como objeto desta pesquisa. As estruturas espaciais e os processos de estruturação e reestruturação da rede urbana e das cidades são analisados no decorrer do tempo de modo a identificarmos as continuidades e as rupturas, assim como as semelhanças e as diferenças entre as duas cidades (ritmo e intensidade dos processos). A perspectiva é trazer à tona a referência empírica das tramas escalares.

No quinto capítulo, “Nexos Espaciais da (Re)estruturação Urbana e das Cidades”, trazemos os resultados sobre a materialização dos processos estudados em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto. As indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias são analisados enquanto objetos espaciais (nexos) que promovem múltiplas articulações escalares. Ao mesmo tempo em que impactam na estrutura espacial intraurbana e na vida dos cidadãos, estes objetos dotam as cidades médias de novos papéis e funções na rede urbana com interações espaciais próximas e distantes.

Desta maneira, o texto tem como traço comum a não separação dos capítulos de modo que se priorize uma das escalas, isto é, um capítulo sobre a rede urbana e outro sobre a cidade, muito menos um capítulo sobre Juazeiro do Norte e outro sobre Ribeirão Preto. Consideramos, pois, que a análise segmentada não nos levaria a compreender as articulações, tendo os nexos como elementos essenciais do todo.

² Ver sobre o uso do termo, desenvolvido por Batella (2013), a partir da página 39



O jogo de xadrez. Maria Helena Vieira da Silva (1943)

CAPÍTULO 1 – O PERCURSO TEÓRICO-METODOLÓGICO

Existem muitas hipóteses em ciência que estão erradas. Isso é perfeitamente aceitável, elas são a abertura para achar as que estão certas (Carl Sagan)

³ É bem verdade que, de acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), este não é o formato adequado para a exposição de figuras no texto. Aqui, no entanto, “descumpriremos a regra”, pois consideramos que a imagem, aliada a epígrafe, transmite a ideia central de cada parte do texto apresentada a seguir.

As palavras do astrofísico e escritor norte-americano Carl Sagan refletem o espírito acadêmico que conduziu esta tese. Num momento em que muito se fala sobre as transformações no urbano e nas cidades, a presente pesquisa vem trazer uma perspectiva das articulações a partir da realidade urbana de duas cidades médias brasileiras.

Este capítulo reúne as ideias centrais do trabalho, cujo aprofundamento, no entanto, se dará no decorrer das páginas subsequentes. Estruturalmente o texto está dividido em três partes: primeiramente, expomos o quadro histórico e epistemológico no qual a problemática se insere; em seguida, trazemos o tema da pesquisa e a tese proposta com suas respectivas questões e hipóteses; e na terceira parte apresentamos o método e os procedimentos metodológicos utilizados.

1.1 Paradigmas, tradições e a pesquisa urbana

A história da ciência é marcada, entre outras coisas, por dois processos combinados: indagação e transformação. A sociedade sempre buscou o significado de objetos e fenômenos da realidade que a cerca mediante um ponto de vista que, por sinal, diz respeito a um paradigma. Nesta direção, a ciência, enquanto corpo de conhecimentos sistematizados, avançou de uma perspectiva moderna para uma pós-moderna, de uma visão de mundo cartesiana e newtoniana para uma visão quântica e holística.

Mas o que constitui um paradigma na ciência? Este termo, de grande uso na atualidade, foi empregado pela primeira vez pelo filósofo e historiador Thomas Samuel Kuhn em seu livro “A Estrutura das Revoluções Científicas” (1992). É tratado como uma estrutura do pensamento, isto é, uma totalidade de crenças, valores e técnicas partilhadas pelos membros de uma comunidade científica. O paradigma, portanto, é algo maior do que uma teoria científica, sendo, na verdade, uma estrutura que contém e que pode gerar novas teorias.

Na acepção de Edgar Morin (1998), o paradigma é o próprio princípio de organização das teorias. Para o autor francês, o paradigma impõe conceitos e relações que controlam a lógica dos discursos no âmbito de uma comunidade acadêmica. Nesta condição, convivem tanto as teorias e os conceitos dominantes, quanto as teorias e conceitos contrários ao paradigma vigente. Isso, a propósito, caracteriza uma realidade poliparadigmática, na qual modelos distintos convivem em constante harmonia e desarmonia. Deste modo, nem sempre as revoluções científicas ocorrem da forma como Kuhn (1992) as imaginou, ou seja, como um processo no qual um paradigma substitui o outro.

Autores como Piaget e Garcia (1987) advertem que as reestruturações no pensamento científico não se constituem no vazio, mas partem de uma realidade preexistente que se manifesta no devir contínuo da construção científica. Isto, por sua vez, implica em cortes, saltos, desequilíbrios e reequilíbrios. De tempos em tempos, portanto, as teorias estão sujeitas a perturbações que decorrem do surgimento de novas indagações cujas soluções parecem difíceis de serem alcançadas ao se recorrer ao conjunto de teorias de um determinado modelo vigente num certo período.

Dessa forma, surgem novas discussões a fim de se levantar novos fundamentos, princípios e ideias que deem conta de solucionar os problemas emergentes. As mudanças conceituais são provenientes desses novos debates, o que acaba erigindo a chamada crise dos paradigmas. Este contexto provoca sempre discussões acaloradas na comunidade envolvida, visto que muitos intelectuais resistem às renovações de cunho teórico-prática (Moraes, 2002).

A Geografia, que ganhou *status* de um campo científico no final do século XIX, tem a sua trajetória marcada por alguns paradigmas. Não é nosso objetivo analisar a história do pensamento geográfico e os pressupostos gnosiológicos e ontológicos desta ciência, mas cabe, ao menos, citar os paradigmas mais conhecidos: Determinismo Ambiental, Possibilismo, Método Regional, Nova Geografia ou Geografia Teorético-Quantitativa, Geografia Crítica e a Geografia Humanística ou Cultural (Moraes, 2002).

A Geografia Crítica, apoiada no materialismo histórico e dialético de Karl Marx e Friedrich Engels, que busca compreender a realidade do mundo a partir das grandes transformações da história e das sociedades humanas, se constituiu como o paradigma dominante na abordagem geográfica após as décadas de 1970 e 1980. A partir dos anos 1990, passou a ganhar enorme fôlego os estudos da Geografia Cultural, embasada na fenomenologia, e que procura valorizar a experiência do indivíduo ou do grupo sobre o espaço.

No presente trabalho, lançamos o nosso olhar sobre o espaço (notadamente o espaço urbano e, em especial, as cidades médias) a partir da Geografia Urbana, subárea da Geografia que carrega, simultaneamente, traços de alguns paradigmas acima mencionados (poliparadigmática?). Assim sendo, seria adequado afirmar que a Geografia Urbana possui seus próprios paradigmas?

Considerando as noções de paradigma de Kunh (1962), Morin (1968) e Piaget e Garcia (1987), entendemos que os estudos urbanos estão situados em matrizes teórico-metodológicas mais abrangentes do pensamento geográfico, como o empirismo lógico, a dialética marxista ou a hermenêutica. Todavia, existem algumas tradições que marcaram a análise espacial urbana e que, por vezes, são chamadas de paradigmas. São exemplos significativos as abordagens sobre

o centro e a periferia⁴, a hierarquia urbana e a separação usual das escalas intraurbana e interurbana.

Estes temas de análise do espaço urbano passaram a ocupar o debate acadêmico, inicialmente, com a Escola de Chicago ou a Ecologia Humana no início do século XX nos Estados Unidos. Os pesquisadores adeptos desta escola como Robert Park, Roderick McKenzie e Ernest Burgess transpuseram os conceitos da Ecologia e os princípios estabelecidos por Charles Darwin para a análise dos fenômenos urbanos. Daí surgiram, então, conceitos que conhecemos hoje como comunidade urbana, mobilidade, fluidez, distância, concentração, centralização, segregação, sucessão e outros. O uso do modelo biológico para o estudo das cidades se mostrou insuficiente e com grandes limitações, mas o legado da Escola de Chicago perdura até os dias atuais.

A partir da década de 1960 e 1970, as transformações do sistema capitalista internacional alteraram a lógica de organização do espaço, e a Escola Marxista ganhou enorme expressividade nos estudos sobre as cidades. Nomes como Henri Lefebvre, David Harvey e Manuel Castells são expoentes desta corrente, uma vez que incorporaram as teses marxistas para a compreensão do espaço urbano. Estes autores passaram a considerar outros conceitos e elementos em uma nova matriz teórico-metodológica, como o modo de produção, o processo de acumulação de capital, a força de trabalho, o Estado, a propriedade privada, etc. Esta matriz, contudo, daria conta de explicar a totalidade dos fenômenos urbanos na contemporaneidade?

O autor norte-americano Neil Brenner (2014) considera que estamos diante de uma crise dos paradigmas explicativos da realidade. A crise na cidade e no urbano contemporâneo implica, também, em uma crise das epistemologias geográficas. Brenner ressalta que as reorientações intelectuais coincidem temporalmente com as transformações espaciais e mobilizações sociais em larga escala, intensificando a magnitude e o significado das condições urbanas.

Milton Santos contribui com este entendimento ao destacar dois processos contemporâneos. O primeiro, a que chamou de aceleração contemporânea, é a expressão de um momento em que nada é duradouro e as crises são sucessivas. Diferentemente do passado, quando a crise se caracterizava pela passagem de um período ao outro, neste momento histórico a crise é estrutural (Santos, 1993). O segundo, o alargamento dos contextos, se expressa nas

⁴ Neste trabalho, a expressão periferia é utilizada para referir-se à área que está localizada distante da área do centro tradicional, ou seja, na perspectiva da estruturação da cidade. Isto não implica que o termo carregue, necessariamente, a ideia de uma periferia marginalizada (social e economicamente), pois muitos investimentos imobiliários como condomínios residenciais fechados de alto padrão estão localizados nestas áreas periféricas.

“[...] novas possibilidades de fluidez que estão na base dessa formidável expansão do intercâmbio. Aumenta exponencialmente o número de trocas e estas ocupam um número superlativo de lugares em todos os continentes, multiplicando-se o número e a complexidade das conexões” (Santos, 2012, p. 254).

Voltemos às três tradições analíticas supracitadas e os novos contextos que elas expressam: 1) a lógica da produção da cidade centro-periférica vem sendo substituída por uma lógica fragmentária (Sposito; Góes, 2013); 2) o modelo explicativo da hierarquia urbana torna-se insuficiente para a compreensão dos fluxos existentes na rede urbana e passa a combinar com a proposta da heterarquia urbana (Catelan, 2013); 3) e as transformações nos espaços intraurbano e interurbano se dão cada vez mais por meio de um processo, também, combinado de reestruturação urbana e da cidade (Sposito, 2004).

A pesquisa aqui desenvolvida perpassa as três dimensões analíticas. Nesta seção, entretanto, daremos ênfase à tradição que envolve as escalas espaciais urbanas. A afirmativa de Roberto Lobato Corrêa (2007), talvez, seja a melhor síntese sobre a questão em tela:

O urbano pode ser concebido com base em duas escalas conceituais claramente delineadas e, simultaneamente, cartográficas, a saber, a escala da rede urbana e a escala do espaço intra-urbano. As duas escalas descrevem diferenciações sócio-espaciais que, no entanto, são complementares entre si. Objetos e ações que ocorrem em uma das escalas estão relacionados a objetos e ações que ocorrem na outra [...] Se cada escala conceitual e cartográfica indica objetos e ações próprios a essa escala, ao mesmo tempo que sugere os temas a serem analisados, as duas escalas levam também a distintas bases teóricas. Cada escala tem a sua própria inteligibilidade, ao mesmo tempo que não é possível transferir a inteligibilidade de uma escala conceitual para outra. Assim, o que explica o arranjo espacial dos centros de uma rede urbana, ou seja, um aspecto da diferenciação sócio-espacial nessa escala, não explica, ou o faz de modo precário, em relação ao arranjo dos centros comerciais do espaço intra-urbano. O mesmo se poderá dizer em relação à localização industrial no âmbito da rede urbana e no interior de um centro metropolitano (Corrêa, 2007, p. 64; 67).

Assim sendo, o espaço intraurbano e o espaço interurbano são inseparáveis, mas se distinguem do ponto de vista analítico. O primeiro se refere à divisão econômica e social do espaço interno das cidades, e o segundo às interações, aos fluxos e aos papéis na divisão interurbana do trabalho. Este entendimento se mantém como uma das principais tradições na pesquisa urbana, e inclusive, não raro, é comum encontramos geógrafos “especializados” apenas em uma das escalas.

Esta separação no plano analítico advém do fato de que nos deparamos com processos que perpassam a escala cartográfica, isto é, existe uma delimitação formal da cidade e da rede urbana regional, nacional ou mesmo internacional. Esta realidade biunívoca, ao mesmo tempo

que auxilia na investigação, torna complexa a atividade do pesquisador em evidenciar as conexões existentes.

Não é nosso objetivo, e nem o poderia ser, contrariarmos o potencial analítico que esta divisão possui, afinal, o recorte continua a ser uma forma de se chegar à totalidade. A questão aqui é como problematizamos a realidade espacial, quais perspectivas lançamos sobre aquilo que enxergamos e como apresentamos isso em um estudo coerente e objetivo.

O ponto de partida aqui colocado é justamente a questão da escala, isto é, de transitarmos da perspectiva da escala cartográfica para a escala geográfica. Há, deste modo, processos que não são apreensíveis tomando-se a primeira perspectiva escalar, que carrega as noções de limite e recorte, mas são possíveis de serem analisados na segunda, que contém contiguidades e continuidades, movimentos e intersecções no espaço (Racine, Raffestin e Ruffy, 1983; Castro, 1995; Melazzo e Castro, 2008).

Talvez um problema de método que deva ser superado é o de se tomar a escala como um fato *a priori* na investigação geográfica, como se fosse uma realidade dada e se resumisse, apenas, a uma questão de escolha do pesquisador. Não estaria, pois, esta perspectiva fortemente enraizada na ideia de escala cartográfica contendo os limites do objeto? Sabemos que a escala está associada a uma forma de representação do espaço, mas seria a escala urbana adotada na pesquisa um dado da realidade ou uma forma de apreensão da realidade? Em outras palavras, o objeto está previamente organizado em relação à pesquisa ou é a pesquisa que caracteriza e explica o objeto?

Esta tradição dos estudos urbanos (intraurbano e interurbano) carrega aspectos tanto do empirismo lógico como da dialética, isto é, da escala *per se* e das suas articulações. Não é nossa intenção romper com este entendimento (e nem teríamos como fazê-lo), mas os novos conteúdos da urbanização exigem um esforço de ir além do tradicional. É bem verdade que existem autores que destacam a necessidade das articulações entre as duas escalas, como Corrêa (2007) e Sposito (2004), existindo uma interesclaridade e uma multiesclaridade a ser revelada, mas pouco se tem avançado no aspecto operacional. Afinal, como fazer este jogo das variações e conexões escalares?

Santos (2009) lança luz sobre esta problemática ao propor a combinação entre uma economia política da urbanização e uma economia política da cidade. Nas palavras do autor:

A verdade é que, uma e outra, a economia política da urbanização e a economia política das cidades, são inseparáveis. Elas se distinguem de um ponto de vista analítico, mas são, de fato, inseparáveis, porque a urbanização não é apenas um fenômeno social, ou econômico, ou político, mas também um fenômeno espacial. Como toda e qualquer outra forma de repartição no espaço, é dependente da maneira

como os instrumentos de trabalho e os fatores de produção se distribuem. Há, portanto, uma relação de causa e efeito recíprocos entre a cidade, como ela se organiza materialmente, e a urbanização, como ela se faz (Santos, 2009, p. 114).

A perspectiva colocada por Santos é de que pensar em apenas uma das escalas da economia política torna a análise urbana parcial, levando, conseqüentemente, a resultados também parciais. Sposito (2006), nesta direção, avança na compreensão de Santos e propõe o par dialético da reestruturação urbana e da cidade (aprofundaremos a discussão adiante). Ao tratar do desafio metodológico da escala para o estudo das cidades médias, a autora destaca que um movimento deve ser feito pelo pesquisador, pois:

[...] do ponto de vista do método e dos instrumentos de pesquisa, marcado pela relação entre o distante e o próximo, entre o teórico e o empírico, requer a superação, sobretudo no caso das cidades médias, da tradição geográfica de separação entre os estudos da rede e os estudos do espaço interno das cidades, bem como entre processos e formas espaciais urbanos (Sposito, 2006, p. 155).

Neste diapasão, a presente tese de doutoramento vem de encontro aos apontamentos de Santos (2009) e Sposito (2006), e as seções a seguir buscam construir caminhos que articulem o acúmulo de tempos, as escalas e as perspectivas aparentemente destoantes. Ir da ideia à realidade empírica e refazer o movimento indo do empírico ao teórico é o desafio que se coloca.

1.2 O tema e a tese

Umberto Eco, em seu famoso livro “Como se faz uma Tese”, publicado originalmente em italiano em 1977, aborda a experiência do trabalho acadêmico a partir de um conjunto de conselhos que levam a compreender a “alquimia” da tese. Embora a obra esteja carregada de bastante ironia e trate de um contexto acadêmico nos idos dos anos 1970, algumas contribuições do autor são relevantes para os dias atuais.

Tentando definir quando um trabalho deve ser chamado de científico, Eco (2007, p. 23) apresenta quatro pontos:

- 1) O estudo debruça-se sobre um objeto reconhecível e definido de tal maneira que seja igualmente reconhecível pelos outros.
- 2) O estudo deve dizer do objeto algo que ainda não foi dito ou rever sob uma óptica diferente o que já se disse.
- 3) O estudo deve ser útil aos demais.
- 4) O estudo deve fornecer elementos para a verificação e a contestação das hipóteses apresentadas.

Desenvolver uma tese que englobe os pontos acima mencionados exige que os problemas teóricos e metodológicos possam ser debatidos e analisados com o rigor acadêmico necessário. Nesta direção, Eco (2007) destaca o papel do orientador e o exercício sincero do debate, demonstrando os caminhos possíveis de desenvolver uma pesquisa e apontando, sempre, as angústias, as tristezas e as alegrias do processo.

É exatamente este o quadro que sempre buscamos estabelecer. Desde o ingresso no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP nos propomos a abordar o tema da rede urbana sob a perspectiva de um padrão não-hierárquico das interações espaciais. Esta concepção buscava associar-se ao conjunto de trabalhos realizados no GasPERR sobre as cidades médias, entendidas como aquelas que desempenham papéis e funções de mediação na rede urbana.

Nosso primeiro *insight* foi trazer o debate da heterarquia urbana, perspectiva analítica que nos leva a uma leitura do movimento e do saltar de escalas na estrutura da rede urbana, não se prendendo ao padrão hierárquico que tem a metrópole como centro de comando (Catelan, 2013). Este tema foi proposto e desenvolvido pelo Prof. Márcio Catelan em sua tese de doutorado defendida no ano de 2012 ao analisar as cidades médias de Bauru, Marília e São José do Rio Preto e suas interações espaciais interescares.

Nossa intenção era estender a análise a partir de novos elementos e, para isso, propomos ir além da formação socioespacial paulista com um estudo comparativo entre Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, de modo a avaliarmos os novos conteúdos econômicos e espaciais das cidades médias considerando a diversidade da urbanização brasileira. Não obstante a empolgação com a temática, ainda faltava um algo a mais ou, no dizer de Eco (2007), aquilo ainda não dito ou apresentado sobre uma perspectiva diferente. A ideia, ainda a ser amadurecida, estaria em um esforço de análise voltado para a compreensão da articulação e da fragmentação das cidades médias como parte de um mesmo processo.

Confesso que por algum tempo ir além do que já estava planejado no projeto de pesquisa foi motivo de angústia, pois buscar novos caminhos é um processo árduo e nem sempre viável. Entretanto, como nos lembra Popper (1978), o conhecimento só se faz a partir da tensão entre o conhecimento e a ignorância, pois só este tipo de tensão permite a percepção de algo obscuro e justifica nossa iniciativa em tentar clarear.

Foi então quando, em contato com os trabalhos desenvolvidos no âmbito do projeto temático “Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos” (FRAGURB), decidimos, em um primeiro movimento, vincular o debate da rede urbana com o aprofundamento da diferenciação e da desigualdade nas cidades médias. Daí a

proposta do título “No desvelar das cidades médias: heterarquia urbana e fragmentação socioespacial em Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP” (título do projeto submetido e aprovado pela FAPESP, processo nº 2021/06456-2).

Como a tendência geral do processo de urbanização é a intensificação das articulações escalares a partir das novas lógicas e estratégias econômicas e espaciais das empresas (Sposito e Sposito, 2017), entendemos que a heterarquia urbana e a fragmentação socioespacial seriam os estágios mais avançados das transformações pelas quais as cidades médias vêm experimentando nas escalas interurbana e intraurbana. A questão que se colocava era: existe algo que explique uma relação concreta entre esses processos nas cidades médias? Ou seria necessário, como de costume, realizar um estudo para cada escala de apreensão do urbano? O amadurecimento obtido a partir do contato com a literatura e com as cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto nos levou a identificar os “Nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades”, expressões que agora compõem o título (e melhor explicadas adiante).

Nosso principal receio era o trato teórico-metodológico do tema, pois tudo o que não vai de encontro à tradição causa dúvidas e incômodos. Reconhecemos que trabalhar com mais de uma escala geográfica implica no risco de não se chegar a um resultado concreto, demandando um grande esforço por parte do pesquisador em buscar os nexos, as conexões e as confluências.

Este movimento de apreensão das escalas se coaduna com o que Castro (1977) destacou em seu livro “A Prática de Pesquisa”. Para o autor, três fatores devem associar-se para que aconteça um trabalho científico: originalidade, importância e viabilidade do tema. A originalidade não corresponde a um sinônimo de novidade, mas ao ato de ir à essência das coisas; a importância liga-se à necessidade de preencher determinadas lacunas em um campo científico; e por fim, a viabilidade diz respeito ao tempo, ao preparo do pesquisador e a obtenção dos dados.

Sobre a originalidade, no sentido empregado por Castro (1977), esta tese busca ir a fundo às dinâmicas espaciais urbanas que envolvem as cidades médias na atualidade. O trabalho investigativo sobre as articulações das escalas da rede urbana e da cidade foi realizado por autores como Sposito (2004; 2006), Tourinho (2011), Miranda Neto (2016) e Romero (2022), mesmo que sobre outros olhares e contextos. Da nossa parte cabe, portanto, acrescentar novos componentes ao debate. A viabilidade, por sua vez, além das técnicas de pesquisa e do tempo empregado para a elaboração de uma tese, se refere à nossa formação profissional e visão de mundo, pois a escolha de um tema depende dos valores do pesquisador e da sua relação com o objeto de análise.

Apresentado brevemente o tema (cidades médias e as articulações escalares), trataremos, então, da tese proposta. Iniciemos pelas perguntas, afinal, só pesquisamos porque temos dúvidas a respeito de alguma questão no mundo. As questões que impulsionam este trabalho são as seguintes:

- As transformações e o reescalonamento dos papéis das cidades médias na nova divisão interurbana do trabalho implicam diretamente na reestruturação da cidade e da vida urbana?
- É possível estabelecer nexos espaciais que evidenciem as articulações e a fragmentação das cidades?

As referidas questões nos levam a aventar respostas provisórias na condição de hipóteses, pois o conhecimento científico é um constante jogo de hipóteses e expectativas lógicas, um vaivém entre o que pode ser o que efetivamente é, uma constante argumentação e contrargumentação entre a teoria e as observações e as experimentações realizadas (Popper, 1978).

Antes de destacar as nossas hipóteses convém apontar algumas constatações a respeito das transformações econômicas e espaciais nas cidades médias nas últimas décadas: a) desconcentração da produção industrial acompanhada da centralização econômica e espacial nas metrópoles; b) ampliação do acesso ao consumo por parte da população de menor poder aquisitivo e o surgimento de uma nova classe média e alta, o que justifica a implantação e/ou modernização de equipamentos urbanos como *shopping centers*, agências bancárias exclusivas, aeroportos, redes de franquias, condomínios residenciais fechados, etc.; c) extensão dos tecidos urbanos (contínuos e descontínuos), compondo, em muitos casos, arranjos urbano-regionais com cidades vizinhas; d) ampliação dos papéis e funções na divisão interurbana no trabalho, fato que possibilita o fortalecimento da sua influência regional e o estabelecimento de interações espaciais cada vez mais distantes, rompendo, então, com a estrutura hierárquica da rede urbana; e) aprofundamento das formas de diferenciação e desigualdade que, em determinadas cidades, pode levar à fragmentação socioespacial.

Frente às questões e às constatações que estão na motivação da pesquisa, elencamos as seguintes hipóteses:

- O aumento das possibilidades técnicas nas cidades médias tornou mais intensas e complexas as relações sociais, econômicas e espaciais que nelas e a partir delas se

desenvolvem. Ocorrem, assim, fortes imbricações entre processos e formas espaciais nas duas escalas de manifestação do urbano, isto é, da cidade e da rede urbana. As noções de sistema e estrutura nos permitem relacionar os dois níveis escalares, levando à análise geográfica a focar muito mais nas relações do que nos suportes materiais e nas localizações. A preocupação não deve, dessa maneira, estar nos limites, mas nos limiares dos processos e formas, de modo a se chegar a uma síntese explicativa da totalidade. Hoje este quadro, mais que antes, se impõe como uma condição e um desafio às pesquisas urbanas.

- Um caminho possível para evidenciar empiricamente estas articulações no sistema urbano são os objetos geográficos que atuam como nexos da (re)estruturação urbana e das cidades: indústrias, aeroportos, *shopping centers* e franquias. Estes objetos técnicos por meio de seus agentes econômicos impulsionam a extensão do tecido urbano (com continuidade e descontinuidade), dotam as cidades de novas centralidades e novas práticas espaciais alinhadas aos interesses econômicos hegemônicos, que se expressam na vida urbana através do aprofundamento da diferenciação e da desigualdade (reestruturação da cidade). São objetos que desencadeiam fluxos diversos, alterando a dinâmica regional e conectando lugares distantes, conformando, deste modo, redes urbanas hierárquicas e heterárquicas (reestruturação urbana). Diante das novas lógicas e estratégias econômicas e espaciais das empresas industriais, comerciais e de serviços, cuja materialidade são estes objetos espaciais (nexos) nas cidades médias, o redesenho da espacialidade urbana ocorre de maneira articulada entre as duas escalas de enfoque nos estudos urbanos.

A presente pesquisa busca confirmar ou refutar os pontos aludidos. Tais pontos já demonstram recortes e escolhas do pesquisador, o que, conseqüentemente, pode implicar em algum nível de perda e/ou apontar fragilidades. Nota-se que o trabalho privilegia a dimensão econômica na análise espacial, pois é a partir da força dos grandes capitais que podemos compreender as redefinições das estruturas intraurbana e interurbana. Façamos, pois, um exercício de melhor argumentar a favor das nossas hipóteses.

Primeiramente, cabe destacar a nova conjuntura econômica e espacial. As últimas décadas do século XX marcaram a passagem do sistema fordista de produção industrial, caracterizado pela produção em série e rigidez na forma de investimento de capital fixo, nos contratos de trabalho e no papel do Estado, para um regime de acumulação flexível (Harvey, 1996). As novas lógicas na forma de organização produtiva e de acumulação do sistema

capitalista tiveram como reflexo significativas mudanças econômicas, sociais e espaciais em escala internacional.

Com a reestruturação econômica/produtiva (Soja, 1993), a cidade e o urbano passam a ganhar novos conteúdos e significados. As novas lógicas locacionais das empresas redefiniram as interações espaciais. A cidade e a rede urbana passam a ser objetos de determinações gestadas em diversas escalas e por intermédio de agentes sociais, econômicos e políticos. A globalização e a expansão do meio técnico-científico-informacional (Santos, 2012) alteraram os ritmos e os direcionamentos dos fluxos materiais e imateriais, com lógicas que escapam a um padrão hierárquico.

Dentre os rebatimentos territoriais da reestruturação econômica/produtiva, queremos destacar aqueles referentes às mudanças observadas no sistema urbano brasileiro e as chamadas cidades médias. Estas cidades vêm aumentando de número e tamanho nas últimas décadas. Seus espaços urbanos foram dotados de novos equipamentos ligados ao setor industrial, comercial e de serviços, modificando as suas estruturas sociais e espaciais. Além disso, ganharam novos papéis e ampliaram a sua importância na nova divisão interurbana do trabalho, participando, em graus diferentes, dos múltiplos circuitos da economia globalizada.

É justamente nestes novos equipamentos urbanos que encontramos um caminho possível para responder as nossas questões. Para tanto, recorreremos à noção de objeto geográfico de Milton Santos. Em seu livro “A Natureza do Espaço”, Santos (2012, p. 63) define o espaço geográfico como sendo “[...] um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de **sistemas de objetos e sistemas de ações**, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá” (grifo nosso). A perspectiva miltoniana é de que estes sistemas interagem. Os objetos condicionam a forma como se dão as ações, e as ações levam a criação de novos objetos ou alteram a lógica de objetos preexistentes. É assim que o espaço geográfico, enquanto sistema, constantemente se transforma.

Nas palavras do autor:

Vivemos o tempo dos objetos [...]. É assim que o espaço está sempre mudando em sua fisionomia, em sua fisiologia, em sua estrutura, em suas aparências e em suas relações. A celeridade das mudanças deve-se, substancialmente, à multiplicidade de vetores que o percorrem, à rapidez de sua substituição, à novidade das forças que portam e à sua incidência sobre os objetos (Santos, 2012, 213).

Nesta acepção, Milton Santos considera como objetos geográficos os seguintes fixos artificiais⁵: aeroportos, *shopping centers*, supermercados, indústrias, portos, hidroelétricas, edifícios, armazéns, rodoviárias, estações de estrada de ferro, etc. As cidades, enquanto pontos de concentração e densidade técnica, abrigam grande parte destes objetos e as ações a eles associados. No nosso entendimento, são estes objetos que devemos analisar para chegarmos à compreensão do espaço urbano e suas articulações escalares.

Tourinho (2011), ao estudar as cidades médias amazônicas, tratou da articulação entre as estruturas intraurbana e interurbana a partir da influência dos meios de acessibilidade como rodovias, ferrovias, hidrovias e aeroportos. Miranda Neto (2016) tomou como estudo de caso o papel da usina hidrelétrica de Belo Monte no conjunto das transformações do espaço urbano de Altamira/PA e de sua rede urbana regional. Ambos, na verdade, trazem uma realidade apontada por Sposito (2004), isto é, de que há uma reestruturação urbana e uma reestruturação da cidade. Neste trabalho, assumiremos uma perspectiva semelhante, considerando, todavia, outros objetos, outros contextos espaciais e outra matriz explicativa.

Ao leitor vale explicarmos o porquê das indústrias, aeroportos, *shopping centers* e franquias⁶. Nossa escolha pautou-se na capacidade que estes objetos (e as ações) possuem para estabelecer fluxos diversos, evidenciarem os movimentos de desconcentração espacial e centralização econômica e espacial, e terem as cidades médias como nova frente de expansão e investimentos. Impactam, assim, na produção da cidade, alteram a dinâmica regional e dotam as cidades médias de novos papéis e funções na divisão interurbana do trabalho, com interações espaciais cada vez mais distantes. Estes objetos atuam, portanto, como nexos da (re)estruturação urbana e das cidades, conformando lógicas que se expressam na produção, circulação e consumo que articulam as cidades médias ao movimento das forças hegemônicas da mundialização.

Com a chegada destes empreendimentos nas cidades médias, resultantes de forças econômicas de diferentes escalas, certas modificações na estrutura das cidades são passíveis de observação, como processos de verticalização e dispersão urbana, loteamentos periféricos e condomínios residenciais fechados, novas centralidades comerciais e de serviços e novas formas de diferenciação e desigualdade. Ao mesmo tempo, as interações espaciais das cidades

⁵ Santos (2012) também cita os objetos criados pela natureza, como rios, lagos e montanhas. Entretanto, destaca que com a expansão do meio técnico-científico-informacional estes objetos ganham cada vez mais conteúdos técnicos diante das novas exigências da sociedade.

⁶ Outros objetos geográficos poderiam ser aqui incluídos, no entanto, seria inviável para a realização da pesquisa devido à amplitude de informações. Os modernos hipermercados, bancos e as grandes lojas varejistas são interessantes exemplos.

médias na rede urbana se fazem através destes objetos espaciais por onde circulam pessoas, mercadorias, informações, ideias, valores e capitais.

Nesta direção, as empresas que atuam nestes setores carregam lógicas e estratégias que orientam a estruturação espacial nas duas escalas. As lógicas econômicas e espaciais são gerais, mas existem estratégias que são postas em cada contexto socioespacial (Sposito e Sposito, 2017), daí a pertinência do estudo comparativo entre Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto. Este caminho nos leva, portanto, a reconhecer e trabalhar com as imbricações entre uma economia política da urbanização e uma economia política da cidade, nos termos definidos por Santos (2009).

Uma rápida busca na literatura nos leva a um conjunto de trabalhos sobre os objetos geográficos aqui aludidos, seja por seus papéis na estruturação da cidade (pesquisas sobre a produção do espaço urbano) ou pela importância que estes possuem na rede urbana (vide, por exemplo, a pesquisa REGIC). Lê-los enquanto objetos que impactam conjuntamente nas estruturas intraurbana e interurbana é algo que merece maior atenção por parte da pesquisa geográfica.

Consideramos que Batella (2013) foi quem melhor conseguiu avançar na compreensão deste movimento escalar. Apesar de não tratar exatamente da problemática aqui aduzida, o autor nos fornece a noção de limiar para o estudo das cidades médias. O limiar, originalmente proposto por Walter Benjamin, significa os lugares do entre, uma zona intermediária que se diferencia da ideia de fronteira. As cidades médias, cuja vocação é serem espaços de mediação e transição (Sposito, 2007), estão nesses limiares da urbanização. O limiar envolve movimentos, passagens e transbordamentos, ao passo que a fronteira delimita um território e separa os diferentes. Do campo das ideias ao espaço material existem fronteiras e limiares.

Ao estudar a cidade média de Teófilo Otoni/MG, Batella (2013, p. 56) argumenta que:

O limiar é revelador da própria complexidade da urbanização. Ele supera a dimensão taxonômica e permite captar os híbridos, as mudanças e as mutações. Sua essência está nas tensões produzidas pelas articulações de escalas temporais e espaciais imprescindíveis para a compreensão das cidades médias contemporâneas.

Nesta direção, o limiar é um conceito que permite articular as escalas do urbano, bem como os processos de estruturação e reestruturação. Assim, por exemplo, em uma determinada cidade, pode haver transformações significativas na sua configuração espacial interna (reestruturação) e, por outro lado, os papéis desta cidade na rede urbana não sofrerem alterações qualitativas e quantitativas substanciais (estruturação). Um processo não desencadeia

automaticamente o outro, e estruturação e reestruturação se combinam de forma concomitante ou não nas duas escalas. Daí ser coerente, no nosso ponto de vista, em certas partes do texto, inserir parênteses na expressão, isto é, tratarmos de “(re)estruturação”, pois isto permite transitarmos entre aquilo que continua e o que efetivamente mudou.

Assim sendo, somente por meio da investigação em contextos urbanos diversos podemos analisar estes limiares. Da nossa parte, objetivamos compreender como as indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias atuam como nexos espaciais nas duas escalas geográficas e promovem e/ou participam das transformações (reestruturações) e permanências (estruturações) em cidades médias. Para tanto, assumiremos o par reestruturação urbana e reestruturação da cidade proposto por Sposito (2004; 2007). O primeiro processo trata das mudanças regionais e/ou no âmbito das redes urbanas em função das redefinições dos papéis urbanos das cidades na divisão interurbana do trabalho. O segundo, por sua vez, se refere às transformações na estrutura dos espaços urbanos, isto é, na escala intraurbana, tomando a perspectiva da morfologia urbana para entender a divisão econômica e social do território. Apesar de constituir um importante par dialético para compreendermos as mudanças no urbano e na cidade, é preciso frisar que não há correspondência simples e imediata entre ambos os processos (no espaço e no tempo).

As ideias apresentadas nesta seção serão aprofundadas no decorrer dos capítulos. O propósito foi, apenas, esboçar o quadro geral no qual se insere a tese. Julgamos necessário, portanto, avançar no debate sobre os elementos que estruturam as cidades médias e suas relações multi e interescales.

A tese, pelas suas dimensões e escopo, não se propõe a apreender a totalidade e a complexidade dos fenômenos urbanos supracitados, mas a explorar uma dimensão que permita a elaboração de uma síntese coerente. Reconhecemos, deste modo, que o processo de construção do conhecimento se faz com mudanças e permanências, e se não é possível alcançar completamente aquilo que se projeta, pelo menos algumas bases devem ser lançadas.

1.3 O método e os procedimentos metodológicos

O método

Milton Santos, em muitos de seus trabalhos, nos ensinou que para o geógrafo falar de método é necessário, antes, que este recorra à filosofia⁷. Nesta direção, tomamos como ponto inicial a seguinte reflexão proposta por Karel Kosik (1976, p. 35):

O conhecimento da realidade, o modo e a possibilidade de conhecer a realidade dependem, afinal, de uma concepção da realidade, explícita ou implícita. A questão: como se pode conhecer a realidade? é sempre precedida por uma questão mais fundamental: o que é a realidade?

Esta raiz filosófica cujo movimento leva à tentativa de compreender a realidade por meio do conhecimento científico tem se apoiado em seis questões fundamentais: O quê? Por quê? Como? Para quê? Quando? Onde? A busca por tais respostas faz com que o geógrafo (sujeito pesquisador) se defronte com a necessidade de construir uma estruturação lógica do pensamento e de aplicar um conjunto de procedimentos e técnicas que o auxiliam na sua investigação. É através do método e da metodologia que este caminho se torna possível.

Sobre o método, Marconi e Lakatos (2003, p. 83) salientam que:

Todas as ciências caracterizam-se pela utilização de métodos científicos; em contrapartida, nem todos os ramos de estudo que empregam estes métodos são ciências. Dessas afirmações podemos concluir que a utilização de métodos científicos não é da alçada exclusiva da ciência, mas não há ciência sem o emprego de métodos científicos. Assim, o método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo - conhecimentos válidos e verdadeiros -, traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista.

Entendemos, tal como destacou Eliseu Sposito (2004), que o método diz respeito aos fundamentos que orientam a elaboração das ideias, a conduta do pesquisador e as suas ferramentas conceituais. A metodologia, por sua vez, se refere às ações, ao passo a passo do pesquisador para alcançar seus objetivos. Neste sentido, os métodos são o hipotético-dedutivo, o dialético e o fenomenológico, “[...] por que eles contêm as características de um método científico, como leis e categorias, e estão, historicamente, relacionados a procedimentos específicos e teorias disseminadas pela comunidade científica” (Sposito, 2004, p. 29). Já os procedimentos metodológicos são a revisão da literatura, a pesquisa de campo, o mapeamento, etc.

Para o desenvolvimento desta tese doutoral elencamos o método dialético como aquele pelo qual podemos estruturar as nossas ideias, de modo a fazermos uma leitura do movimento

⁷ Sobre as aproximações da Geografia com a Filosofia, ver as pesquisas de Eliseu Sposito (2001; 2004).

pelo qual se (re)produzem e se articulam as estruturas espaciais intraurbana e interurbana a partir de um estudo comparativo regional e com uma abordagem quali-quantitativa.

Nas primeiras páginas da obra “O Capital”, Marx (1975, p. 16) destaca que a pesquisa apoiada no método dialético:

[...] tem de apoderar-se da matéria, em seus **pormenores**, de analisar suas diferentes **formas de desenvolvimento**, e de perquirir a **conexão íntima** que há entre elas. Só depois de concluído esse trabalho, é que se pode descrever, adequadamente, o movimento real. Se isto se consegue, ficará espelhada, no plano ideal, a vida da realidade pesquisada (grifo nosso).

Pormenores, formas de desenvolvimento e conexão íntima. Estas três expressões explicam, em grande parte, a aplicação do método dialético. A primeira indica que a realidade é composta por partes, cada qual agindo como um complexo de maior ou menor amplitude. A segunda, por seu turno, se refere ao fato de que a realidade é dinâmica, logo, está sempre em transformação. Já a terceira trata do fato de que há conexões entre as partes, e somente o conhecimento dessas conexões permitirá uma apreensão da realidade concreta.

Karel Kosik em sua “Dialética do Concreto” (1976), destaca que a busca pela apreensão da realidade concreta pode adquirir um caráter de pseudoconcreticidade, quer dizer, o imediato, o aparente e o fragmento se apresentando como a totalidade da realidade. Esta pseudoconcreticidade, contudo, precisa ser desmistificada, pois:

O pensamento que quer conhecer adequadamente a realidade, que não se contenta com os esquemas abstratos da própria realidade, nem com suas simples e também abstratas representações, tem de destruir a aparente independência do mundo dos contatos imediatos de cada dia. O pensamento que destrói a pseudoconcreticidade para atingir a concreticidade é ao mesmo tempo um processo no curso do qual sob o mundo da aparência se desvenda o mundo real; por trás da aparência externa do fenômeno se desvenda a lei do fenômeno; por trás do movimento visível, o movimento real interno; por trás do fenômeno, a essência (Kosik, 1976, p. 16).

Ir além do que se vê, articular os diferentes e captar as transformações é a grande contribuição da pesquisa dialética. Na presente pesquisa, nos propomos a fazer um exercício intelectual apoiado não no conteúdo absoluto do espaço, mas no seu valor relacional. Tudo isso supõe que as coisas sejam apreendidas pelo movimento e pelas articulações das formas e processos, perspectiva defendida por autores como Smith (1988), Soja (1993), Harvey (1996) e Massey (2008). Mesmo cientes das escolhas e limites deste trabalho, caminharemos nesta direção.

A matriz teórico-analítica

Encontrar os fundamentos teóricos de uma tese doutoral é tarefa que demanda tempo. Acredito esta tenha sido iniciada em 2013, quando do ingresso no curso de licenciatura em Geografia da Universidade Federal de Campina Grande, Câmpus de Cajazeiras/PB (2013-2017)⁸, e amadurecida em Fortaleza/CE com o mestrado em Geografia na Universidade Federal do Ceará (2018-2020)⁹. O doutorado representa, apenas, um degrau a mais no processo de construção do conhecimento.

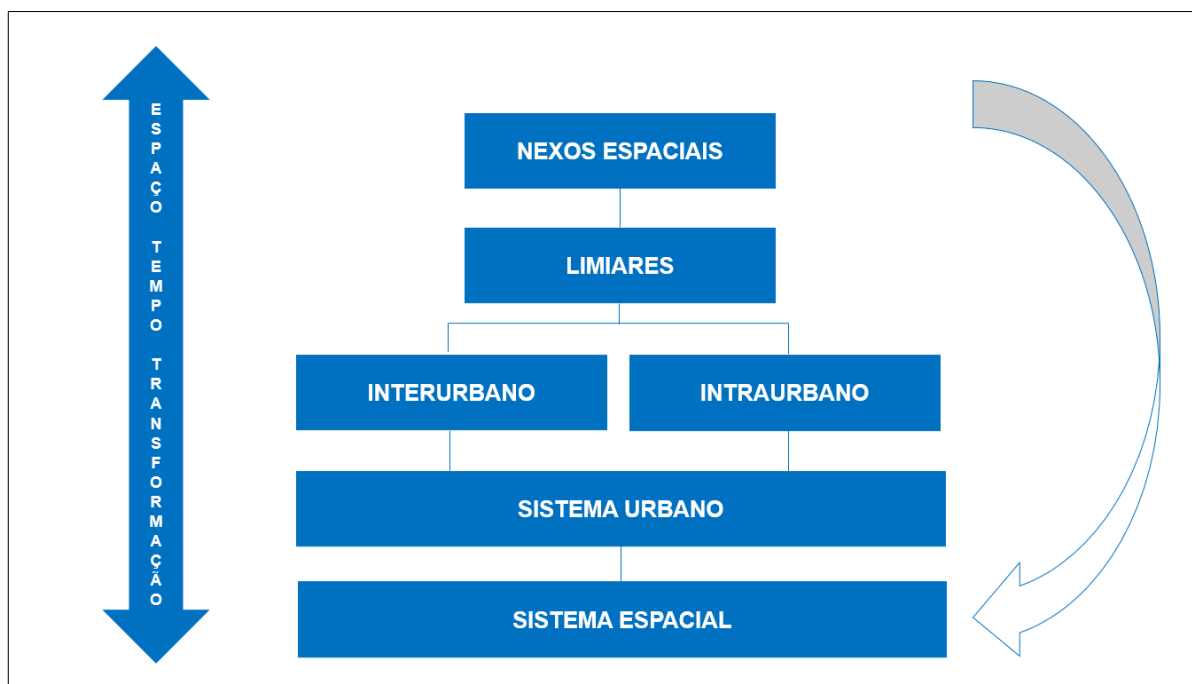
A imersão na literatura acadêmica foi o percurso inicial pelo qual buscamos dar coerência lógica e objetividade à tese. A vasta produção teórica existente atualmente sobre a cidade e o urbano, ao mesmo tempo que torna mais acessível o conhecimento e amplia os debates, acaba por dificultar, em muitos casos, o exercício de filtragem ou recorte analítico. O risco de não se chegar à concisão e clareza necessárias ao trabalho científico é uma realidade presente, sobretudo, entre jovens pesquisadores (seara na qual me incluo). O caminho epistemológico pode, então, ser bastante variado porque devem ser consideradas as diferentes formas de interpretar a realidade.

Nesta seção iremos apresentar a matriz teórico-analítica que orienta a presente pesquisa (na condição de campo aberto e mutável). Todavia, o aprofundamento dos conteúdos com os autores que discutem os respectivos temas se dará no decorrer dos capítulos. Cumpre frisar que os conceitos e noções contidos na Figura 01 não devem ser lidos hierarquicamente, mas nas seguintes relações: espaço, tempo e transformação; quantidade e qualidade; processos e formas; continuidades e rupturas.

Figura 01 – Matriz teórico-analítica da pesquisa

⁸ Na graduação, trabalhei com a territorialização da Estratégia Saúde da Família na cidade de Aurora/CE, tendo como orientador o professor Santiago Vasconcelos.

⁹ No período, fiz parte da equipe do Observatório das Metrôpoles, Núcleo Fortaleza. A dissertação defendida em 2020 teve como título “A Geografia das redes de serviços de saúde do Cariri cearense”, e analisou a centralidade regional de Juazeiro do Norte em relação aos serviços de saúde. O trabalho contou com a orientação do professor José Borzacchiello da Silva.



Elaboração: Jefferson Fernandes

O espaço é compreendido, deste modo, a partir do encontro do sistema de objetos e de ações (Santos, 2012). Assim sendo, o espaço é um sistema aberto que contém outros sistemas que, por sua vez, também comportam seus objetos e ações. O sistema espacial é, portanto, a totalidade espacial em movimento no tempo.

O sistema urbano¹⁰, parte do sistema espacial, comporta o conjunto de formas e processos que se manifestam na cidade e na rede urbana (escala regional, nacional e internacional). Poderíamos, por exemplo, falar em sistema urbano brasileiro ou sistema urbano latino-americano (conjunto de redes urbanas nacionais e regionais). Este sistema guarda estruturas espaciais complexas (intraurbana e interurbana) em constante processo de estruturação (continuidades) e reestruturação (rupturas). A interface entre estas estruturas caracteriza o limiar, cuja evidência empírica são os objetos geográficos que atuam como nexos das duas escalas.

A terminologia “nexo” é utilizada por diversos autores com distintas intencionalidades: nexos entre urbanização e cidades (Sposito, 2004), nexos político-territorial (Oliveira, 2012), nexos local-global (Brenner, 2013), nexos territorial urbano¹¹ (Scott; Stoper, 2014) e nexos imobiliário-comercial (Pereira, 2018). Miranda Neto (2016) é quem mais se aproxima da abordagem aqui colocada, com seu trabalho “Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede

¹⁰ Sposito (2011) usa a expressão sistema urbano para se referir a um conjunto de redes urbanas. Neste trabalho, utilizamos a ideia de sistema urbano para se referir, também, às dinâmicas que ocorrem na dimensão intraurbana.

¹¹ Do inglês *urban land nexus*

urbana: o papel da Usina Belo Monte nas transformações espaciais de Altamira-PA e em sua região de influência”, no qual evidenciou mais as mudanças na estrutura interna da cidade paraense. Nesta tese, utilizaremos a expressão nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades, pois melhor ilustra o que pretendemos prescrutar.

Conquanto possa parecer prosaico, ir à definição da palavra nexo parece ser uma atividade necessária. Consoante os dicionários Michaelis e Houaiss temos os seguintes sentidos:

Conexão ou ligação entre duas ou mais coisas; vínculo, união.
Ligação entre ideias ou situações; coerência.
Estrutura de ligação (Michaelis, 2002)

Junção entre duas ou mais coisas; ligação, vínculo, união.
Ligação entre situações, acontecimentos ou ideias; coerência.
Estrutura de ligação.
Classificação de uma melodia quanto à direção de seus intervalos, que podem ser ascendentes ou descendentes (Houaiss, 2001).

Conectar aqueles que aparentemente não estão juntos é, pois, a função do nexo. Talvez o olhar do geógrafo que assume a perspectiva dialética deva, justamente, se voltar para os nexos no sistema espacial. No nosso caso, como já frisado anteriormente, os nexos que iremos investigar no sistema urbano são as indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias a partir das realidades urbanas de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto.

Somente com maior aprofundamento é que se tornará claro o papel de cada nexo no conjunto das transformações internas das cidades médias e dos seus papéis na rede urbana. Cada um com suas características, ora podendo apontar mais fortemente para uma das escalas, ora podendo evidenciar entrelaçamentos e sobreposições, o fato é que os nexos são importantes chaves explicativas da urbanização contemporânea. Isto nos faz, em certa medida, reafirmar a perspectiva de Brenner (2013, p. 208), segundo o qual, entre os desafios da pesquisa urbana, está o da crescente reflexividade dos conceitos escalares, de modo a “[...] construir uma gramática conceitual apropriada para representar o caráter processual, dinâmico e politicamente contestado da escala geográfica e dos arranjos institucionais interescares.”

As cidades escolhidas e a perspectiva comparativa

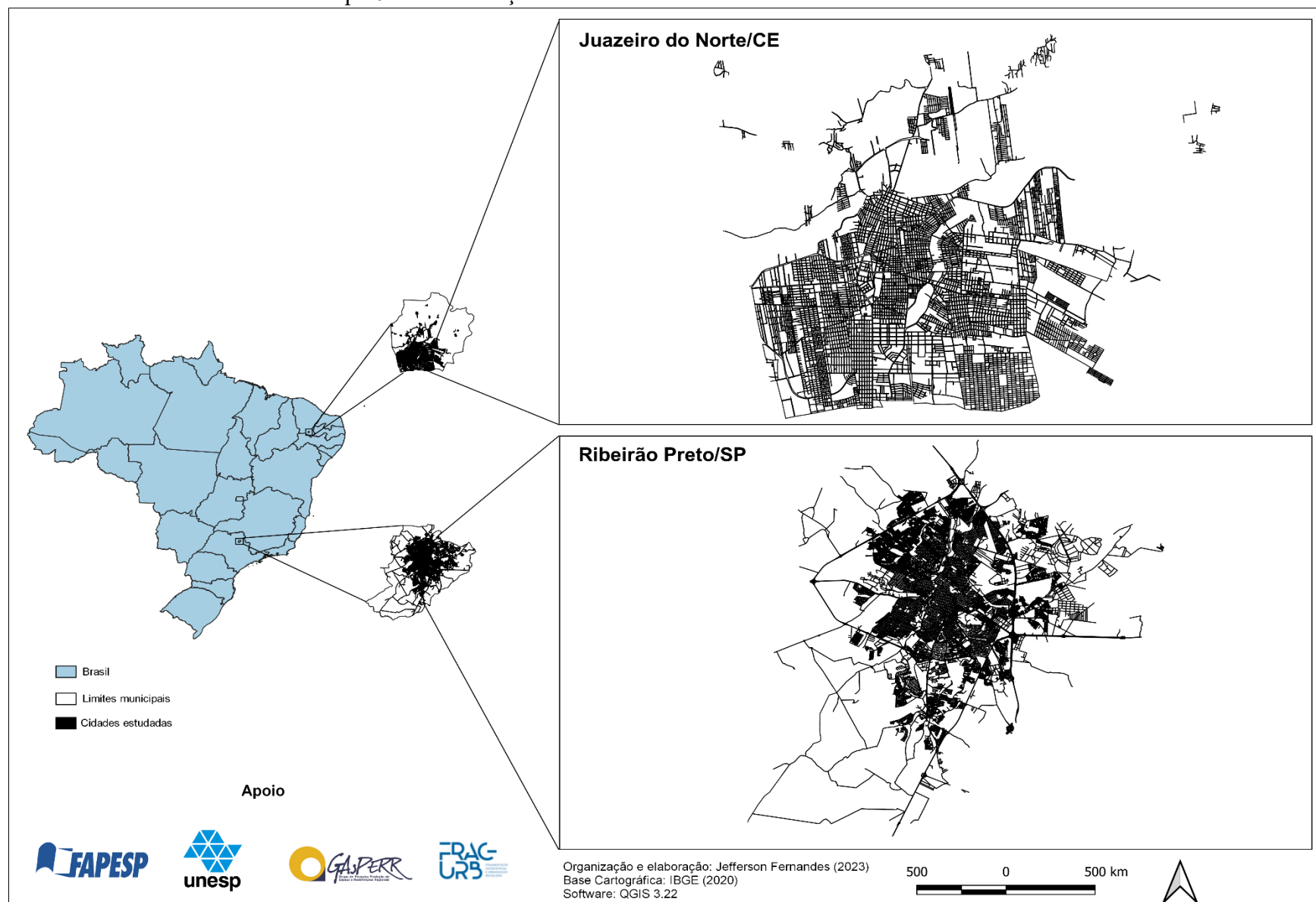
Embora a minha raiz familiar e afetiva esteja no contexto rural da pequena Aurora/CE, o espaço urbano sempre me despertou sentimentos como o espanto e a curiosidade. Daí o interesse por estudar Juazeiro do Norte, pois foi nesta cidade que conheci a complexidade da

vida urbana (profundas desigualdades na paisagem, trânsito, violência) e as modernizações do território (*shopping center*, aeroporto, grandes edifícios, hospital regional, universidades).

Em pesquisas anteriores nas quais buscava compreender o papel de Juazeiro do Norte enquanto importante centro urbano-regional no Cariri cearense (Fernandes, 2019; 2020; 2021), acabei sentindo a necessidade de ir além das discussões majoritariamente realizadas sobre esta cidade. Temas como a centralidade regional a partir do comércio (*shopping center*, atacadões e grandes supermercados) e serviços diversos (saúde, educação superior, serviços públicos, etc.), a institucionalização da Região Metropolitana do Cariri e a densidade de fluxos de natureza religiosa provocada pela fé no Padre Cícero são bastante estudados. A inquietação por estender a análise para além do local e do regional, buscando apreender as articulações escalares desta cidade média cearense diante dos novos contextos da urbanização, motivou a construção do projeto de tese.

A partir do ingresso no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP, Câmpus de Presidente Prudente/SP, e do contato com pesquisadores do GasPERR e da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), a pesquisa comparativa pareceu ser um bom caminho, pois só o diálogo com o diferente poderia ajudar a esclarecer questões que estavam obscuras. O interesse por uma cidade média paulista veio após a nossa inserção no projeto temático FRAGURB, e a escolha por Ribeirão Preto pautou-se no potencial analítico que esta cidade pode nos oferecer ao compará-la com Juazeiro do Norte (Mapa 01).

Mapa 01 – Localização das cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto



Dois aspectos, então, nos chamaram a atenção: são duas cidades médias localizadas distantes das respectivas metrópoles e capitais de seus estados; e a situação geográfica delas com expressivas diferenças quanto à formação socioespacial no âmbito da urbanização brasileira. São cidades com diferenças de porte, tendo Ribeirão Preto 698.259 e Juazeiro do Norte 286.120 habitantes conforme o último censo (IBGE, 2023), mas com papéis regionais que se assemelham pelas suas posições na rede urbana. Pereira (2018), com outras finalidades, também comparou as duas cidades¹².

Fazer este exercício de comparar dois contextos urbanos distintos e situados em pontos distantes do território brasileiro é tentar compreender a realidade a partir das categorias do universal, do particular e do singular a que se referem Lukács (1970) e Kosik (1976). O universal compreende os processos gerais, aqueles que se repetem em grande escala; o particular é uma manifestação do universal em um quadro intermediário, gerando tipologias e classificações; o singular, por sua vez, diz respeito às especificidades das coisas. Cada categoria, dessa maneira, contém e está contida na outra.

Fazendo um esforço interpretativo, no caso da presente pesquisa, podemos dizer que o universal compreende a urbanização capitalista na América Latina e no Brasil com suas expressivas diferenciações e desigualdades. A particularidade, por seu turno, corresponde à inserção de Juazeiro do Norte na formação socioespacial do sertão cearense e de Ribeirão Preto na economia cafeeira paulista. Já a singularidade, situada na escala local, contempla as características típicas de cada cidade.

A palavra comparar, do latim *comparare*, traz a ideia de colocar lado a lado coisas concretas ou abstratas, procurando estabelecer relações de semelhança ou disparidade entre elas. Logo, no exercício de comparação, não apenas as equivalências e simetrias entram em cena, mas, também, as oposições e contrastes. Realizar estudos comparativos, por sinal, é uma forte marca dos pesquisadores da ReCiMe¹³.

Sobre a pesquisa urbana comparada, Sposito (2007, p. 58) destaca cinco desafios ao debate:

- A) A comparação não deveria nos levar a ver as diferenças apenas como expressão de desigualdades (ou seja, aquilo que não é igual), mas, sobretudo, como qualidades que, na essência, distinguem o que está sendo comparado, revelando, substantivamente, esta distinção.

¹² Tese defendida por Cláudio Smalley Soares Pereira intitulada “A nova condição urbana: espaços comerciais e de consumo na reestruturação da cidade – Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP” no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UNESP, Câmpus de Presidente Prudente/SP.

¹³ Alguns trabalhos foram realizados nesta perspectiva. A título de exemplo, ver os estudos que analisam Passo Fundo e Mossoró (Sposito; Elias; Soares, 2010), Chillán e Marília (Sposito; Elias; Soares, 2012) e Campina Grande e Londrina (Elias; Sposito; Soares, 2013).

- B) Na pesquisa, reconhecer diferenças tanto quanto desigualdades, adotando a comparação como procedimento intelectual, é um exercício que induz à apreensão de confrontos que busquem reconhecer contradições.
- C) A comparação pode ser realizada para fazer paralelos entre os elementos de um dado grupo de “coisas” bastante semelhantes entre si, com o intuito de perceber as pequenas distinções.
- D) A comparação também pode ser efetuada com o intuito de cotejar elementos muito diversos entre si, eventualmente, nem pertencentes ao mesmo grupo de “coisas”, com o intuito de verificar grandes distinções.
- E) Parece-me, entretanto, melhor – ainda que a comparação tenha sempre dupla razão de ser – fazer paralelos entre elementos que pertencem ao mesmo grupo e cotejar grupos diferentes, ou elementos que pertençam a grupos diversos, com o intuito de apreender as relações entre estes dois tipos de formas de apreensão da realidade.

É por esta ótica que pretendemos analisar as cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, reconhecendo-as enquanto cidades médias no processo de urbanização brasileira e latino-americana, mas cujos papéis na divisão interurbana do trabalho e as características internas de seus espaços urbanos devem ser estudadas *vis-à-vis* a fim de chegarmos a uma síntese que retrate a unidade na diversidade.

Os dados e as fontes utilizadas

A maior parte dos dados utilizados nesta tese são provenientes de instituições de pesquisa e sítios eletrônicos. O estudo REGIC de 2018 feito pelo IBGE nos fornece um conjunto de elementos sobre o sistema urbano brasileiro e as redes urbanas regionais nas quais se inserem Ribeirão Preto e Juazeiro do Norte. Do mesmo modo, o censo demográfico com os microdados dos setores censitários nas duas cidades expressa as características do espaço intraurbano.

No âmbito regional, a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados do Estado de São Paulo (SEADE) e o Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Estado de Ceará (IPECE) são importantes fontes de informações sobre a dinâmica econômica (indústria, comércio e serviços) de Ribeirão Preto e Juazeiro do Norte.

Outras importantes bases de consulta foram os sítios eletrônicos dos nexos da (re)estruturação urbana e das cidades que estamos investigando em cada cidade, bem como aqueles que fornecem dados a nível nacional como a Associação Brasileira de Shopping Centers (ABRASCE), a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), a Associação Brasileira de Franchising (ABF) e as informações sobre importações e exportações das cidades disponíveis Secretaria de Comércio Exterior (SECEX) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Estas fontes nos forneceram um rico material para o mapeamento utilizando o *software Quantum GIS 3.22*, bem como a tabulação dos dados por meio de gráficos, quadros e tabelas que, mais do que ilustrar, se configuram como uma linguagem que facilita a análise quali-quantitativa. Estes dados serão confrontados com a matriz teórico-analítica proposta.

A pesquisa de campo

A fim de melhor analisarmos as semelhanças e as diferenças entre Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto foram feitos trabalhos de campo nas duas cidades (Quadro 01).

Quadro 01 – Períodos de realização dos trabalhos de campo	
Juazeiro do Norte	Ribeirão Preto
20 a 28 de novembro de 2022	01 a 10 de maio de 2022
05 a 15 de janeiro de 2023	05 a 13 de julho de 2023

Elaboração: Jefferson Fernandes

Este contato com o contexto empírico fez-se necessário para não realizarmos aquilo que Souza (2007) chamou de “visão de sobrevoo”, tendência que muitos geógrafos têm de analisar o espaço e a sociedade do alto e de longe. Assim sendo, do chão e de perto, a pesquisa de campo foi organizada em algumas etapas.

A primeira consistiu na observação e registro iconográfico dos espaços urbanos, com visitas aos centros tradicionais¹⁴ e demais áreas com expressões de centralidade na estrutura urbana de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto (ver capítulo 4). As indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias foram o foco da nossa atenção. Isto nos levou à identificação, tabulação e análise da localização espacial destes empreendimentos no processo de estruturação urbana. Esta aproximação com a realidade empírica das duas cidades reforçou a comparação como um caminho metodológico viável.

Na segunda etapa, aplicamos enquetes com passageiros (embarque e desembarque) no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes, em Juazeiro do Norte, e no Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes, em Ribeirão Preto. As enquetes se pautaram nos fluxos origem-destino, motivos da viagem e características do público que utiliza este meio de acessibilidade interurbana.

¹⁴ Utilizamos neste trabalho a expressão centro tradicional no sentido empregado por Maia (2009), isto é, área que surgiu acompanhando a formação da nucleação urbana (o velho centro). Em outros momentos do texto a expressão “Centro”, com inicial maiúscula, é empregada para referir-se ao bairro Centro de cada cidade.

A terceira etapa, por sua vez, compreendeu a realização de entrevistas com cidadãos de diferentes estratos de renda e situações de moradia, bem como um agente bem-informado¹⁵. Desta maneira, foram entrevistados 02 moradoras de Juazeiro do Norte, 02 moradores de Ribeirão Preto e o proprietário da franquia *Pizza Hut* em Juazeiro do Norte. Consideramos que as narrativas dos 05 entrevistados nos trazem diferentes olhares sobre a produção e modo de viver nas cidades analisadas. Com o propósito de preservar a identidade dos sujeitos entrevistados, as citações se darão a partir de nomes fictícios conforme o Quadro 02.

Quadro 02 – Nome e perfil dos entrevistados

Juazeiro do Norte		Ribeirão Preto	
Nome	Perfil	Nome	Perfil
Júlia	Moradora de bairro de baixo padrão	Caroline	Moradora de bairro de baixo padrão
Clara	Moradora de bairro de alto padrão	Bruno	Morador de bairro de alto padrão
Paulo	Proprietário da franquia	-	-

Elaboração: Jefferson Fernandes

Os fragmentos das respostas dos entrevistados serão apresentados no quarto e no quinto capítulo. A finalidade destes trechos é ilustrar aspectos da discussão que estamos realizando, não sendo a análise das falas a base metodológica para confirmação ou não das nossas hipóteses¹⁶, bem como um retrato da opinião de todos os moradores e agentes políticos e econômicos de ambas as cidades. Estas informações nos ajudam mais a compreender as dinâmicas que ocorrem na escala da cidade, como a produção diferencial do espaço, a desigualdade como condição e a lógica fragmentária como tendência na estruturação do espaço urbano e na vida dos cidadãos.

A pesquisa de campo, então, nos distanciaria da “visão de sobrevoo” criticada por Souza (2007) e nos aproximaria das observações de Sposito (2006), segundo a qual, a facilidade de acesso a dados de todo tipo sobre o recorte territorial da pesquisa, na verdade, reforça a necessidade de o geógrafo ir a campo, pois além de muitas informações não terem filtros científicos, existe o risco de cairmos em fábulas produzidas sobre a realidade socioespacial.

¹⁵ Estas entrevistas foram orientadas a partir dos modelos elaborados no projeto temático FRAGURB, fazendo-se, pois, algumas adaptações para a presente pesquisa.

¹⁶ Não está no escopo desta pesquisa aprofundar-se sobre as práticas espaciais dos cidadãos, algo que demandaria metodologia específica.



Número 17A. Jackson Pollock (1948)

CAPÍTULO 2 – SISTEMAS, ESTRUTURAS E ESCALAS ESPACIAIS: CIDADES MÉDIAS EM PERSPECTIVA

Quando analisamos um dado espaço, se nós cogitamos apenas dos seus elementos, da natureza desses elementos ou das possíveis classes desses elementos, não ultrapassamos o domínio da abstração. É somente a relação que existe entre as coisas que nos permite realmente conhecê-las e defini-las (Milton Santos)

O trecho acima foi extraído do livro “Espaço e Método” em uma seção denominada “O espaço como um sistema de sistemas ou como uma estrutura de estruturas” (Santos, 1985, p. 14). O intuito deste capítulo é levarmos esta interpretação para o estudo das cidades médias, reconhecendo-as como parte de sistemas e estruturas urbanas e inseridas em um contexto de múltiplas articulações escalares.

2.1 Sistema espacial e sistema urbano

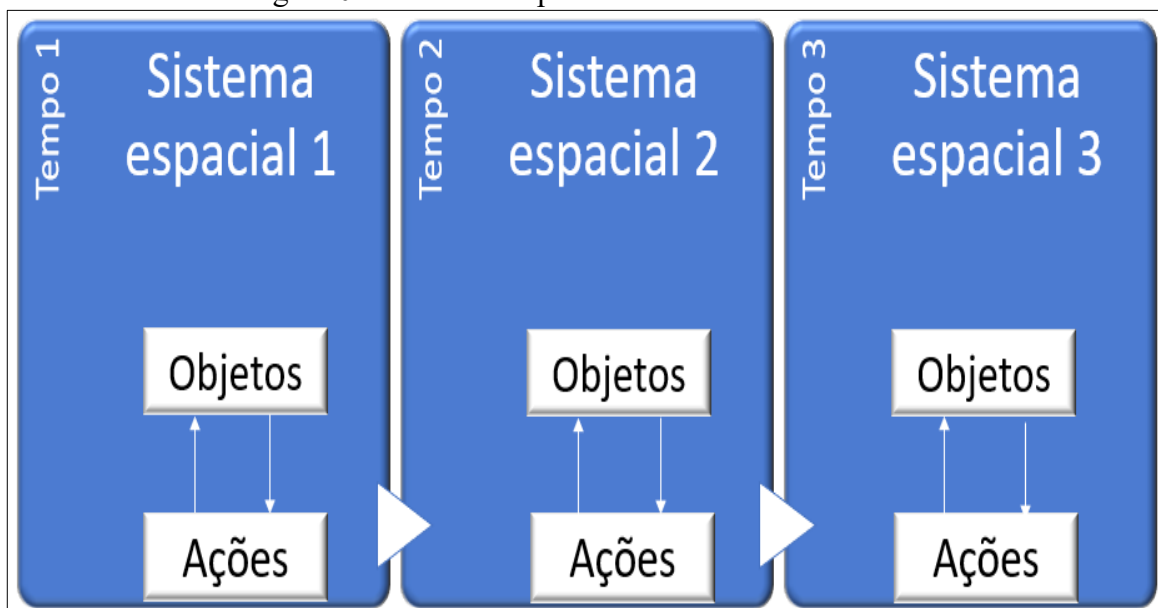
Santos (1985) nos ensina que o espaço é uma realidade objetiva, em permanente processo de transformação, não devendo ser considerado apenas como o palco e/ou o produto das ações humanas, nem como um conjunto de relações abstratas. Logo, ao mesmo tempo em que reflete ações passadas e presentes da sociedade, o espaço as condiciona e influencia. O espaço é, pois, um fator da evolução social e não apenas uma condição.

Tomando numa perspectiva sistêmica da sociedade, o espaço é uma instância “[...] ao mesmo título que a instância econômica e a instância cultural-ideológica [...] ele contém e é contido pelas demais instâncias, assim como cada uma delas o contém e é por ele contida (Santos, 1985, p. 1). Daí decorre o caráter social de sua natureza e essência.

Entender o espaço como um sistema implica aceitar que sua evolução - entendida não no sentido linear de progresso, mas sim de movimento e mudança – não é o resultado da soma das histórias particulares de cada dado, mas o resultado da sucessão de sistemas (Santos, 1978, p. 58). Isso requer estudar as localizações “[...] fora do quadro limitado das histórias particulares de cada variável” (Santos, 1978, p. 57) e passar a considerá-la nas suas relações. Aqui, o valor de cada variável depende do papel que ela ocupa em relação aos demais. Este papel se altera no tempo e conforme a escala geográfica analisada.

Com base nas concepções teóricas de Milton Santos podemos organizar os elementos básicos indicados como componentes do sistema espacial, que variam segundo o tipo de espaço analisado e a abordagem utilizada. Esquemáticamente, podemos representar o sistema espacial da seguinte forma (Figura 02).

Figura 02 – Sistema espacial e o movimento histórico



Elaboração própria a partir de Santos (1985; 2012).

É, portanto, a sociedade, com os seus sistemas de objetos e ações, que determina o sistema espacial que o organiza, define e redefine os seus usos e funções, apesar das suas vocações iniciais. Ao serem incluídos novos objetos espaciais, o sistema espacial os apropria, os adapta e os transforma em objetos materiais concretos, ao mesmo tempo em que tem que a eles também se adaptar. Vistas por esse ângulo, as implantações de indústrias, aeroportos, *shopping centers* e franquias em cidades médias não podem ser tratadas como simples adições de meios técnicos a um meio já existente, mas a produção de outra coisa, de outro sistema espacial.

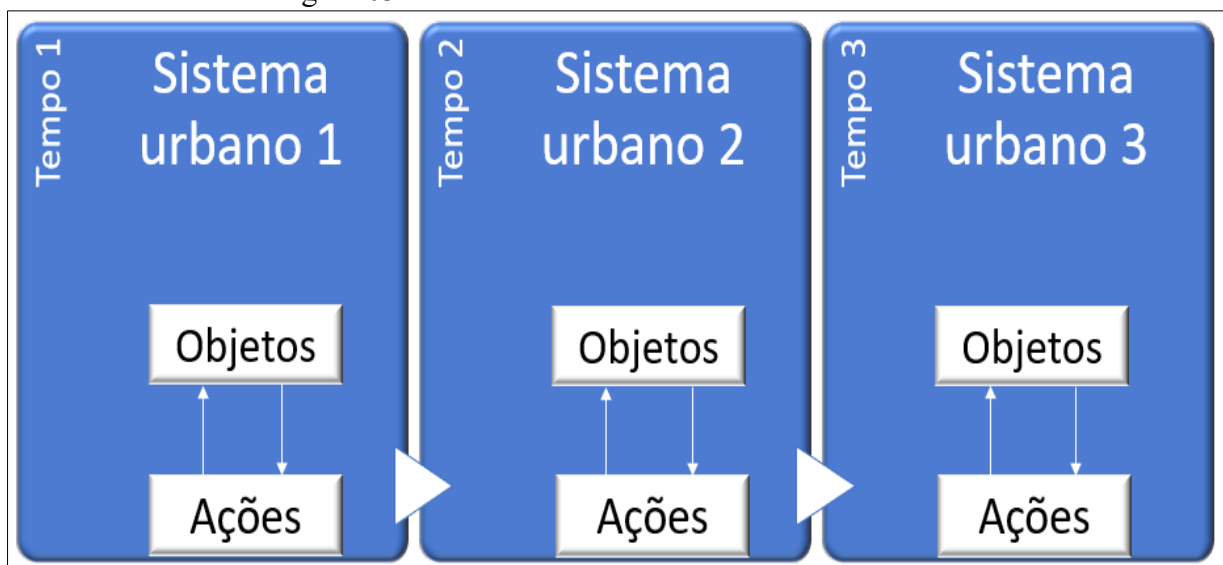
Nesta tese, o espaço é apreendido como um sistema aberto, passível de mudanças quantitativas e qualitativas, sendo, portanto, dinâmico, adaptável e carente de regulação para manter sua estabilidade. A ideia de sistema aparece, aqui, com o status de categoria epistemológica que permite articular diferentes escalas temporais e espaciais: o antes e o após a implantação dos objetos espaciais aqui analisados; os espaços inter e intraurbano, como se verá a seguir. Emerge, também, como o plano de fundo que permitirá com que o objeto de estudo - as estruturas espaciais intraurbanas de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto e suas relações com as estruturas espaciais interurbanas - seja tratado, ora como configuração espacial, ora como um conjunto articulado de fixos e fluxos.

Nesta perspectiva, o espaço urbano, parte do sistema espacial, se caracteriza por concentrar, no espaço geográfico, a população e um conjunto complexo de usos do solo, que se acham, ao mesmo tempo, fragmentados e articulados entre si através de fluxos materiais (de

pessoas, veículos, mercadorias, etc.) e sociais (de decisões e investimentos, de poder, de ideologia, etc.), conforme destacam autores como Corrêa (1989) e Villaça (1986). Assim sendo, a cidade é tomada como um todo complexo, composto de um conjunto de partes relacionadas e interdependentes.

Sendo o comportamento do todo urbano maior do que a soma dos comportamentos das suas partes, não é se esmiuçando, teórica ou empiricamente, os elementos que compõem o espaço urbano como as vias, as edificações, as redes de infraestruturas, distribuição espacial da população, etc., que se consegue restituir uma visão da cidade enquanto totalidade socioespacial. Entender cada um desses elementos isoladamente, ou mediante a relação que eles têm no âmbito dos diversos sistemas espaciais que integram é importante, mas não é suficiente. Para a compreensão da totalidade espacial urbana, é preciso levarmos em conta as relações que seus componentes mantêm entre si e com o todo da cidade. Além disso, temos que considerar que o sistema urbano participa de sistemas socioespaciais maiores e abriga subsistemas menores. Em função disso, além de operar segundo suas regras internas, está sujeito às regras do todo socioespacial que participa (Figura 03).

Figura 03 - Sistema urbano e o movimento histórico



Elaboração: Jefferson Fernandes

Deste modo, a cidade é um sistema que comporta objetos, coisas reais e suas relações e mais a sociedade que a produz e a transforma, como diria Santos (1985, 2012). Sendo produzida e transformada, a cidade torna-se uma síntese complexa de representações abstratas e simbólicas, mas isso não substitui nem elimina o seu caráter concreto e material, dimensão que doravante passará a ser enfatizada no texto.

Enquanto sistema aberto, a cidade, nesta perspectiva, possui elementos conectados com o sistema urbano na qual está inserida. É por meio das entradas e saídas que se fazem, portanto, as interações sociais e espaciais. À vista disso, a cidade pode ser considerada como um sistema adaptativo, que se transforma com a mudança do sistema espacial, ao mesmo tempo em que colabora para a transformação do próprio sistema.

O fato de os sistemas urbanos serem sistemas abertos cria a possibilidade de configurações finais semelhantes serem alcançados partindo de diferentes estágios iniciais e de diversos trajetos. Essa propriedade dos sistemas ajuda a explicar o porquê de cidades de diferentes modos de produção e até de culturas distintas, por exemplo, poderem apresentar alguns aspectos de suas configurações espaciais semelhantes. Justifica, também, a necessidade de analisar os processos, estruturas, formas e funções para resgatar a totalidade social e espacial urbana.

No que tange às escalas espaciais, duas dimensões têm sido as mais destacadas nos estudos urbanos de cunho geográfico: interurbana e a intraurbana. A escala interurbana vê a cidade como um ponto em um território mais amplo. Geralmente, interessa aos estudos do sistema espacial interurbano analisar a distribuição espacial das cidades e as suas relações com os processos sociais que as engendram, considerando, assim, o ambiente em que estão inseridas. Importa considerar a posição relativa das cidades no território e dos elementos que as articulam, ou seja, dos meios por onde as interações espaciais se realizam. Os elementos que compõem o sistema interurbano são classificados como: fixos (sistema de objetos materiais, cada vez mais objetos técnicos); e fluxos (materiais ou imateriais). Tais elementos se organizam em redes urbanas de distintas naturezas (produção, distribuição, gestão, etc.), extensões e configurações espaciais.

Na outra escala, a intraurbana, o foco é atribuído às características internas da cidade, às maneiras como os diferentes elementos que compõem o espaço urbano se distribuem (como objetos fixos) e se articulam (por meio de fluxos), internamente, gerando continuidades e descontinuidades, padrões de ocupações semelhantes e diferentes.

2.2 Estrutura urbana: estruturação e reestruturação

A palavra “estrutura” possui uma ampla quantidade de definições de acordo com o ramo científico ao qual se relaciona. O termo provém do latim *structura*, que traduz a ideia de algo construído, uma organização (Houaiss, 2001). Tem, portanto, um sentido original voltado à ideia de edificação, de algo que é constituído a partir de partes que formam um todo e que nele

estabelecem uma unidade. Tal conotação é bem recorrente no senso-comum, especialmente quando se faz referência a determinadas formas materiais construídas, como uma casa ou um edifício, por exemplo.

Na perspectiva miltoniana, a estrutura é entendida como uma categoria de análise do espaço geográfico, tal como forma, função e processo¹⁷. A estrutura representa as relações entre as partes da totalidade para que uma função seja proposta, executada ou justificada. Trata-se, assim, das relações estabelecidas entre os aspectos revelados pela forma para que algum propósito seja alcançado (Santos, 1985). Milton Santos considera a estrutura “a própria sociedade com suas características econômicas, sociais, políticas e culturais” – isto é, como uma totalidade que se realiza em funções por meio de formas. Enquanto suporte que fundamenta as formas e funções, a estrutura tem um caráter muito mais implícito se comparada às demais categorias, exigindo um acesso predominantemente mediado.

Nesta tese, nosso olhar recai sobre a estrutura urbana. Esta estrutura é representada através de padrões espaciais. O modelo de uma estrutura urbana é uma representação da estrutura, mas não a própria estrutura urbana em sua totalidade e complexidade. Ele é uma espécie de sistematização dos traços da realidade urbana estudada, sistematização essa que ressalta os elementos e relações que foram considerados relevantes pelo seu formulador.

Vários modelos de estrutura urbana levam em conta a capacidade de previsão, ou seja, a possibilidade de inferir sobre a maneira como reagirão o seu todo e as suas partes, as relações entre suas partes e estas com o seu todo, no caso de modificação de um ou mais elementos ou relações estruturais. Raros são os modelos abertos e que reconhecem as possibilidades transformadoras do acaso, tão enfatizadas nas teorias da complexidade. Mais raros ainda, os modelos que acolhem a ideia da articulação de várias escalas espaciais e temporais interferindo na estrutura urbana (Tourinho, 2011).

Visto que o sistema urbano é um sistema aberto, a passagem de uma estrutura urbana para outra pode ser provocada por forças endógenas (mudanças de elementos/relações internos), ou exógenas (mudanças decorrentes da interferência de elementos/relações externos, possível de ocorrer visto que a estrutura urbana se trata de um sistema aberto), ou ainda por ambas.

Tendo em vista o caráter diacrônico das estruturas, pautado pela constante transformação a que são submetidas, deve-se buscar os fundamentos que sustentam o conceito de estruturação que, apesar de ser derivado da estrutura, remete às questões diferenciadas do

¹⁷ A forma é o aspecto visível de uma coisa, a função é a razão de ser da forma, enquanto o processo é a ação contínua no espaço-tempo (Santos, 1985)

ponto de vista da análise espacial. O que está em evidência, neste caso, é o caráter de processo e de transformação das estruturas, que remete, diretamente, à reprodução ou à renovação das práticas sociais. Para uma aproximação mais aprofundada sobre esse tema, utilizamos como base a Teoria da Estruturação do sociólogo britânico Anthony Giddens, para o qual:

Estudar a estruturação é uma tentativa para determinar as condições que governam a continuidade e a dissolução das estruturas ou tipos de estrutura. Posto isto de outra forma: inquirir sobre o processo de reprodução e especificar as conexões entre “estruturação” e “estrutura” (Giddens, 1984, p. 139).

A Teoria da Estruturação de Giddens possui um significado importante para a análise espacial, sobretudo pela vinculação entre o conceito de estrutura e a inscrição da sociedade no tempo e no espaço, pois como afirma o autor “as propriedades estruturais dos sistemas sociais só existem na medida em que formas de conduta social são cronicamente reproduzidas através do tempo e do espaço” (Giddens, 1984, p. 23). Esta teoria busca resolver o dualismo entre ação e estrutura (em que uma das dimensões é sobrevalorizada em detrimento da outra), transformando-o em uma dualidade em que nenhuma das dimensões tem prioridade explicativa e uma depende da outra.

Soja (1993, p. 178), por seu turno, se refere à teoria da estruturação de Anthony Giddens como “a afirmação ontológica mais rigorosa, equilibrada e sistemática atualmente disponível sobre a estruturação espaço-temporal da vida social”. Desta maneira, Soja utiliza grande parte das ideias do sociólogo britânico para compor uma investigação voltada à Reestruturação Urbana e Regional.

Diante de um quadro em que as transformações estruturais no sistema capitalista após a década de 1970 impuseram novas marcas ao processo de urbanização, as abordagens sobre a estruturação espacial ganharam um novo capítulo, o que nos permite assumir a perspectiva de reestruturações. Do ponto de vista gramatical, a palavra reestruturação é um substantivo e significa o ato ou o efeito de reestruturar, isto é, uma nova estruturação. Sendo assim, a palavra reestruturação traz o sentido de reformular em novas bases estruturais e reorganizar. Atualmente, a noção de reestruturação tem adquirido várias denominações e concepções teóricas diferentes, como reestruturação urbana e regional (Soja, 1983; Brenner, 2013), reestruturação urbano-industrial (Lencioni, 1991), reestruturação da cidade (Sposito, 2004; 2011; 2013), reestruturação do espaço (Gottdiener, 1993; Smith, 2007), reestruturação imobiliária (Pereira, 2011; Lencioni, 2014) e reestruturação metropolitana (Trindade Júnior, 1998; Hidalgo, 2008; Lencioni, 2014).

Soja (1993) foi um dos primeiros autores da Geografia a tratar do tema da reestruturação econômica e seus rebatimentos territoriais. Para o autor, a reestruturação evoca uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativas de reconstituição. É a expressão de um capitalismo avançado, indutor de transformações sociais e territoriais. A reestruturação, assim, se enquadra em “uma mescla complexa e irresoluta de continuidade e mudança” (Soja, 1993, p.194).

Ao debater a respeito do conceito de reestruturação, Soja (1993) pondera dois grandes argumentos no seio das ciências sociais: a) aquele baseado em esquemas evolucionistas que sugerem uma passagem inevitável para o progresso; e b) uma visão que “se enquadra entre a reforma parcial e a transformação revolucionária, entre a situação de perfeita normalidade e algo completamente diferente” (Soja, 1993, p. 194). Partindo deste segundo tipo de análise, o autor defende que mesmo as mudanças mais radicais admitem fragmentos de uma organização da sociedade em período anterior, de modo que a reestruturação não se manifesta como um processo mecânico ou automático.

Lencioni (1998, p. 6) ao tratar de reestruturação, alerta-nos: “[...] seria um engano pensar em reestruturação como outra estrutura que se sobrepõe à anterior”. Em suas palavras, essa forma de pensar “[...] considera a estrutura como sendo estável e fixa, até o momento da ruptura; momento em que uma nova estrutura se sobrepõe a ela e a substitui”. A autora considera a reestruturação como movimento, pois para ela “[...] as formas anteriores não se dissolvem nesse processo de reestruturação, elas se modificam e são modificadas pela teia de relações em movimento”. No mesmo sentido, Lefebvre (1986) considera que se as estruturas são momentos provisórios, podemos dizer que a reestruturação é um movimento ao mesmo tempo de “continuidades” e “descontinuidades”.

Autores como Rolnik e Frúgoli (2001), por sua vez, utilizam o conceito de reestruturação urbana com o entendimento de que este se refere à dinâmica territorial do modelo centro-periferia, considerando a instalação de *shopping centers* como um elemento dinamizador da lógica espacial, viabilizando, desta maneira, novas formas da produção imobiliária residencial.

Os conceitos de estruturação e reestruturação aparecem no trabalho de Sposito (2004) como graus diferenciados de mudanças na estrutura da cidade e da rede urbana, pois “para se contemplar, entretanto, a ideia de que as estruturas mudam continuamente, pareceu-nos mais adequado a opção pela terminologia estruturação” (Sposito, 2004, p. 312). Refere-se, então, ao movimento de mudança que acomete os espaços urbanos, objetivado pela produção de formas-conteúdo e pelo arranjo das partes que estruturam a cidade, assim como as relações que se dão

nas tramas na rede urbana. No que diz respeito à reestruturação, a autora afirma que esta expressão deve ser “guardada para se fazer referência aos períodos em que é amplo ou profundo o conjunto de mudanças que orienta os processos de estruturação urbana e das cidades” (Sposito, 2004, p. 312).

A proposta metodológica de Sposito (2007), por sua vez, para avaliar a reestruturação é pautada no entendimento de Soja (1993), no sentido de compreender a reestruturação como um conjunto de mudanças amplas e profundas. A autora apresenta uma abordagem escalar para o estudo desse processo, ao considerar “a adjetivação ‘urbana’ [...] reservada para se fazer referência às mudanças regionais e/ou no âmbito das redes urbanas, enquanto ‘da cidade’ é adotada para se tratar da escala intraurbana” (Sposito, 2007, p. 248), uma vez que

[no] período atual, a preocupação em se relacionar os dois níveis escalares de enfoque dos estudos urbanos deve ser maior, pois o aumento das possibilidades técnicas de transporte e comunicação reflete-se em crescente velocidade e fluidez, tornando mais intensas as relações entre diferentes espaços e os ritmos de troca entre eles (Sposito, 2004, p. 29)

De acordo com os autores que discutem os processos de reestruturação há o consenso de que a reestruturação decorre do esgotamento de um modelo de ordem que entra em declínio e que, por esse motivo, passa a demandar ajustes para que uma nova estrutura de funcionamento e reprodução social se estabeleça. As noções de processo, movimento, continuidade e descontinuidade, ruptura e transformação apresentam-se intrinsecamente à perspectiva da reestruturação, sobretudo do ponto de vista da análise socioespacial. Parte-se, então, do reconhecimento de um conjunto de elementos e processos em crise e que necessitam de reajustes.

2.3 Estrutura intraurbana: da cidade centro-periférica à cidade fragmentada

A noção de estrutura intraurbana é geralmente utilizada para referenciar o “mosaico resultado do processo de alocação/relocação das atividades econômicas e das funções residencial, de lazer e de circulação nas cidades” (Sposito, 1996, p.111), que irão se materializar na organização do espaço interno das cidades, constituído a partir de diferentes lógicas e interesses de cada momento histórico (Miyazaki, 2015), que se sobrepõem e tornam a estruturação das cidades muito complexas (Sposito, 2003). Isto, no entanto, não significa que as análises devam se pautar apenas no mapeamento ou na setorização de usos do solo urbano.

A estrutura espacial intraurbana, em termos gerais, diz respeito a como os principais elementos da cidade e seus relacionamentos estão organizados dentro do todo urbano, determinando a natureza, as características e o funcionamento deste todo. Villaça (1998), nesta perspectiva, aponta que o espaço intraurbano seria o estudo do arranjo intenso dos espaços urbanos. Para este autor, o estudo das formas é, sem dúvida, o estudo do espaço urbano, sendo atributos do espaço como um todo. Entretanto, para explicar as formas urbanas – os bairros, as direções de crescimento, a forma da mancha urbana, a verticalização, densidades, vazios urbanos etc – é indispensável considerar as relações de determinado ponto, ou conjunto de pontos, com todos os demais pontos do espaço urbano. Enquanto categoria de um sistema mais amplo - o sistema espacial -, a estrutura espacial intraurbana “está também articulada a outras estruturas não territoriais, como a econômica, política e ideológica”, cujas análises permitem melhor compreendê-la e lhes dão conteúdo (Villaça, 1998).

Sendo o sistema intraurbano um sistema aberto e extremamente complexo, o conhecimento de uma dada estrutura intraurbana depende, enormemente, da maneira como o pesquisador se posiciona face ao conceito de estrutura, de como ele seleciona os elementos fundamentais que utilizará para caracterizar a estrutura intraurbana e do método que usa para construir suas representações e interpretá-las.

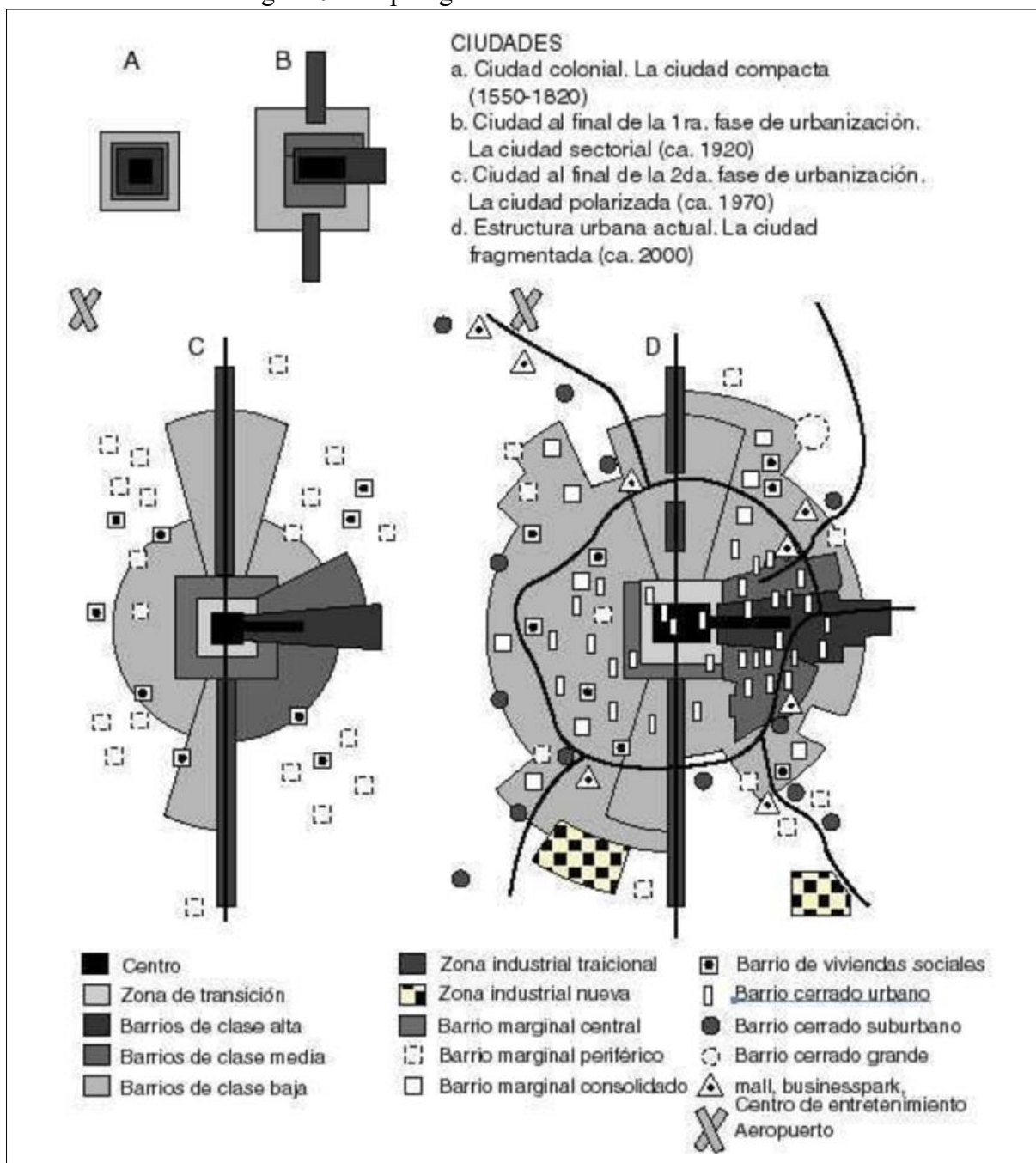
O estudo sistemático das estruturas intraurbanas foi iniciado pelo Departamento de Sociologia da Universidade de Chicago, na década 1920, que coletou extensas etnografias de vários grupos sociais e mapeou diferenças sociais no interior da cidade, visando avaliar o crescimento urbano e as mudanças sociais (Eufrásio, 1999; Freitas, 2002).

Segundo Gottdiener (1993), a abordagem ecológica da Escola de Chicago incorporou contribuições da sociologia, da economia e da geografia urbana tradicional, as quais tinham como paradigma uma visão de cidade como um organismo biológico, onde “as disposições espaciais dos assentamentos urbanos representam a acomodação da organização social ao seu meio ambiente físico” (Park, 1925 *apud* Gottdiener 1993, p. 36). Dentre os trabalhos de análise intraurbana desenvolvidos por essa Escola, destacaram-se: o esquema conceitual elaborado por Robert Park e por Roderick McKenzie e os modelos de estruturação dos espaços intraurbanos de Ernst Burgess de 1925, de Homer Hoyt de 1939, e de Harris e Ullman de 1945.

Sintetizando tais contribuições, Borsdorf (2003) apresentara um diagrama do desenvolvimento urbano, político, social e econômico latino-americano, e, para o final de cada fase histórica, um modelo de estrutura intraurbana. Tais modelos, expostos na Figura 04, são denominados de: cidade compacta do período colonial (1500-1820); cidade setorial da primeira

fase de urbanização (1820-1920); cidade polarizada da segunda fase de urbanização (1920-1970); e cidade fragmentada (1970 em diante).

Figura 04 - Tipologia das cidades latino-americanas



Fonte: Borsdorf (2003)

Segundo Borsdorf (2003), no período colonial, as cidades, fortemente influenciadas pelas Leis das Índias¹⁸, eram compostas por um sistema viário na forma de retícula ortogonal

¹⁸ As Leis das Índias foram um conjunto de leis emitidas pela Coroa Espanhola em 1573 para regular a vida social, política, religiosa e econômica das suas possessões na América e na Ásia

com as vias normalmente orientadas segundo pontos cardinais e uma praça central (core das atividades urbanas). Assim, à medida que se afastava da praça, reduzia-se o status socioeconômico dos ocupantes dos lotes.

Após a independência da maioria das colônias do Novo Mundo, teve início a primeira fase da urbanização latino-americana (1820 a 1920). Conforme Borsdorf (2003), o princípio de estruturação intraurbana típico desse período foi o setorial, com as seguintes características: a) expansão dos setores de alta renda a partir de um eixo principal (boulevard principal); b) crescimento linear do centro, que além da função administrativa assumiu, de forma crescente, a função de centro comercial; c) aparecimento das primeiras indústrias próximas das linhas ferroviárias responsáveis pela conexão da cidade com o restante do país; e d) ocupação dos espaços deixados pelas camadas de maior renda por bairros de trabalhadores de baixa renda. Novamente aqui os meios de articulação interurbana são associados a usos industriais, enquanto que os meios de circulação intraurbana são vinculados à expansão das camadas de maior renda.

De 1920 a 1970, teve-se a fase de urbanização rápida e o modelo de cidade polarizada. De acordo com Borsdorf (2003), nesse período, a política de substituição de importações, o desenvolvimento “para dentro” e a intensa participação do Estado na economia incrementaram o processo de urbanização latino-americano, intensificando e acelerando os processos de industrialização em várias cidades. Como consequências, notaram-se o crescimento do processo de urbanização, o aumento da importância do uso industrial em muitas cidades, que se alojou, predominantemente, ao longo das ferrovias, rodovias ou autopistas. As camadas mais ricas, aos poucos, deixaram o centro da cidade, indo viver em bairros exclusivos, com vias amplas, extensas e, quase sempre, arborizadas, em áreas próximas do centro e com boa acessibilidade. O surgimento de subcentros, no final desse período, concorreu, ainda mais, para o aparecimento de novos focos de bairros de luxo e/ou de prédios comerciais e de escritórios fora do centro tradicional.

A partir da década de 1970, até o presente, as cidades latino-americanas entram em uma fase de reestruturação intraurbana, caracterizada pela emergência de novos padrões de fragmentação espacial. As tendências de crescimento setorial-linear e celular, notadas nas fases anteriores, foram mantidas, porém assumiram formas distintas. Ferrovias e autopistas centrífugas, construídas em fases anteriores, perderam importância, desencadeando a abertura de novas vias, modernizadas e ampliadas. Como consequência, as áreas periféricas e periurbanas por elas acessadas se tornaram atrativas para as camadas de renda média e alta. Acentuou-se, assim, as estruturas e nós fragmentados no espaço urbano, representados pelos

condomínios residenciais de alta renda, pelos conjuntos habitacionais de interesse social e pelos bairros marginais (Borsdorf, 2003).

Pesquisadores dedicados ao estudo da urbanização e da estruturação das cidades latino-americanas têm apontado que a lógica de produção do espaço, especialmente na segunda metade do século XX, foi marcada por um padrão centro-periferia, caracterizado pelo afastamento socioespacial dos mais pobres para áreas distantes, desprovidas de infraestrutura, equipamentos e serviços. Para Caldeira (2000), esse padrão centro-periférico, que se notabiliza por impor grandes distâncias na separação dos grupos sociais, foi predominante entre os anos 40 e os anos 80 do século XX. De acordo com a autora, que tratou da segregação social como traço importante da realidade metropolitana paulista, “as classes média e alta concentram-se nos bairros centrais com boa infraestrutura, e os pobres vivem nas precárias e distantes periferias” (Caldeira, 2000, p. 211).

Autores como Prévot-Schapiro (2001), Sposito (2011) e Mendes (2011) aludem o processo de fragmentação da cidade à perda de sua unidade espacial. A falta de coesão entre as áreas urbanas, a ação e apropriação do espaço se dariam de forma parcelar, pois cada grupo social atuaria de forma segmentada de acordo com suas particularidades: renda, escolaridade, perfil cultural, idade, estilo de vida etc. De certo modo, também Souza (2008) concordaria com essa visão ao afirmar que fragmentos são “partes, frações de um todo que ou não se conectam mais, ou quase não se conectam mais umas com as outras” (Souza, 2008, p. 56).

Ao colocar em questão a ideia de cidade como unidade espacial, Sposito (2011, p. 134) aponta três pontos que devem ser considerados nos estudos urbanos:

Em primeiro no lugar [...] é fato, no período atual, que os tecidos urbanos se estabelecem, crescentemente, em descontinuidade, ainda que se possa reconhecer que os novos meios de transporte e comunicação propiciam continuidades espaciais, mesmo que as descontinuidades territoriais estejam definidas nas formas. Em segundo lugar, parece-me relevante frisar que não há unidade espacial, porque a ação sobre o espaço e a sua apropriação são sempre parcelares, na cidade atual. Diferentes pessoas movimentam-se e apropriam-se do espaço urbano de modos que lhe são peculiares, segundo condições, interesses e escolhas que são individuais, mas que são, também, determinados historicamente, segundo diversas formas de segmentação: idade, perfil cultural, condições socioeconômicas, segmentação profissional, preferências de bens e serviços etc. Destaco, ainda, um terceiro ponto para fundamentar esta tese: não é possível ver a cidade atual como unidade, porque as articulações entre ela e o campo se estabelecem são mais intensas do que nunca, porque não são apenas as relativas à divisão técnica, social e territorial do trabalho, aquelas que orientam as relações entre o rural e o urbano.

Na perspectiva da autora, o fato de a cidade não possuir mais uma morfologia integrada implica em redefinições do par centro-periferia. Neste contexto, temos uma estrutura urbana

polinucleada, com a multiplicação de áreas centrais na cidade. Há, portanto, um reforço e difusão da centralidade. Este novo padrão morfológico possui como tendência uma lógica fragmentária de produção da cidade.

A fragmentação socioespacial caracteriza-se como uma ruptura (parcial ou absoluta) entre partes da cidade, sob os planos sociais, econômicos e políticos (Gervais-Lambony, 2001), existindo, pois, uma autonomização das partes que podem ser representadas como um mosaico de fragmentos não coordenados que se justapõem (Séguin, 2011), onde indivíduos portadores de identidade comum se agrupam em espaço apropriados exclusivamente (Navez-Bouchanine, 2002).

Sposito (2007) chama a atenção para o fato de que as novas lógicas de estruturação das cidades vêm promovendo a ampliação das desigualdades socioespaciais. Analisando essas lógicas nas cidades médias, a autora destaca que

Têm sido reforçadas dinâmicas de segregação herdada de períodos anteriores e se iniciado, em alguns casos, processos de estruturação que apontam para a fragmentação do tecido sociopolítico-espacial, nos termos defendidos por Souza (2000). Igualmente, nota-se a tendência para a fragmentação socioespacial, sem ainda atingir a tessitura política das relações sociais, como se nota nas metrópoles, ainda que se tornem mais complexas as estruturas de distribuição das atividades econômicas e de funções sociais da cidade, com destaque para as residenciais, gerando enclaves de uso exclusivo em cidades médias (Sposito, 2007, p. 244).

Transformações socioeconômicas recentes impactaram na reestruturação do espaço urbano, principalmente nas metrópoles e nas cidades médias. A fragmentação socioespacial é identificada como um processo resultante dessas mudanças, acumulando novos conteúdos ao processo de urbanização, especialmente o latino-americano, baseado no modelo segregador centro-periferia. Autores como Prévot-Schapira (2001), Sposito (2011) e Mendes (2011) aludem o processo de fragmentação da cidade à perda de sua unidade espacial, uma vez que as ações e a apropriação do espaço se dariam de forma parcelar.

Pesquisas como a de Sposito e Góes (2013) evidenciaram a fragmentação socioespacial nas cidades médias paulistas de Marília, Presidente Prudente e São Carlos a partir de áreas residenciais de acesso restrito e controladas por sistema de segurança. Tal investigação deu ênfase a fragmentação socioespacial na dimensão do intraurbano destas cidades. Para as autoras supracitadas, no período da globalização, a homogeneização de espaços e pessoas se combina com os esforços de diferenciação para os agentes que constroem barreiras materiais e adotam estratégias de separação e controle em relação aos outros.

Nestes termos, a unidade espacial estaria dando lugar a uma lógica fragmentária que separa os indivíduos e o espaço, com contiguidade sem continuidade na cidade. Assim, o

capitalismo, por consequência de crises inerentes ao sistema, cria novas formas de produção e reprodução do espaço para a constante acumulação do capital, desencadeando subjetividades que se contrapõem a noção de direito à cidade proposta por Lefebvre (1991), isto é, ao direito à vida urbana em sua totalidade, resultado de uma nova sociedade pautada em outros valores que não aqueles que comandam a sociedade burocrática de consumo dirigido.

Para Sposito (2018), a relativa democratização verificada no Brasil nos últimos anos ao massificar-se o acesso a bens de consumo para uma expressiva parcela da população, acabou por influenciar, por parte das classes média e alta, a produção de espaços exclusivos para resolver as urgências da vida cotidiana, como agências bancárias especiais, condomínios exclusivos, *shopping centers*, etc. Este é um fenômeno que tem forte reatamento territorial nas cidades médias, e é este processo que pretendemos desvendar em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto.

2.4 Estrutura interurbana: do padrão hierárquico das interações espaciais à hierarquia-heterarquia

A estrutura espacial interurbana diz respeito à distribuição das cidades e seus relacionamentos. Sendo o sistema espacial um sistema aberto, o estudo das estruturas espaciais interurbanas requer a apreensão do movimento que dá conteúdo econômico, social, político e cultural a cada parcela do espaço regional, avaliando não só como as cidades se articulam entre si e com o espaço rural, mas também com os espaços nacional e global, ou seja, com outras instâncias e estruturas sociais e espaciais.

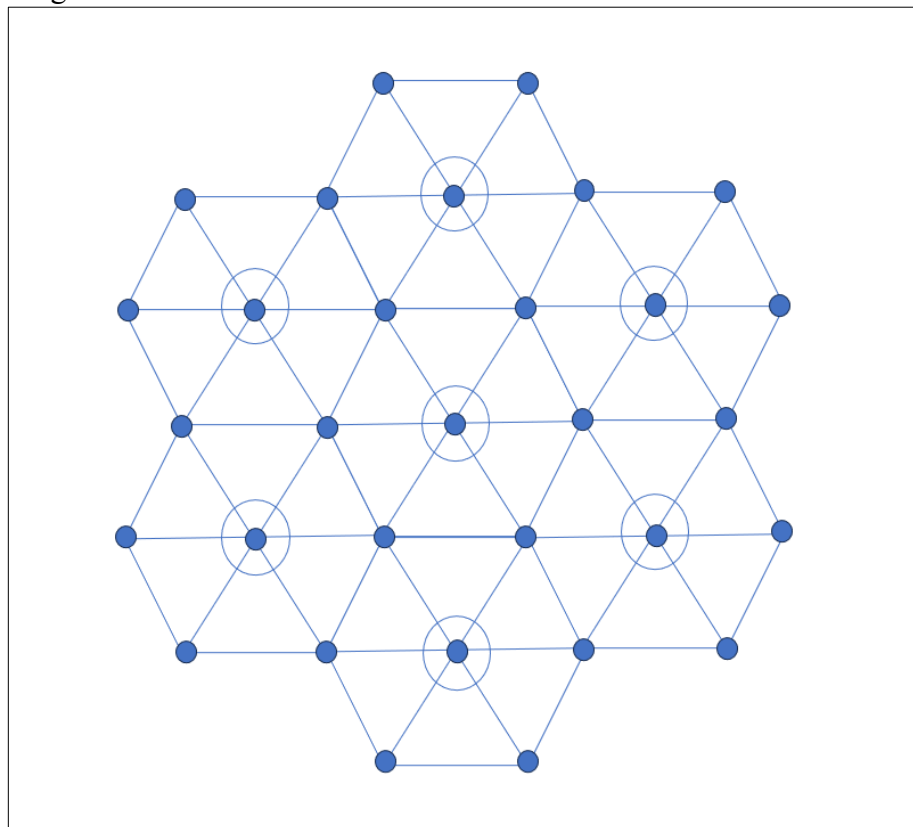
De um modo geral, a análise das estruturas interurbanas e de seus padrões espaciais está relacionada ao que se convencionou chamar de estudos da rede urbana. Um ponto de partida para a sustentação da nossa tese é entender que a rede urbana é “[...] um produto social, historicamente contextualizado, cujo papel crucial é o de, através das interações sociais espacializadas, articular toda a sociedade numa dada porção do espaço, garantindo a sua existência e reprodução” (Corrêa, 1997, p. 93). À vista disso, ao longo do tempo, a rede urbana adquire novos conteúdos e significados. Se a rede urbana é um produto social, tal reconhecimento requer que pensemos sobre a produção do espaço urbano na contemporaneidade.

Estudos clássicos de localização espacial como os de Von Thünen em 1826 (Teoria da Localização Agrícola), Alfred Weber em 1909 (Teoria da Localização Industrial) e August Lösch em 1940 (Teoria da Economia de Localização) constituíram, por muito tempo, a base

teórica e metodológica para as análises da organização econômica e espacial. Estes estudos tiveram como mérito a representação da estrutura espacial em seus contextos históricos, e revelam a força do padrão hierárquico nas interações espaciais.

No entanto, é a Teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller a gênese de uma reflexão teórica mais aprofundada sobre o assunto. Em 1933, o autor publicou a obra *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*, fundando uma teoria sobre a localização de bens e serviços, a quantidade de centros urbanos, suas dimensões e distribuição no espaço. As proposições do geógrafo alemão referem-se à análise dos núcleos urbanos diversos, entendidos como lugares centrais, nos quais se realizam funções centrais de distribuição de bens e serviços para uma população localizada em sua região de influência (hinterlândia). A partir das concepções de Christaller, podemos inferir que o nível hierárquico dos núcleos urbanos é determinado a partir da sua centralidade, resultado da capacidade de oferta de bens e serviços (Figura 05).

Figura 05 - Modelo da Teoria das Localidades Centrais de Christaller



Elaboração: Jefferson Fernandes

De acordo com Christaller, a cidade possui uma função principal, que é ser o centro de uma região, caracterizando-se como localidade central. Aqueles núcleos urbanos que não se destacam como centrais são chamados de dispersos, ou seja, fazem parte da região

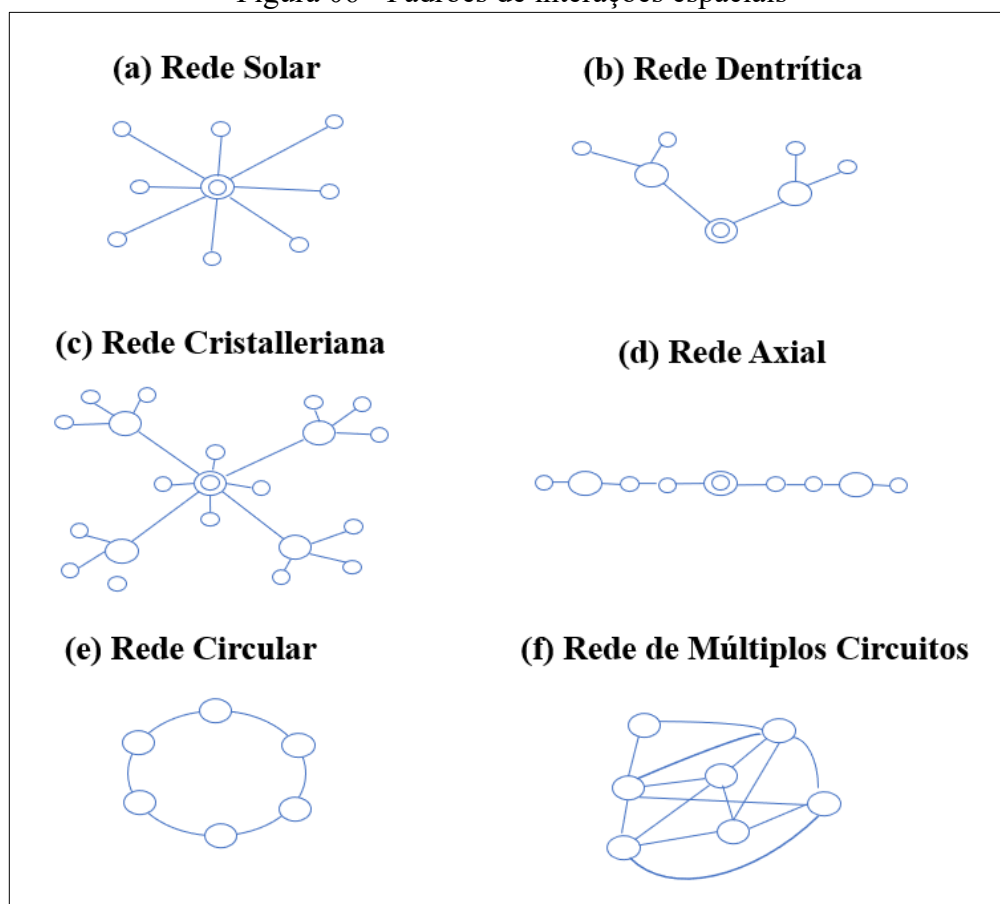
complementar que se estende em torno do núcleo central. Com base na Teoria das Localidades Centrais, a rede urbana pode ser compreendida através das funções exercidas pelas localidades, existindo princípios gerais reguladores do número, tamanho e distribuição dos núcleos de povoamento, variando, pois, a sua escala: grandes, médias e pequenas cidades e, ainda, pequenos núcleos semirrurais (Corrêa, 2006). Deste modo, a centralidade de um núcleo urbano é medida a partir da oferta de bens e serviços, pois quanto maior o número de funções, maior será a sua região de influência.

Outro grande estudioso da questão urbana e regional no século XX foi o geógrafo francês Michel Rochefort. Em seu trabalho *L'Organization Urbaine de l'Alsace*, publicado em 1960, um clássico da Geografia Urbana e Regional francesa, o autor discute a cidade e sua relação com a região. Para Rochefort, as cidades são centros que comandam e dirigem as atividades produtivas. Analisando a região da Alsácia, o autor busca entender a formação de uma rede de cidades e a hierarquia urbana com base nos fluxos econômicos. Assim, as cidades que desempenham o papel de coordenação e direção são denominadas de polos e, de acordo com a sua relevância e posição na rede, podem ser classificadas como polos regionais, nacionais ou internacionais.

As ideias de Christaller e de Rochefort inspiraram a realização de pesquisas de vários autores (Geógrafos ou não) e de instituições dedicadas ao planejamento urbano e regional, como é o caso do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) através dos estudos Regiões de Influência das Cidades (REGIC's), publicado em suas cinco versões (IBGE, 1972; 1987; 2000; 2008; 2020). Este estudo classifica as cidades brasileiras a partir dos seus papéis e funções, nos níveis de metrópole, capital regional, centro sub-regional e centro local. No Brasil, os estudos de Roberto Lobato Corrêa (1989; 1997; 2006) constituem um rico referencial de análise sobre as redes urbanas.

As estruturas espaciais interurbanas, por conseguinte, podem ser traduzidas em modelos de conexões espaciais. Corrêa (2006), partindo da análise do ciclo da reprodução ampliada do capital destacou, dentre os vários padrões de interação espacial, as redes solar, dendrítica, christalleriana, axial, circular e de múltiplos circuitos (Figura 06).

Figura 06 - Padrões de interações espaciais



Elaboração própria a partir de Corrêa (2006)

Corrêa (2006) nos explica que a rede solar se caracteriza pela localização central de um relativamente poderoso nó, ponto focal de vias e fluxos vinculados a nós muito menores. A rede christalleriana, por sua vez, é uma rede hierarquizada na qual o centro nodal de maior nível hierárquico tem uma localização central, ao passo que a rede axial se caracteriza pela disposição linear de nós, associada, via de regra, à existência de uma única via de tráfego linearmente disposta. Já a rede circular trata-se de rede na qual há um único circuito que abarca todos os nós, os quais estão dispostos de modo circular. Neste tipo de rede não há um centro nodal nitidamente dominante, ainda que os nós possam diferenciar-se entre si. Por fim, na rede de múltiplos circuitos existem várias ligações possíveis entre um mesmo par de nós. Difere, deste modo, dos demais padrões que se caracterizam por ligações que, entre os nós de um mesmo par, somente se realizam através de uma única via.

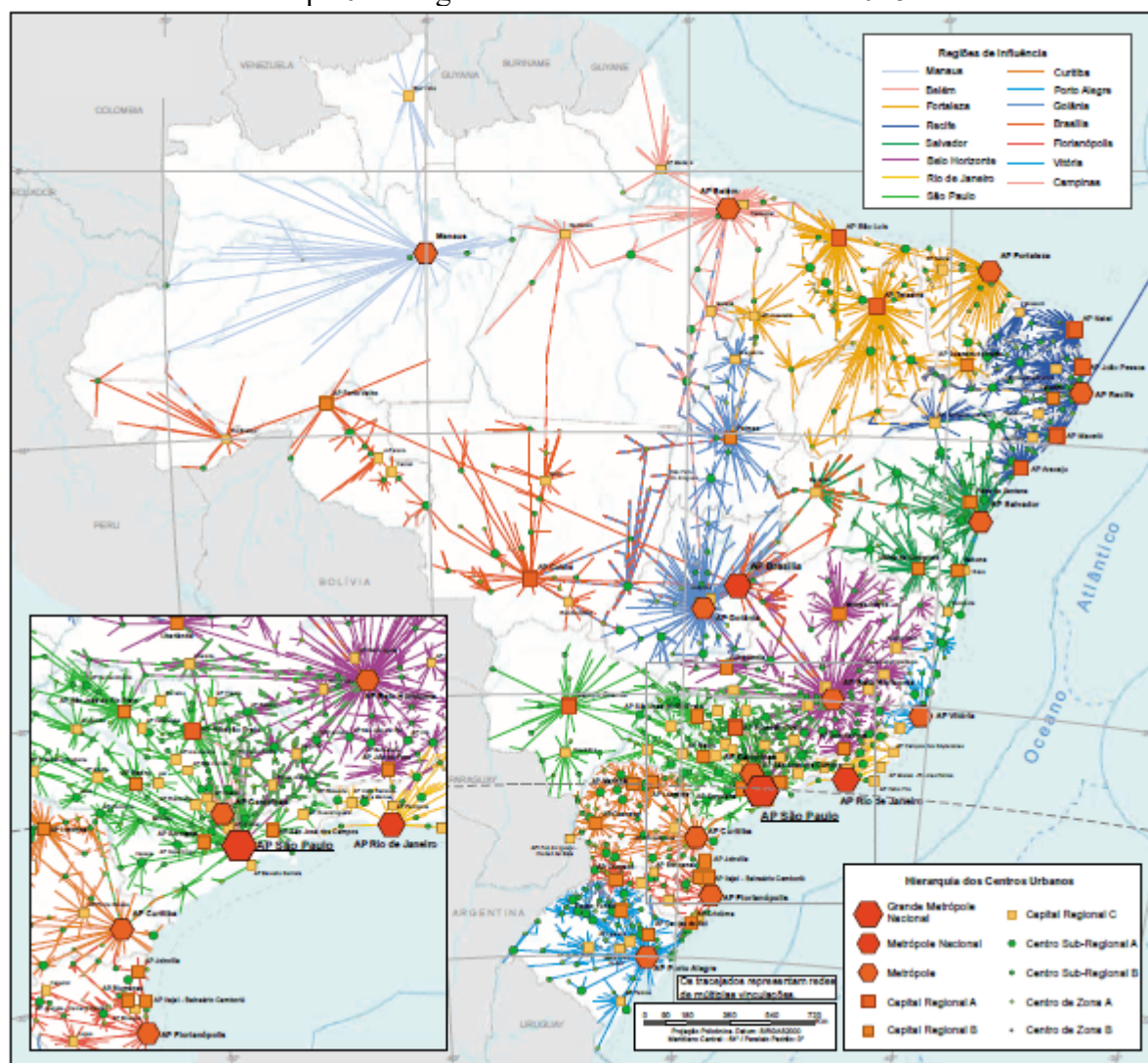
Como exemplos empíricos destas redes Corrêa (2006) destaca: a) rede solar - as cidades-estados ou cidades cerimoniais e suas aldeias tributárias, no modo de produção asiático; b) rede dendrítica - a rede urbana dos países de origem colonial em sua origem e a rede urbana amazônica no período da economia da borracha; c) rede christalleriana - a rede de lugares

centrais e as redes onde é preciso controlar os fluxos de informação ou viabilizar a distribuição de bens e serviços; d) rede axial - os povoamentos ao longo de eixos ferroviários que marcam, ainda hoje, várias redes regionais brasileiras; e) rede circular - os circuitos de mercados periódicos, de espetáculos teatrais, etc.; e f) rede de múltiplos circuitos - as rotas aéreas, ligações telefônicas e outras.

Desta forma, o modo de produção capitalista produz distintos arranjos espaciais na medida em que se diferenciam os centros urbanos ou quando os agentes sociais, visando reduzir custos e maximizar lucros, formam vantagens locacionais diferenciadas (Corrêa, 1989). Uma consequência direta disso é a diferenciação entre as cidades no interior de uma rede urbana.

Quando consideramos um país de grande extensão territorial como o Brasil, e dadas as suas profundas desigualdades socioespaciais, a compreensão da dinâmica da sua rede urbana é fundamental para o planejamento e organização do território nacional. Por esta razão, os estudos realizados pelo IBGE relativos à hierarquia e a área de influência das cidades brasileiras desde a década de 1960 são tão importantes. Apoiados em diferentes concepções teórico-metodológicas, os estudos evidenciam as mudanças e permanências na rede urbana ao longo do tempo. O Mapa 02 expressa a atual organização da rede urbana brasileira, com um padrão espacial que nos revela o hierárquico e o não-hierárquico na estrutura da rede.

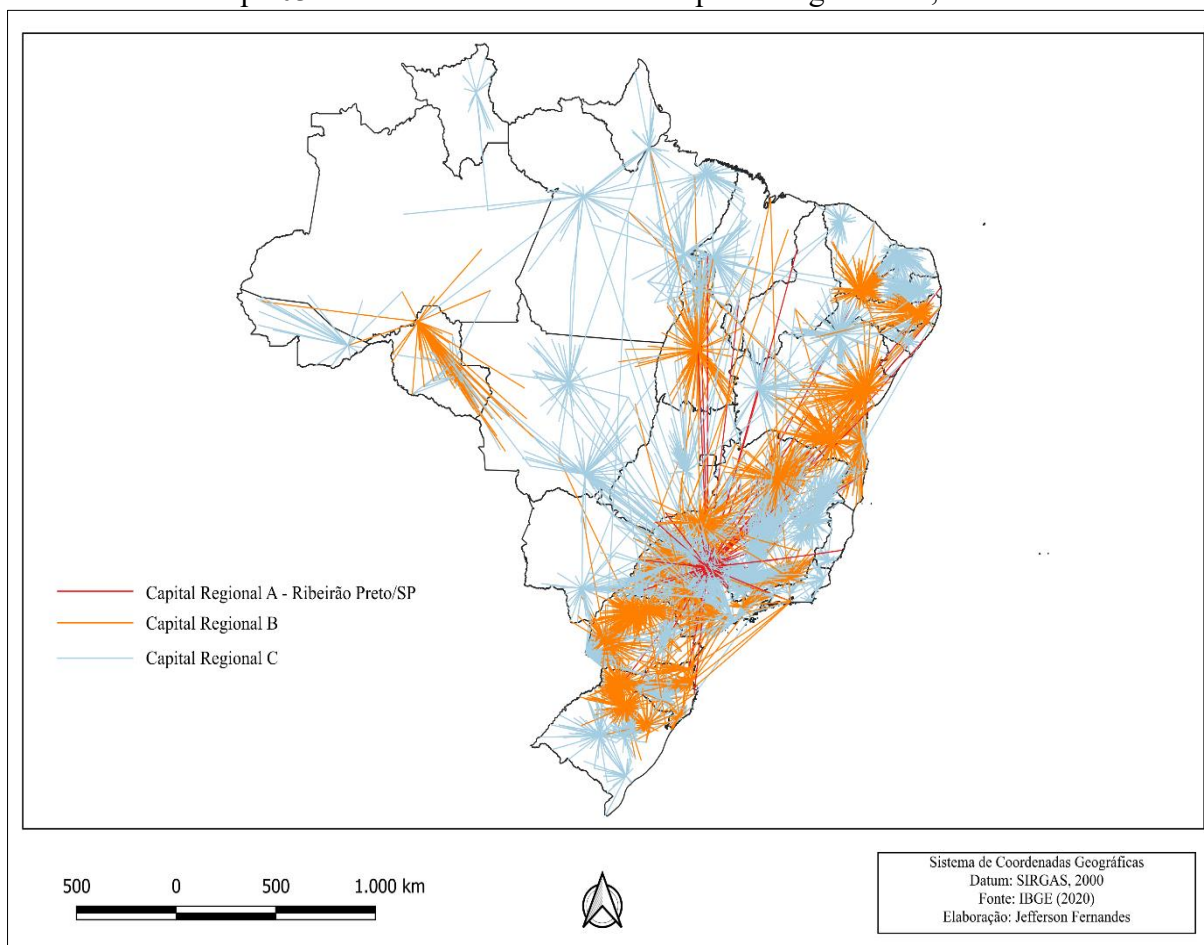
Mapa 02 - Região de Influência das Cidades - 2018



Fonte: IBGE (2020)

O que o mapa nos indica, para além da centralidade do Brasil metropolitano, sobretudo da Grande Metrópole São Paulo, são as interações espaciais estabelecidas pelo Brasil do interior, com destaque para os centros urbanos intermediários. Nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste há o desvelar de novas centralidades urbanas até então pouco integradas à rede urbana nacional. Tal contexto ocorre, pois, com o avanço da divisão técnica e territorial do trabalho e as transformações decorrentes das novas formas de comunicação, se tornou mais densa a organização do espaço em rede. No mapa abaixo é possível visualizar a centralidade das capitais regionais nos níveis A, B e C, notadamente cidades médias ou de porte médio localizadas em distintas partes do território nacional (Mapa 03). Vale salientar que o Brasil possui 08 cidades classificadas como Capitais Regionais A. Destas, apenas Ribeirão Preto não constitui uma capital estadual. Por este motivo optamos por representar a cidade média paulista no mapa.

Mapa 03 – Centralidade urbana das Capitais Regionais A, B e C



Fonte: IBGE (2020). Elaboração: Jefferson Fernandes

Santos (1993) já chamava a atenção para o fato de os grandes centros metropolitanos começarem a apresentar taxas de crescimento econômico e populacional menores em relação às cidades da sua região, bem como as cidades médias e pequenas em diversas partes do território nacional. Com a involução metropolitana, passou-se a observar uma outra tendência da realidade urbana brasileira, ou seja, a maior presença de cidades médias e a ampliação da sua região de influência. Isto não significa que as metrópoles deixaram de ser os centros de comando no sistema urbano, mas os conteúdos das relações interurbanas foram redefinidos.

A reestruturação urbana e os novos papéis das cidades médias implicaram na ruptura de antigos padrões da organização socioespacial. Segundo Corrêa (2006), a rede urbana brasileira caracterizava-se, até a década de 1970, por uma pequena complexidade funcional dos seus centros urbanos, com baixo grau de articulação e fluxos predominantemente regionais. Havia, assim, uma grande concentração dos principais núcleos urbanos na porção Centro-Sul do país e na faixa litorânea do Nordeste brasileiro.

Neste sentido, ao longo do tempo, a rede urbana ganhou novos conteúdos e significados. As mudanças na estrutura da rede urbana brasileira nas últimas décadas podem ser explicadas pela desconcentração, ampliação e diversificação das atividades industriais; a modernização e capitalização do campo; as inovações organizacionais junto aos setores industriais, comerciais e de serviços; a ampliação de uma base técnica associada aos transportes e as comunicações (Corrêa, 2006).

Com a intensificação da mundialização da economia e a complexa geometria das redes, trabalhos como o de Camagni (2005) têm buscado oferecer perspectivas sobre o tema em tela. O autor italiano lança um olhar crítico sobre a rede urbana e destaca a diminuição progressiva das relações do tipo hierárquicas entre as cidades e a tendência de uma organização espacial de cooperação e competitividade entre os centros urbanos de diferentes tipos. Para Camagni (2005, p. 79):

Toda actividad localizada sobre el espacio físico, ya sea ésta una unidad de producción, una unidad demográfica o una ciudad, desarrolla con el entorno que rodea una compleja red de relaciones bidireccionales que tienen lugar en múltiples niveles. Por un lado, alrededor de esta actividad se materializa un complejo campo de fuerzas de atracción, de irradiación, de repulsión, de cooperación que suministran, por así decirlo, la energía de base para el funcionamiento (y la existencia misma) del sistema territorial. Por otro lado, todas las actividades localizadas en el entorno ejercen a su vez una influencia sobre el primer centro, a través de los canales más diversos: relaciones comerciales de importación y de exportación de bienes y sobre todo de servicios; movimientos de factores de producción y, en particular, movimientos diarios casa-trabajo o migratorios de población; difusión de know-how y de información; interacción a través de las redes de comunicación y de transporte; relaciones que se pueden instaurar en el territorio entre entidades más o menos complejas.

Ao analisar as cidades médias paulistas de Marília, Bauru e São José do Rio Preto como pontos de articulação de diversas escalas geográficas, Catelan (2013) construiu uma perspectiva teórica e de método, onde as cidades médias são tomadas por suas funções e papéis sem o compromisso de classificá-las em algum nível e/ou patamar da hierarquia urbana. O autor propõe a noção de heterarquia urbana, isto é, uma complementação à noção de hierarquia, pois, como destaca o próprio autor, é preciso entender a rede urbana considerando o par dialético hierárquico/heterárquico. É proposta, portanto, uma leitura das interações espaciais de forma interescalar, e, para isso, considera importante a discussão sobre o espaço, o tempo e o movimento como categorias de análise para apreender a reprodução social. Segundo o autor:

A rede urbana é dinâmica e complexa e, por isso, sua estruturação hierárquica deve ser reconhecida, devido à existência de cidades com diferenças funcionais, mas deve-se reconhecer também que qualquer uma delas pode participar das interações espaciais interescares, dependendo dos interesses articulados entre agentes econômicos tanto do local e do regional quanto de escalas mais amplas, sobretudo a global (...) A essa

condição das articulações que extrapolam os limites da estruturação hierárquica, preferimos denominar Heterarquia Urbana, para entendermos, não somente as cidades médias, mas as articulações na rede urbana em geral, tendo como proposta analítica o movimento complexo das interações espaço-temporais e da inter-relação das escalas geográficas (Catelan, 2013, p. 13)

Tal proposição concebe o movimento relacional do espaço como dimensão analítica chave para entender a complexidade da rede urbana contemporânea. Centrando sua abordagem sobre as chamadas cidades médias, o autor destaca que “as horizontalidades e as verticalidades encontram-se nestas cidades, fazendo com que suas funções e papéis sejam reconhecidos, tanto na consolidação de uma rede regional, como pela interação com as lógicas das escalas nacional e, principalmente, a global” (Catelan, 2012, p. 13).

O próprio IBGE ressaltou a importância do par hierarquia-heterarquia para a leitura da complexidade da rede urbana contemporânea, ao considerar que:

As cidades articulam-se entre si compondo um sistema hierárquico e heterárquico (de complementariedade) de funções (SPOSITO; CATELAN, 2014). Desta forma, elas são hubs de uma ou mais redes de cidades que se articulam de modo a viabilizar o fluxo de mercadorias, informações e ordens (IBGE, 2017, p. 10)

A perspectiva da heterarquia urbana nos permite uma leitura das articulações das cidades em múltiplas escalas, o que rompe com a estrutura do padrão rígido de uma rede urbana hierárquica com controle da grande metrópole, uma vez que, diante da unicidade técnica no sistema-mundo (Santos, 2012), não somente a metrópole, mas também as cidades médias e pequenas, são pontos (ou nós) importantes de articulação na rede urbana com fluxos de toda ordem (pessoas, mercadorias, informações).

Ao levarmos em conta o movimento do capitalismo em seu modelo globalizado, neoliberal e de acumulação flexível (Harvey, 1996), a heterarquia urbana ganha força como referencial analítico para a leitura da urbanização. No atual ciclo de acumulação do capital, onde há a necessidade constante de redução do tempo entre a produção e o consumo, a rede urbana, a rede de transportes e de comunicações permitem a ligação entre lugares próximos e distantes. Isto nos faz assistir ao saltar das escalas geográficas ao qual se referia Smith (2002).

A inserção das cidades médias nas novas lógicas econômicas globais vem apontando para um processo de reestruturação da rede urbana, com movimentos hierárquicos e heterárquicos no território. Estas cidades têm ampliado a sua importância na divisão interurbana do trabalho, assumindo certo protagonismo no desenvolvimento econômico regional e redefinindo antigos padrões espaciais com controle exclusivo da metrópole.

2.5 O alargamento dos contextos: nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades

É bem verdade que a ciência moderna se pautou fortemente em dualismos como a natureza e a sociedade; o sujeito e o objeto. Na Geografia, além dos exemplos citados, podemos elencar o rural e o urbano; a Geografia Física e a Geografia Humana. Esta raiz filosófica do “separar para compreender o todo” tem forte tradição nos estudos urbanos, reconhecendo-se duas escalas de análise distintas: a cidade e a rede urbana. Daí o encaminhamento metodológico de trabalharmos com nexos espaciais, pois o alargamento dos contextos e a expansão do meio técnico-científico-informacional (Santos, 2012) vem impondo a necessidade de repensarmos a própria produção do conhecimento geográfico.

A palavra *nexo* significa a união ou combinação entre duas partes que normalmente estariam separadas. O *nexo* pode ser algo metafórico/abstrato, assim como algo material/explicito. Nosso exercício investigativo consiste em caminhar entre a abstração e a materialidade, com uma perspectiva voltada para a produção da escala geográfica, que capta os movimentos e articulações, e não da escala cartográfica, tecnicamente representável através de cartas e mapas.

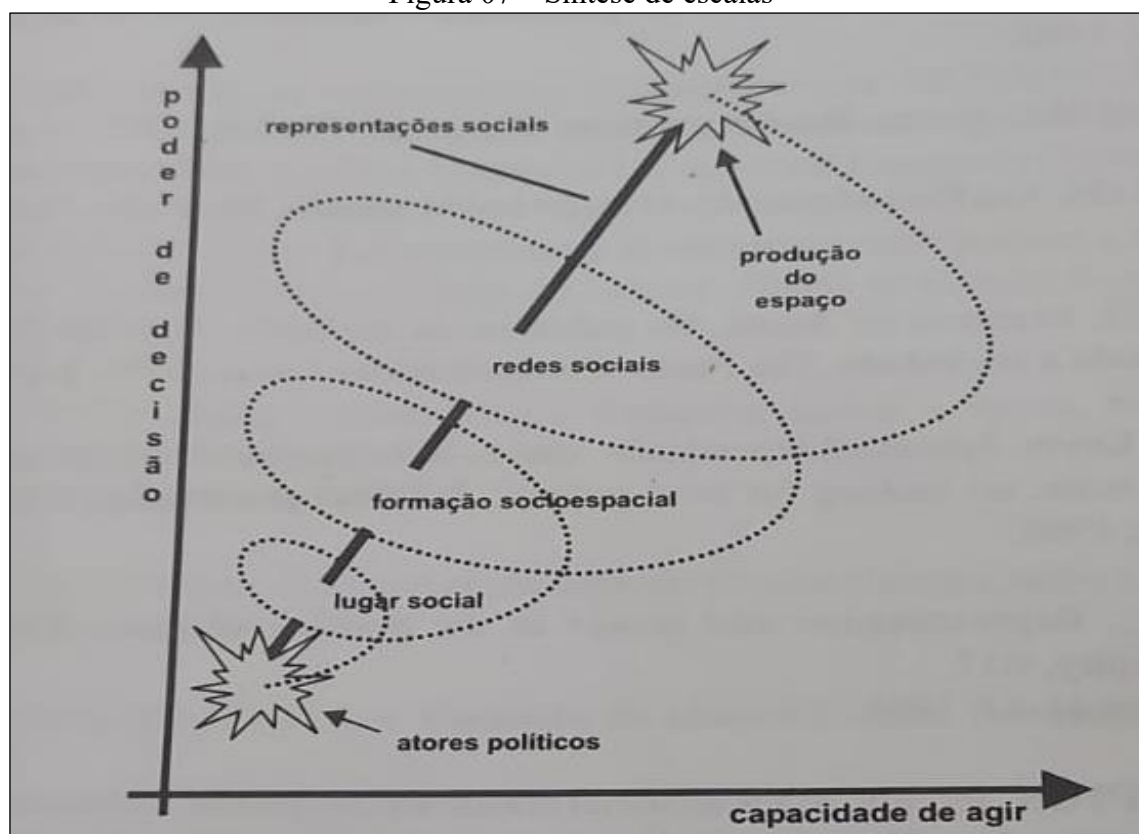
Como bem nos advertiu Castro (1995), devemos fugir do uso acomodado da noção de escala. É nesta perspectiva que Melazzo e Castro (2008, p. 137) apontam desafios epistemológicos e metodológicos da pesquisa, quais sejam: “como conciliar o caráter discreto das escalas (apreendidas aqui como fronteiras) à continuidade fundamental e concreta do mundo real? Como ter certeza da existência de um processo, se não temos antes a certeza de que escolhemos a escala correta que fornece sua interpretação ou representação?” Em síntese, é possível afirmar que mudando a escala mudamos também a compreensão dos processos e fenômenos que pretendemos prescrever.

Diversos estudos já trataram das articulações entre as escalas geográficas como uma condição *sine qua non* para o entendimento da complexidade espacial contemporânea (Smith, 1992; Guimarães, 2003; Sposito, 2006; Vainer, 2006; Mellazo e Castro, 2008; Batella, 2013; Brenner, 2013; Catelan, 2013; Miranda Neto, 2016), daí a profusão de termos como interescalaridade, multiescalaridade, pluriescalaridade e transescalaridade. Contudo, um ponto comum entre estes pesquisadores é o questionamento da tradicional maneira de colocarmos a escala como sendo algo *a priori* na pesquisa, sendo que, na verdade, a escala é construída e percebida socialmente, tal como o próprio espaço.

Brenner (2010) lança luz neste debate ao evidenciar os processos de escalonamento e reescalonamento para se referir aos rearranjos dos vínculos entre as escalas geográficas. Para o autor, as escalas são resultados provisoriamente estabilizados, não cabendo ao pesquisador analisá-las como uma realidade fixa. Cita como exemplo a reterritorialização de cidades e Estados no atual ciclo da globalização, cujas formas e manifestam em escalas geográficas sobrepostas.

Guimarães (2003), por sua vez, propõe que o pesquisador trabalhe na perspectiva escalar a partir de um movimento espiral do espaço, pois a interação da realidade é percebida mediante a práxis social do investigador (Figura 07). É assim que damos sentido ao mundo a partir das nossas representações, do nosso lugar social e enquanto atores políticos. Deste modo, para o autor, seria fundamental identificar as diferenças internas de cada escala geográfica, as fronteiras entre as escalas em jogo e as possibilidades de se movimentar entre elas, num movimento permanente de ir e vir.

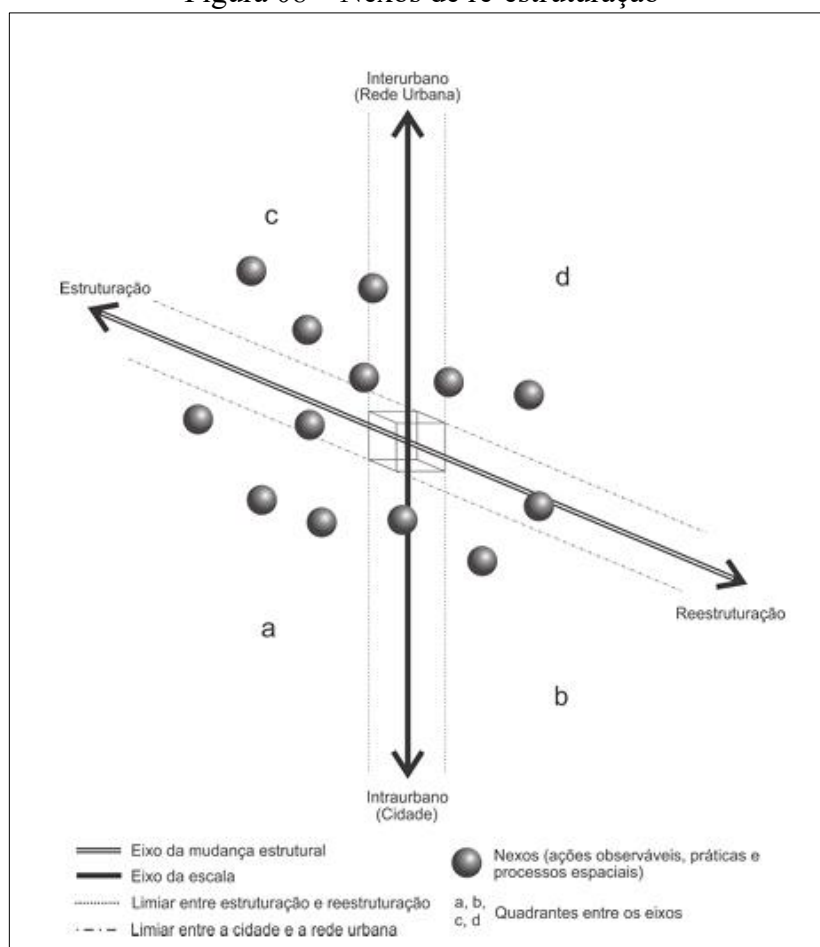
Figura 07 – Síntese de escalas



Fonte: Guimarães (2003)

Entre as diversas propostas metodológicas para a compreensão das escalas e, de modo especial, das escalas intraurbana e interurbana, consideramos a de Miranda Neto (2016) a que mais contempla os objetivos adotados na presente pesquisa a partir do que chamou de “nexos de re-estruturação” (Figura 08).

Figura 08 – Nexos de re-estruturação



Fonte: Miranda Neto (2016)

Apoiando-se na concepção de Sposito (2004) de reestruturação urbana e da cidade, e da noção de limiar desenvolvido por Batella (2013), o autor analisou o papel da Usina Hidrelétrica de Belo Monte em Altamira/PA nas transformações ou não da rede urbana regional e da estrutura interna da cidade paraense. Para o autor este esquema:

[...] pode servir como contribuição para o estudo de cidades que atravessam mudanças na forma urbana ou nas relações que estabelecem no âmbito da rede, mas que não representam uma passagem expressiva para uma nova realidade. Algumas cidades médias, por exemplo, apesar de possuírem papéis de centralidade históricos, não

apresentam um dinamismo equivalente em suas características internas e, por isso, podem ser concebidas através de processos muito mais vinculados à estruturação da cidade (quadrante “a” da Figura 1). Outras cidades, entretanto, podem apresentar mudanças importantes nas intersecções entre a reestruturação e a cidade (quadrante “b” da Figura 1), porém não muito expressivas nas vinculações entre a reestruturação e a rede urbana (quadrante “d” da Figura 1). Pelo fato de muitos aspectos da realidade empírica não apresentarem transformações mais profundas, o reconhecimento dos limiares é um fator de importância e que merece uma exposição mais dedicada (Miranda Neto, 2016, p. 60).

Neste sentido, um nexos pode desencadear um processo de reestruturação urbana, mas não o de reestruturação da cidade (e vice-versa), bem como podem ocorrer os dois processos no mesmo espaço-tempo. Partindo deste entendimento, e apoiando-se nos conceitos de sistema e estrutura urbana que sustentam os processos particulares (ver matriz analítica no capítulo 1), a presente pesquisa busca analisar como as indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto provocam alterações ou não tanto na dimensão intraurbana como interurbana. Embora façamos uma distinção entre “re-estruturação” e “(re)estruturação”, nossa investigação baseia-se fortemente no esquema desenvolvido por Miranda Neto (2016), conforme pode ser visualizado na figura abaixo.

Figura 09 – Os nexos espaciais da (re)estruturação trabalhados na pesquisa



Elaboração: Jefferson Fernandes

Neste modelo teórico e operacional, devemos considerar a situação geográfica de cada cidade, os atores políticos em questão e as lógicas e as estratégias espaciais das empresas (Sposito e Sposito, 2017) que expressam, assim, ritmos e intensidades variadas nas transformações e/ou nas permanências das estruturas espaciais. Batella (2013, p. 54) colabora com esta discussão ao ressaltar a necessidade de identificarmos o cenário diversificado de atuação das cidades médias na nova divisão territorial do trabalho. Para tanto, destaca o conceito de limiar como um recurso interessante de análise:

O conceito de limiar se inscreve num registro mais amplo, que envolve movimento, passagens, transbordamentos e transgressões. O limiar se difere da fronteira por não se limitar a separar territórios, mas por permitir a transição entre duas condições diferentes e/ou muitas das vezes opostas.

Nessa acepção, o limiar difere de fronteira por corresponder a uma transição e não propriamente a um limite ou a uma linha que separa duas realidades. O conceito de limiar permite superar os tipos ideais de classificação, assim como as definições mais apressadas a respeito das transformações pelas quais atravessam as cidades médias na atualidade. Logo, no limiar entre as escalas da cidade e da rede urbana estão os nexos.

Os nexos nos ajudam a pensar na correlação entre o que está e o que não está no interior e entre as estruturas da cidade e da rede urbana. Neste trabalho os nexos são definidos como as indústrias, os *shopping centers*, os aeroportos e as franquias. Tais objetos técnicos e as ações que os envolvem contribuem para acelerar processos anteriormente pouco dinâmicos, além de criar práticas espaciais alinhadas aos interesses hegemônicos, que se expressam na vida urbana através da diferenciação e da desigualdade. Outrossim, impulsionam a expansão territorial e o surgimento de novas centralidades, modificando, portanto, a estrutura das cidades, gerando em muitas delas a fragmentação do tecido urbano.

Nosso desafio nesta tese é analisar as cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, nos termos de Santos (2009, p. 114), entre uma economia política da urbanização e uma economia política da cidade:

Uma coisa é a economia política da urbanização, que levaria em conta uma divisão social do trabalho, que dá, com a divisão territorial do trabalho, a repartição dos instrumentos de trabalho, do emprego e dos homens na superfície de um país. A economia política da cidade seria outra coisa diferente, porque seria a forma como a cidade, ela própria, se organiza, em face da produção e como os diversos atores da vida urbana encontram seu lugar, em cada momento, dentro da cidade.

Entender as cidades médias aqui estudadas a partir destas duas perspectivas nos leva a necessidade de estabelecer nexos espaciais. Estes nexos se relacionam às novas lógicas econômicas e espaciais das empresas (Sposito; Sposito, 2017), e se estabelecem a partir das estratégias locacionais do capital de modo a aperfeiçoar o espaço urbano à acumulação capitalista.

Há, portanto, um redesenho técnico do território, materializado através de objetos modernos que facilitaram a interconexão entre os lugares. A instrumentalização do espaço urbano das cidades médias se articula ao movimento das forças hegemônicas da mundialização. Nossos esforços concentram-se, assim, na tentativa de compreender a cidade como um objeto multiescalar e multiespectral (Domingues, 1999), analisando como o capital e os agentes econômicos articulam e fragmentam simultaneamente o espaço urbano.

A adoção de nexos espaciais como perspectiva central da pesquisa nos permite, portanto, transitar entre as permanências e a mudanças, e a utilizar a escala geográfica no seu sentido mais amplo, isto é, como um “artifício analítico que dá visibilidade ao real” (Castro, 1995, p. 133). Esta posição teórica e metodológica é fundamental para o aprofundamento das discussões sobre os caminhos da urbanização brasileira, em especial no âmbito das chamadas cidades médias.

Síntese

Os processos aqui descritos relacionam-se com o nosso objetivo específico “Construir um modelo teórico-explicativo das articulações entre as estruturas intraurbana e interurbana”. Buscamos, com isso, trazer algumas considerações teóricas que fundamentam a nossa pesquisa de doutoramento, cuja manifestação empírica dos conceitos e noções apresentados tentaremos realizar no decorrer do texto.

A proposta dos nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades, ao nosso ver, mostra-se como promissora para uma perspectiva que leve em conta as duas escalas de manifestação do urbano: intraurbano e interurbano. Isto nos ajuda, em grande parte, a entendermos os processos e fenômenos urbanos em sua totalidade, o que não esgota a necessidade de sempre problematizarmos, no campo da Geografia, como as duas escalas podem ser integradas em um mesmo estudo. Tal abordagem se faz necessária, pois, no nosso entendimento, a inserção das cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto nos novos contextos

da economia global promove a quebra de padrões espaciais estabelecidos até as últimas décadas que marcaram a transição do século XX para o século XXI.

Por conseguinte, procurando realizar uma abordagem comprometida em entender, a partir da realidade urbana de duas cidades médias brasileiras, suas conexões com outras escalas geográficas (regional, nacional, global), urge verificarmos qual a influência de outras escalas espaciais na materialização dos seus espaços urbanos.

Partimos do pressuposto, então, de que os processos de estruturação e reestruturação devem ser analisados considerando a dinâmica de cada localidade, bem com a sua dimensão urbana e/ou da cidade, sem a generalização que, muitas vezes, nos conduz a resultados apenas parciais. Neste contexto, as indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias são entendidos como objetos espaciais que participam de um conjunto de acontecimentos que se expressam nas permanências e/ou nas mudanças.



Casas. Mario Zanini (1976)

CAPÍTULO 3 – INDÚSTRIAS, AEROPORTOS, *SHOPPING CENTERS* E FRANQUIAS: A SINERGIA ESCALAR EM CIDADES MÉDIAS

O poder, mais do que nunca, não está nem no local nem no regional, nem no nacional nem no global, mas na capacidade de articular escalas e intervir de modo transescalar (Carlos Vainer)

O excerto de Vainer (2006, p. 28) nos remete ao fato de que a questão da escala geográfica tem se tornado, cada vez mais, uma condição e um desafio para as pesquisas urbanas. As interações espaciais na economia global vêm apontando para a existência de fluxos hierárquicos e heterárquicos no território, ao mesmo tempo em que a produção da diferenciação e da desigualdade socioespacial nas cidades se intensificam e ganham novos conteúdos. Neste contexto, as cidades médias constituem palco privilegiado para as análises das transformações urbanas em curso.

Em trabalho anterior (Fernandes e Catelan, 2023)¹⁹ destacamos como as cidades médias, a partir dos objetos espaciais e das ações aqui analisados, estabelecem fluxos diversos que escapam a um padrão hierárquico na rede urbana. As reflexões proporcionadas pela referida pesquisa estão na motivação da construção deste capítulo, onde trataremos como as indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias atuam como vetores da (re)estruturação urbana e das cidades.

3.1 Reestruturação produtiva: a indústria fora da órbita metropolitana

A industrialização revolucionou o processo de urbanização, tornando seu ritmo muito mais acelerado. Isto alterou o papel desempenhado pelas cidades e a sua estrutura interna. Estes espaços, antes autônomos, passaram a se integrar com outros lugares, constituindo as redes urbanas, ocasionando a especialização dos lugares e consequentemente a hierarquização urbana. A evolução das atividades industriais permitiu uma produção em larga escala, provocando a difusão de uma sociedade de consumo em massa e promovendo uma homogeneização dos valores culturais. Tal processo é facilmente perceptível na paisagem urbana (Sposito, 1988)

No Brasil, a industrialização teve início no século XIX, com a criação das primeiras manufaturas em território nacional. No entanto, o processo se intensificou a partir da década de 1930 durante o governo de Getúlio Vargas. Alguns fatores contribuíram para o desenvolvimento industrial brasileiro, considerado tardio no contexto da economia global, como a política de substituição de importações e a abertura de mercado para investimentos estrangeiros (Suzigan, 1986)

No processo de desenvolvimento e consolidação da industrialização da economia brasileira, essa atividade se concentrou no estado de São Paulo. Entretanto, a partir da década

¹⁹ Artigo publicado na revista *Mercator* com o título “Cidades médias e as expressões da hierarquia-heterarquia no sistema urbano brasileiro”.

de 1970, ocorrem profundas alterações nas políticas espaciais com a relativa desconcentração da industrialização.

O processo desconcentração industrial a partir de São Paulo em direção a outros estados e regiões do país ocorreu visando encontrar outros espaços vantajosos para reprodução do capital, com menor custo da força de trabalho, incentivos fiscais, isenção de alguns impostos, instalações elétricas e de água, telefonia, etc. Logo, as alterações do sistema produtivo pautado nos ideais fordistas para a fragmentação do processo produtivo impulsionaram uma desconcentração industrial multiescalar e o surgimento de novas áreas de desenvolvimento (Matta, 2009).

No Brasil, o processo de reestruturação produtiva ganhou força nos anos 1990 por dois fatores fundamentais: a crise econômica no mercado interno e a política de abertura adotada pelo governo de Fernando Collor. Com efeito, a redução das tarifas de importação provocada pela abertura econômica forçou as empresas a buscar por inovações mais efetivas, estratégias de produtividade e qualidade nos produtos para fazer frente à concorrência internacional (Suzigan, 1996). Nesse contexto, a “competitividade” passou a ser palavra de ordem que se impôs às empresas industriais diante da maior necessidade de eficiência da gestão de negócios.

Neste processo, a reestruturação produtiva pareceu ser mais significativa em centros industriais já consolidados e regiões metropolitanas, sobretudo na grande São Paulo. Todavia, começam a ser observadas fortes transformações em cidades de porte intermediário na rede urbana brasileira, que se tornaram espaços alternativos no processo de reestruturação. Surgem, então, novos espaços industriais, pois possuem infraestruturas (ou são criadas) capazes de receber as novas indústrias.

Nas cidades médias começa a emergir, portanto, um novo paradigma tecnológico, especialmente quando afetadas pela expansão do meio técnico-científico-informacional (Santos, 2012), seja pela configuração territorial, seja pela possibilidade de geração de fluxos materiais e de fluxos imateriais. Esses resultam do expressivo crescimento econômico no qual sobressaem, primordialmente, as atividades de caráter urbano-industrial, comércio e serviços.

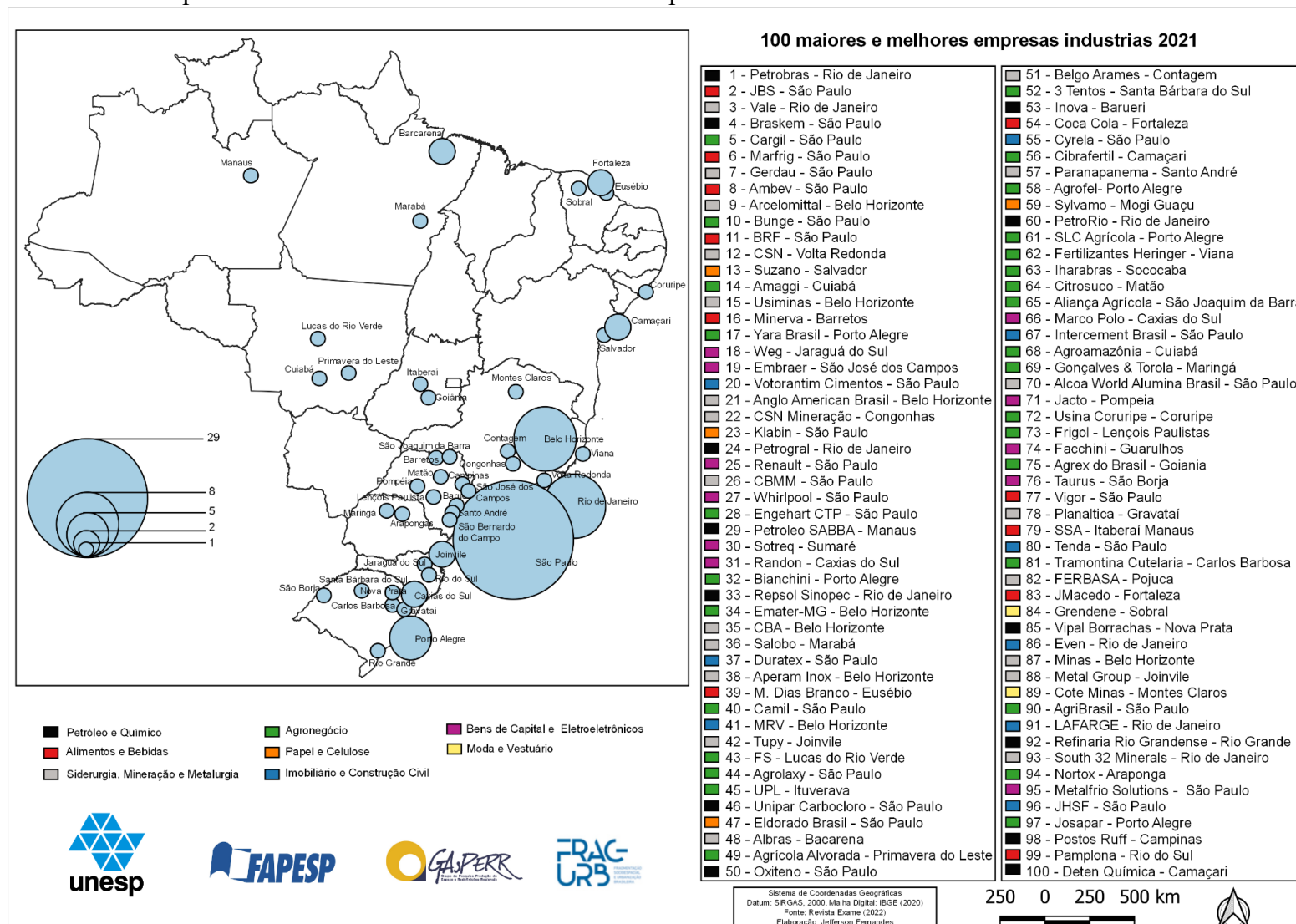
Pesquisas como as de Gomes (2011) e Pereira Júnior e Sposito (2013) alertam para a industrialização e seus rebatimentos sobre a organização espacial brasileira. Neste contexto, algumas cidades médias despontam como tecnopólos decorrentes das alterações provocadas em suas economias por meio da reestruturação produtiva, das mudanças processuais do trabalho e das novas tecnologias nelas inseridas.

Uma análise estritamente econômica não pode dar conta da complexidade dos processos aqui narrados, pois “[...] as técnicas presentes na fábrica e no escritório ou incorporadas ao

próprio solo como infraestruturas acabam por condicionar as formas de trabalho, as relações sociais e a vida cotidiana” (Santos, 2012, p. 20). Isto significa que as mudanças em curso nas cidades médias também envolvem os modos de ser, pensar, agir e sentir. Daí a importância de se abordar as questões que envolvem as relações de trabalho. Contudo, tal perspectiva foge do objetivo proposto nesta tese, mas constitui um ponto a ser retomado em pesquisas futuras.

Destarte, o processo de reestruturação produtiva em curso tem suas implicações na dinâmica espacial de centros urbanos de diferentes portes e tamanhos, bem como no processo produtivo e no mercado de trabalho. Ele é mais sintomático nos centros industriais já consolidados, no entanto, começa a se manifestar também nas cidades de porte intermediário (Mapa 04). Hoje, mais que antes, essas cidades configuram-se como novos espaços produtivos, pois a partir delas e em direção a elas originam-se fluxos diversos.

Mapa 04 - Sedes das 100 maiores e melhores empresas industriais no território brasileiro - 2021



Fonte: Revista Exame (2022). Elaboração: Jefferson Fernandes

Em um primeiro momento, este mapa pode ser lido questionando-se a representatividade política das cidades médias, pois em um período da história em que os grandes capitais ampliam seu alcance espacial, observa-se que a maioria das sedes das principais indústrias estão situadas nos espaços metropolitanos como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Todavia, este *ranking* pode nos conduzir a um outro olhar sobre a urbanização brasileira, com destaque para empresas industriais cujas sedes estão em cidades não-metropolitanas como Sobral/CE (Grendene), Joinville/SC (Tupy), Marabá/PA (Salobo), São Borja/RS (Taurus), Montes Claros/MG (Cote Minas), Santa Bárbara do Sul/RS (3 Tentos), Lucas do Rio Verde/MT (FS) e Primavera do Leste/MT (Agrícola Alvorada).

Isto nos mostra uma nova tendência na estruturação econômica do território na transição do século XX para o século XXI. A emergência de centros empresariais ligados ao setor industrial distantes dos centros metropolitanos tradicionais nos dá importantes indícios de um cenário de reestruturação produtiva que tem fortes rebatimentos na estrutura espacial urbana, pois modificam os papéis das cidades médias na nova divisão territorial do trabalho.

Com base na perspectiva apontada por Sposito e Sposito (2017) sobre as lógicas e as estratégias das empresas, podemos observar uma centralização espacial do capital (vide o maior número de empresas em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte), uma desconcentração espacial da produção em direção ao interior do Brasil e uma maior articulação entre escalas geográficas com novos fluxos econômicos no território. Sobre este novo contexto, Sposito (2006, p. 148) nos narra que:

A reestruturação produtiva que vem promovendo a substituição desse sistema pelo sistema de produção flexível, exige a redefinição dos papéis das cidades médias, promovendo oportunidades econômicas para essas cidades de desempenharem papéis industriais ou comerciais e de serviços que estiveram, durante grande parte dos séculos XIX e XX, restritos às metrópoles e cidades grandes, e, simultaneamente, têm trazido para essas cidades, tanto para outras, maior instabilidade no que refere à definição de seus papéis na divisão econômica do trabalho, que pressupõe uma divisão territorial do trabalho.

Deste modo, o crescimento da infraestrutura de transporte, de energia e de comunicação no Brasil não-metropolitano contribuiu para o processo de desconcentração econômica e industrial (embora com forte centralização na capital paulista), pois permitiu que investimentos empresariais de diversos setores fossem direcionados para áreas sem nenhuma tradição fabril. Assim, essas cidades têm se configurado como lugares alternativos para grandes empreendimentos, pois condições gerais de produção para a instalação dos novos capitais produtivos, ou seja, equipamentos e serviços especializados, aeroportos, estradas para a

circulação de mercadorias e pessoas, redes de fibras óticas, centros de pesquisas e universidades, entre outros.

A mobilidade geográfica do capital produtivo ocorre, porém, de forma seletiva e desigual. Apenas alguns pontos do território brasileiro são escolhidos pelas empresas para a instalação de seus empreendimentos, ocorrendo, dessa forma, uma “seletividade espacial” (Corrêa, 1995). Em um país de grandes dimensões territoriais e com fortes disparidades regionais, resultantes da divisão territorial do trabalho e da desigualdade na densidade do meio técnico-científico-informacional (Santos, 2012), há uma distribuição não isonômica das infraestruturas industriais. Nessa conjuntura, produz-se uma heterogeneidade na organização do território, com a existência, de um lado, de espaços luminosos, com ótima estrutura e serviços especializados e, de outro, espaços opacos, de baixa densidade técnica e onde está localizada a maior parte da população (Santos, 2012).

Cumprir destacar como importante elemento constitutivo destas transformações territoriais e econômicas que os governos municipais e estaduais usam de incentivos fiscais e da modernização da infraestrutura para garantir a ampliação da atividade industrial e a inserção de grandes empresas de capital internacional e nacional no território. Isto estimulou a migração de investimentos para cidades sem nenhuma tradição fabril, especialmente a partir da década de 1990. Tal conjuntura é resultado de um conjunto de mudanças na organização e gestão do processo produtivo, com a implementação de inovações tecnológicas, métodos e técnicas de produção, assim como novos padrões de gestão.

Por fim, tais transformações resultantes do processo de reestruturação produtiva acarretam mudanças profundas na estrutura interna das cidades médias, pois redefinem as centralidades a partir de novos fluxos de mercadorias, pessoas e informações. Bairros até então com baixa infraestrutura passam a ganhar novos investimentos para uma maior fluidez do capital, e a instalação de plantas industriais contribui para a extensão do tecido urbano. Portanto, a paisagem urbana é modificada a partir de um objeto técnico determinado (a fábrica) e as ações que o envolvem.

Nesta perspectiva, tomando as considerações de Santos (2012), temos no território uma racionalidade que se apresenta como uma ideologia comandada pelos atores hegemônicos do capitalismo, sobretudo as grandes empresas. Essa racionalidade é transmitida para a sociedade através das verticalidades, que se espacializam no território como um conjunto de pontos formando um espaço de fluxos, e que estão profundamente adequados às tarefas produtivas hegemônicas. Nas verticalidades predomina, assim, o tempo rápido/universal, e os interesses corporativos sobressaem-se sobre os interesses públicos.

O sistema de produção que se serve das verticalidades, neste contexto, é constituído por redes, estas a serviço daqueles atores que, de fora da área, determinam as modalidades internas de ação nos lugares, organizando o trabalho de todos os outros atores. Isto ocorre, pois, “[...] as decisões essenciais, concernentes aos processos locais são estranhas ao lugar e obedecem a motivações distantes, tendo como consequência a alienação das pessoas presentes nos lugares” (Santos, 2012, p. 107).

Embora com lógicas gerais que orientam a localização das empresas industriais no território, existem, nos termos de Sposito e Sposito (2017), estratégias que são particulares em determinados contextos urbanos, modificando estruturas espaciais no âmbito da rede urbana e também na escala da cidade. Ao analisarmos como estas empresas atuam em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, buscaremos evidenciar estes processos.

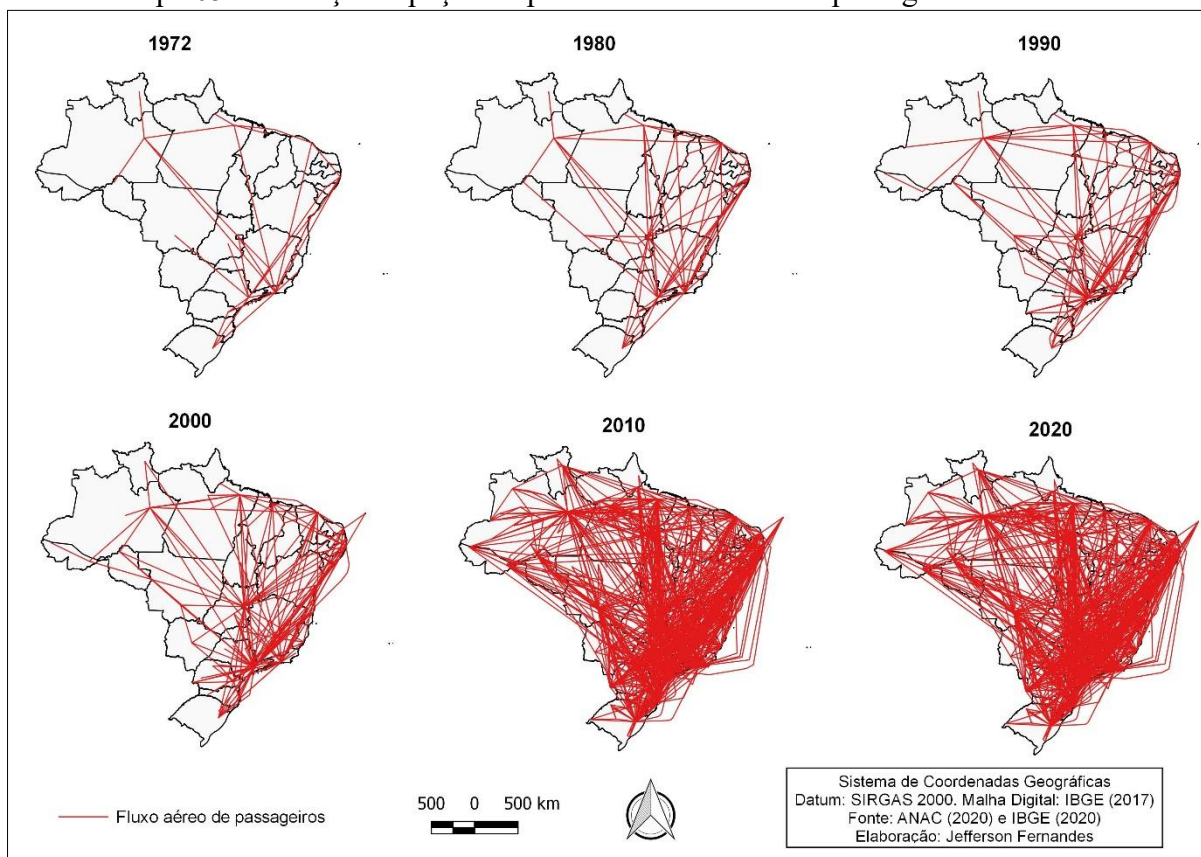
3.2 Cortando os céus e o chão: o setor aeroviário em cidades médias

Diante de uma ordem global cada vez mais associada às redes de conexões, um importante vetor das interações espaciais é a dinâmica do setor aéreo. O IBGE, no último estudo REGIC, destaca que:

O transporte de passageiros por via aérea é um importante marcador da rede urbana, da forma pela qual as Cidades se interconectam. Ele indica o deslocamento, entre os centros urbanos, das pessoas de negócios, operativos do aparelho de Estado, turistas e consumidores, mostrando quais Cidades são mais acessíveis e quais são mais remotas. O transporte se faz **além da tradicional maneira hierárquica**, isto é, dos centros menores para os maiores. Também são comuns as **ligações de caráter transversal**, entre Cidades de mesma hierarquia pertencentes a redes diferentes (IBGE, 2020, p. 131, grifo nosso).

Ao apontar que os fluxos resultantes das conexões aéreas não se dão apenas de forma hierárquica, o IBGE reforça a perspectiva da heterarquia urbana, destacando a importância de centros urbanos não-metropolitanos. Os aeroportos são importantes fixos articuladores de fluxos, e nas últimas décadas houve no Brasil um processo de interiorização da infraestrutura aérea, tornando as cidades médias importantes nós no sistema urbano (Mapa 05).

Mapa 05 - Evolução espaço-temporal do fluxo aéreo de passageiros no Brasil

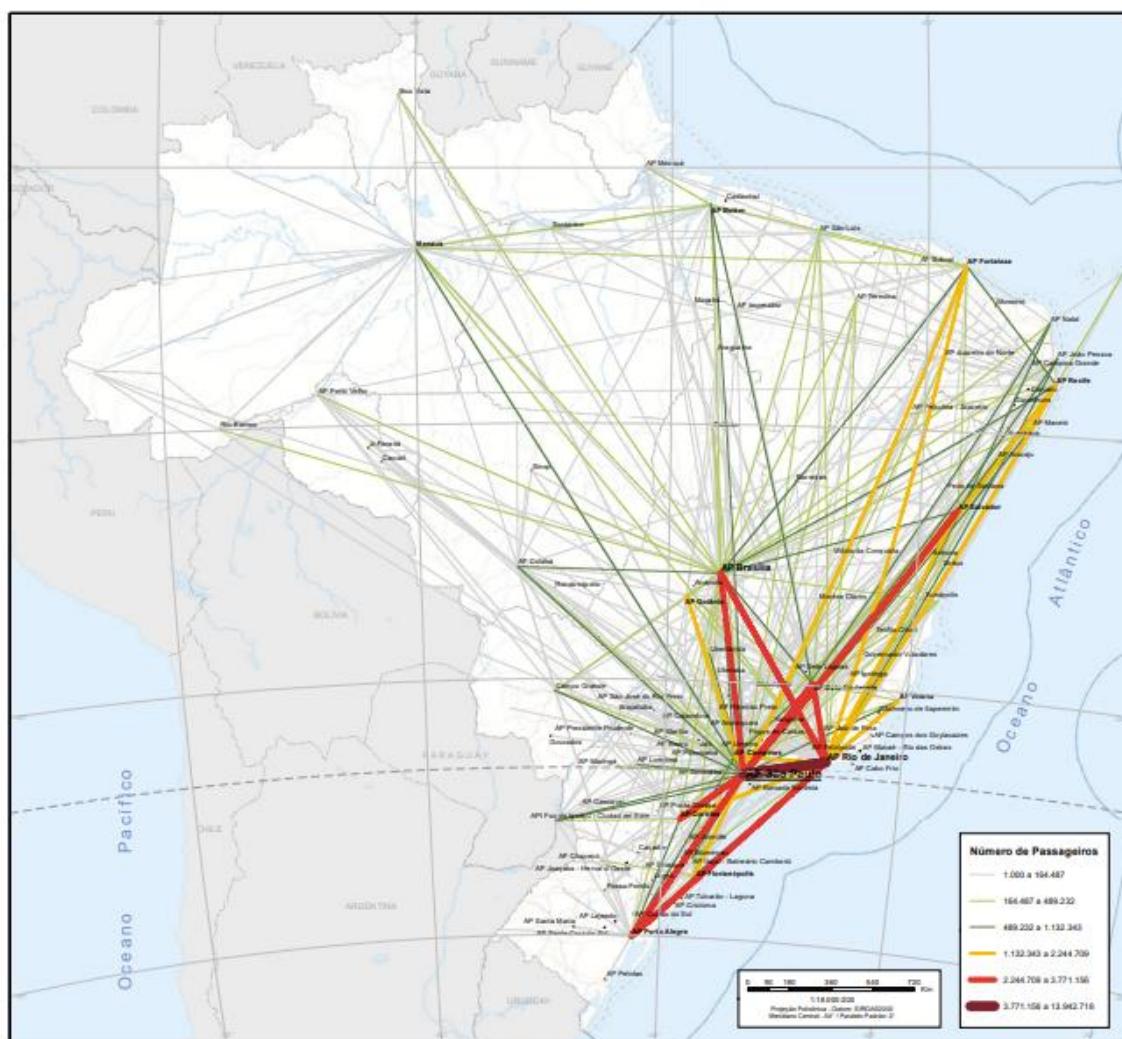


Fonte: ANAC (2020) e IBGE (2020). Elaboração: Jefferson Fernandes

A partir do levantamento de informações na ANAC e no IBGE sobre a evolução espaço-temporal do fluxo de passageiros no Brasil (origem-destino), observa-se um maior adensamento no interior do país das ligações aéreas desde a década de 1970, década que marcou a criação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO). Inicialmente concentrada nas regiões Sudeste e Sul e no litoral nordestino, a malha aeroviária brasileira avança para as regiões Centro-Oeste e Norte, com ligações feitas por centros urbanos não-metropolitanos e/ou capitais estaduais.

Consoante o que o IBGE destacou na pesquisa REGIC 2018, atualmente temos uma rede aeroviária densamente articulada em todo o território nacional (Mapa 06):

Mapa 06 – Conexões aéreas, Brasil - 2018

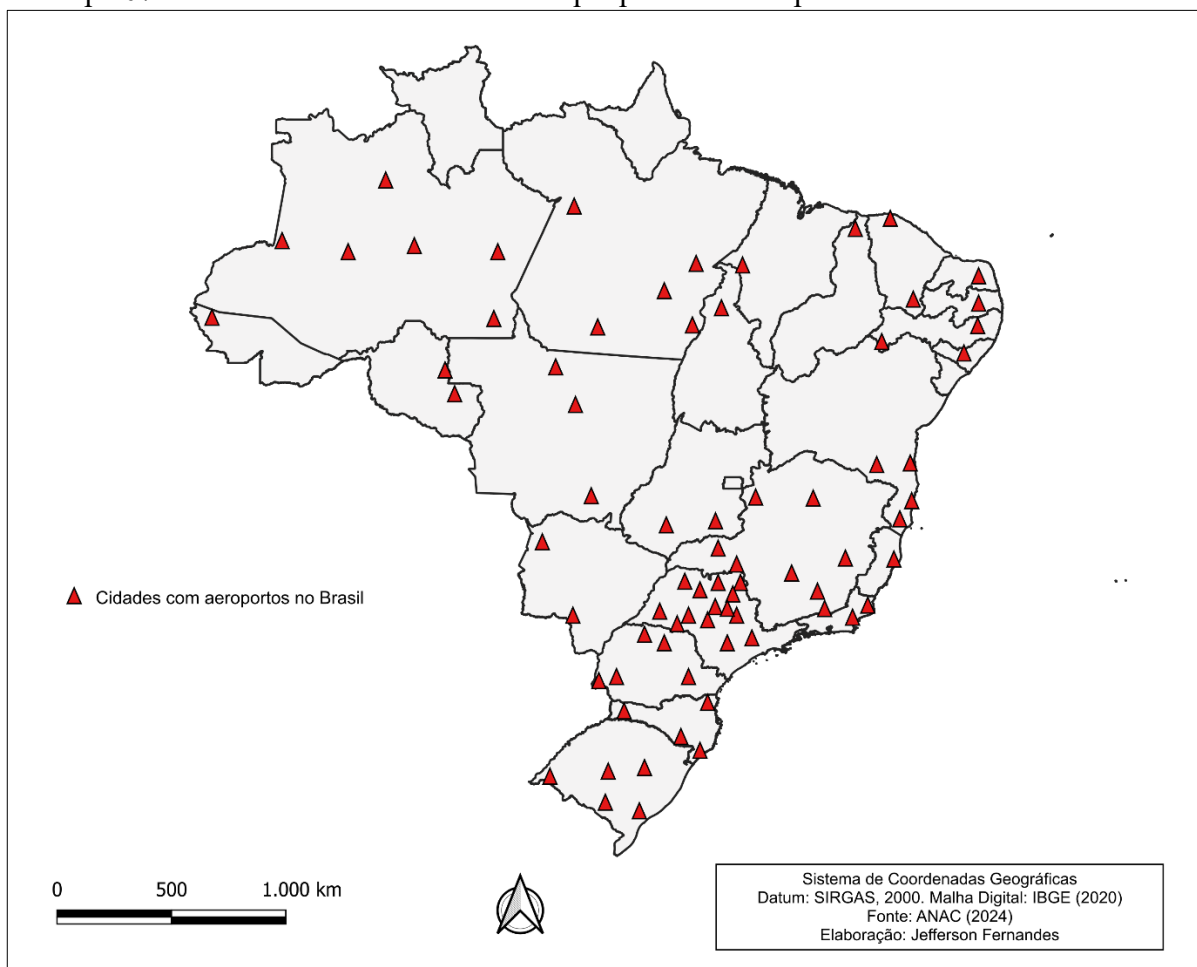


Fonte: IBGE (2020)

Constata-se, em um primeiro plano, uma concentração das ligações aéreas a partir e em direção às metrópoles, especialmente São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília. Esta configuração espacial revela, pois, uma estrutura da rede urbana ainda fortemente hierarquizada, uma vez que estes centros urbanos metropolitanos abrigam os maiores aeroportos do país e possuem uma maior demanda por viagens de negócios, eventos, turismo, etc. Juntamente, estes fluxos na rede espelham a diferenciação espacial e produtiva do território brasileiro.

Contudo, em um segundo plano e não menos importante, a malha aeroviária brasileira apresenta uma densa rede de fluxos em centros urbanos intermediários localizados no interior do país. O mapa abaixo nos mostra as cidades do interior do Brasil que possuem aeroportos que operam voos comerciais.

Mapa 07 – Cidades do interior do Brasil que possuem aeroportos com voos comerciais²⁰



Fonte: ANAC (2024). Elaboração: Jefferson Fernandes

As novas centralidades na rede de fluxos aéreos acompanham, assim, as mudanças ocorridas na rede urbana brasileira nas últimas décadas, com um maior protagonismo das cidades médias e pequenas. Há, portanto, um movimento de desconcentração da densidade técnica e produtiva, antes presente apenas no âmbito da metrópole.

Esta realidade vem se consolidando desde os anos 1990, quando o setor aeroviário brasileiro passou a ter um maior volume de investimentos para a implantação e expansão de aeroportos no interior do país. Isto se deveu, em grande parte, à intensificação da chamada guerra dos lugares, com a abertura do território à globalização, que no plano político foi apoiado pelo pacto federativo promulgado pela Constituição Federal de 1988. Nos anos 2000, houve um reforço deste processo de interiorização da economia, sobretudo com os recursos decorrentes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Na década de 2010, porém, não

²⁰ Estes dados mudam constantemente durante o ano, pois o funcionamento de um aeroporto envolve questões políticas na parceria público-privada, bem como a demanda aeroportuária confirmada pelas companhias aéreas. No caso do Mapa 07, coletamos informações no dia 16 de novembro de 2024 no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/aeroportos-e-aerodromos>

houve um aumento significativo de cidades servidas com aeroportos, mas se ampliou o número de linhas aéreas entre os centros urbanos.

De acordo com a ANAC, em 2024, são 87 centros urbanos não-metropolitanas e/ou capitais estaduais no Brasil que contam com aeroportos com voos regulares, notadamente as cidades médias e/ou de porte médio. São exemplos significativos cidades como Juazeiro do Norte/CE, Ribeirão Preto/SP, Marabá/PA, Montes Claros/MG, Vitória da Conquista/BA, Chapecó/SC, Cruzeiro do Sul/AC e Tefé/AM.

Nesta direção, conforme Teixeira e Catelan (2017, p. 13-14) asseveram, o fato de uma cidade ser servida por um aeroporto:

[...] caracteriza sua centralidade, pois o próprio estabelecimento de bens e serviços de uma infraestrutura de um fixo aeroportuário transmite à cidade quantidades variáveis de fluxos que conformam também um reposicionamento na hierarquia, consolidando um movimento complexo e heterárquico, uma nova condição na rede urbana. Em um contexto de crescente popularização da aviação comercial, as ligações aéreas representam um indicador do relacionamento entre os centros urbanos, propiciando, de maneira cada vez mais acessível, o transporte rápido a longas distâncias [...] A complexidade do movimento aeroviário incita a valorização da perspectiva das heterarquias urbanas, sobretudo por meio das ligações aeroportuárias realizadas nas cidades médias a partir da segunda metade da década de 1970.

A partir da análise dos fluxos do sistema aeroviário podemos inferir que, ao mesmo tempo em que há um reforço da hierarquia urbana, há uma sobreposição de lógicas heterárquicas, saltando da escala local para a nacional, podendo, também, estabelecer conexões com cidades de outros países por meio dos aeroportos internacionais em um sistema aéreo cada vez mais interligado. É o caso, principalmente, de cidades médias ligadas às atividades exportadoras como o agronegócio, bens industriais e serviços especializados (Teixeira e Catelan, 2017; Fernandes e Catelan, 2023). A hierarquia-heterarquia, deste modo, é um par fundamental para a compreensão do sistema urbano contemporâneo.

No tocante à estrutura espacial intraurbana, pesquisas como a de Sposito e Trindade (2007) e Azevedo e Ortigoza (2008) demonstram como a dinâmica do setor aéreo é parte importante na produção do espaço urbano. Ao estudar a expansão do Aeroporto de Viracopos, em Campinas, e os conflitos de diferentes agentes na produção da cidade, Sposito e Trindade (2007, p. 178) destacam que:

A localização (fator geográfico inquestionável), a necessidade de se reorganizar o movimento do tráfego aéreo na metrópole (São Paulo) com a consequente ampliação do Aeroporto de Viracopos e a resistência dos moradores nos Jardins Campo Belo I e II, nas proximidades do aeroporto, que seriam fatalmente atingidos pela desapropriação e remoção para outras áreas, provocando sua desterritorialização,

imbricam-se como elementos que se contradizem e se complementam na dinâmica socioespacial da produção, apropriação e uso do espaço urbano.

O contexto acima descrito retrata uma realidade presente na grande maioria dos aeroportos em cidades brasileiras, isto é, estão localizados próximos a territórios marginalizados na cidade. Ainda sobre Campinas, Sposito e Trindade (2007) apontam que a área no entorno do Aeroporto de Viracopos é considerada a mais pobre da cidade, caracterizada pelo baixo padrão habitacional e população de baixa renda.

Os problemas resultantes da incorporação das atividades aeroportuárias no complexo da vida das grandes cidades são relativamente recentes. Nos primórdios do transporte aéreo, os aeródromos ficavam distantes das cidades, situados em terrenos pouco valorizados, onde a inexistência de obstáculos permitia a máxima flexibilidade das operações das aeronaves. Porém, na atualidade, a demanda por terras urbanizáveis tem levado a um grande adensamento urbano, residencial e industrial nas proximidades dos aeroportos.

Em vista disso, temos como consequência desse crescimento desordenado das cidades: danos às operações aeroportuárias prejudicadas por estruturas que se elevam nas aerovias, por visibilidade reduzida em virtude de atividades que provocam fumaça e pó, e por perturbações nas comunicações devido à interferência eletromagnética. Por outro lado, a vizinhança está sujeita aos riscos e incômodos resultantes do tráfego de aviões (Horonjeff, 1966). Nesta lógica, a distância em relação ao centro principal da cidade, a necessidade de mais espaço para expansão da infraestrutura, os ruídos provocados pelas aeronaves e a necessidade de localização distante de grandes edifícios faz com que, em geral, os aeroportos se localizem nas áreas periféricas da cidade.

O crescimento acelerado do setor aéreo no Brasil abre novas possibilidades de uso do território para as grandes corporações, que são atores hegemônicos que atuam na cidade. Todavia, esta dinâmica é acompanhada por conflitos de poder que também interessam aos atores homogeneizados, sobretudo as comunidades que são atingidas pela expansão da infraestrutura aérea nas cidades.

As práticas do planejamento urbano são impactadas pela ação do mercado imobiliário que promove modelos de adensamento urbano, muitas vezes com verticalização, no entorno dos aeroportos, chegando até o limite de segurança para sua utilização (Azevedo e Ortigoza, 2008). O caso da cidade de Ribeirão Preto é emblemático neste sentido, como pode ser notado na figura abaixo. Ao todo, existem sete ocupações irregulares nas proximidades do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes, concentrando, assim, o maior número de ocupações irregulares no espaço urbano da cidade média paulista.

Figura 10 – Reportagem destaca ocupações irregulares nas proximidades do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – Ribeirão Preto



Fonte: <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2017/03/com-70-favelas-ribeirao-preto-registra-uma-tentativa-de-ocupacao-por-mes.html>

Não obstante o transporte aéreo traga benefícios para a cidade e seja um dos setores mais dinâmicos da economia mundial, estimulando as relações econômicas e o intercâmbio de pessoas e mercadorias, é comum neste processo que as funções econômicas e políticas estejam à frente das questões sociais. Expressões como “a favela atrapalha a expansão do aeroporto”²¹ integram os discursos da mídia e dos atores econômicos hegemônicos, notadamente as empresas privadas e o Estado.

O aeroporto é, desta maneira, um equipamento territorial que, integrado ao sistema aeroportuário e de controle do espaço aéreo nacional, constitui-se como objeto da organização do espaço geográfico e fator de reorganização do mesmo. Sua localização e funcionalidade específica em certos pontos do território dizem respeito à força de um conjunto de agentes sociais prevaletentes, em determinados momentos de decisão política e econômica, implicando na criação de uma situação geográfica que se torna favorável aos interesses desses mesmos agentes e à reorganização do sistema de acessibilidades e valorização diferencial do lugar onde incidem e ocasionando impactos diversos, em sua natureza e alcance.

²¹ Matéria publicada no Jornal Folha de São Paulo com o título “Favela atrapalha expansão de Cumbica”. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff0605200705.htm#:~:text=As%20favelas%2C%20diz%20a%20FAB,diz%20a%20FAB%20em%20nota>.

Destacamos, com isso, a necessidade de novos entendimentos sobre as interações entre aeroportos, cidades e regiões, e de um constante processo de gestão e planejamento dessas interações, o que envolve os aeroportos no plano maior das ordenações territoriais, regionais e urbanas.

Diante do exposto, consideramos que a dinâmica do setor aéreo promove uma reestruturação urbana e uma reestruturação da cidade. Há um novo papel atribuído às cidades médias na divisão interurbana do trabalho e novas dinâmicas se realizam no seu espaço intraurbano. No caso dos aeroportos, embora facilite a circulação, ele também impõe uma série de restrições ao aproveitamento das propriedades localizadas no seu entorno.

3.3 O fenômeno *shopping center*: a sociedade do consumo e o consumo do espaço

Vivemos em uma sociedade burocrática de consumo dirigido, afirmou Lefebvre (1991). Nesta sociedade, o consumo é desenfreado, com a venda de produtos descartáveis e supérfluos, mas com uma circulação veloz. O capital, desta forma, cria necessidades que são rapidamente substituídas por outras, redefinindo o cotidiano e o acesso a bens e serviços coletivos, o que nos distancia, assim, da concepção lefebvriana de direito à cidade. Uma das principais manifestações geográficas desta sociedade do consumo são os *shopping centers*, definidos, nos termos de Pintaudi (1989), como “Catedral das Mercadorias”.

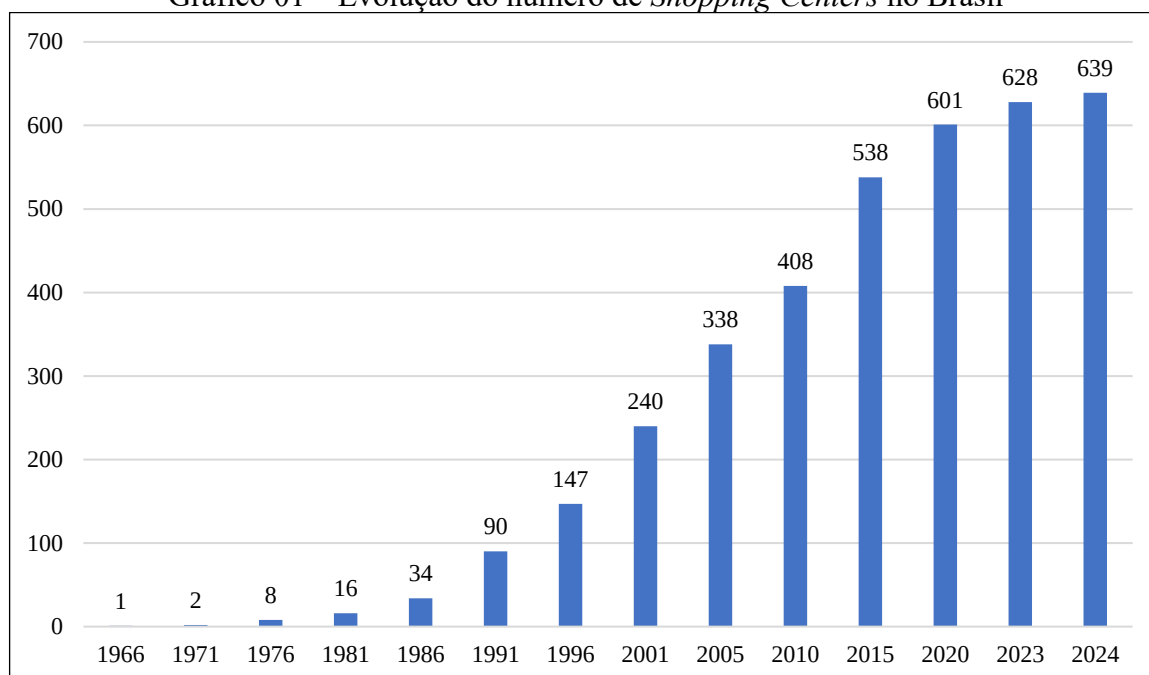
Bauman (2009), na mesma linha que Lefebvre, salienta que vivemos em um período marcado pela sociedade de consumidores, com uma publicidade agressiva que encoraja um estilo de vida consumista. Essa ideologia do consumo intenso reflete-se no espaço urbano contemporâneo, onde a qualidade de vida é vendida e o espaço em si é tido como uma mercadoria.

A instalação de *shopping centers* nas cidades é um forte indicador da descentralização das atividades econômicas (outros núcleos de comércio e serviços), bem como se associa à dinâmica de expansão do tecido urbano. Isto vale para as metrópoles, como Silva e Gonçalves (2012) evidenciaram em Fortaleza, e para as cidades médias, como Couto e Elias (2015) destacaram em Mossoró. Neste último caso, que enfatizaremos adiante, partimos do pressuposto que uma nova dinâmica socioespacial emerge. Entendidos como grandes equipamentos comerciais e de serviços modernos, cuja produção, no espaço urbano, contempla interesses fundiários e imobiliários relativos aos grandes empreendimentos (Silva, 2013), os *shopping centers* geram fortes impactos na estruturação da cidade e da rede urbana.

No que diz respeito à sua definição e tamanho, existem variações que, de certo modo, apontam para uma subjetividade na sua classificação. Aqui, tomaremos como base a definição da ABRASCE, segundo a qual *shopping centers* são empreendimentos com Área Bruta Locável (ABL), normalmente superior a 5 mil m², formados por diversas unidades comerciais, com administração única e centralizada, que pratica aluguel fixo e percentual. Além disso, dispõe de lojas âncoras e vagas de estacionamento.

De acordo com informações coletadas no site da ABRASCE²², em 2024, havia 639 *shopping centers* operando no Brasil, com 121.010 lojas, 17,8 milhões de m² de ABL e um total de 462 milhões de visitantes por mês, além da previsão de inauguração de mais 18 *shopping centers* em 2025. No início da década de 1980, o Brasil possuía 16 *shopping centers* (Pintaudi, 1989), saltando para 147 no fim dos anos 1990 e 408 em 2010. Este rápido crescimento pode ser visualizado no gráfico abaixo.

Gráfico 01 – Evolução do número de *Shopping Centers* no Brasil



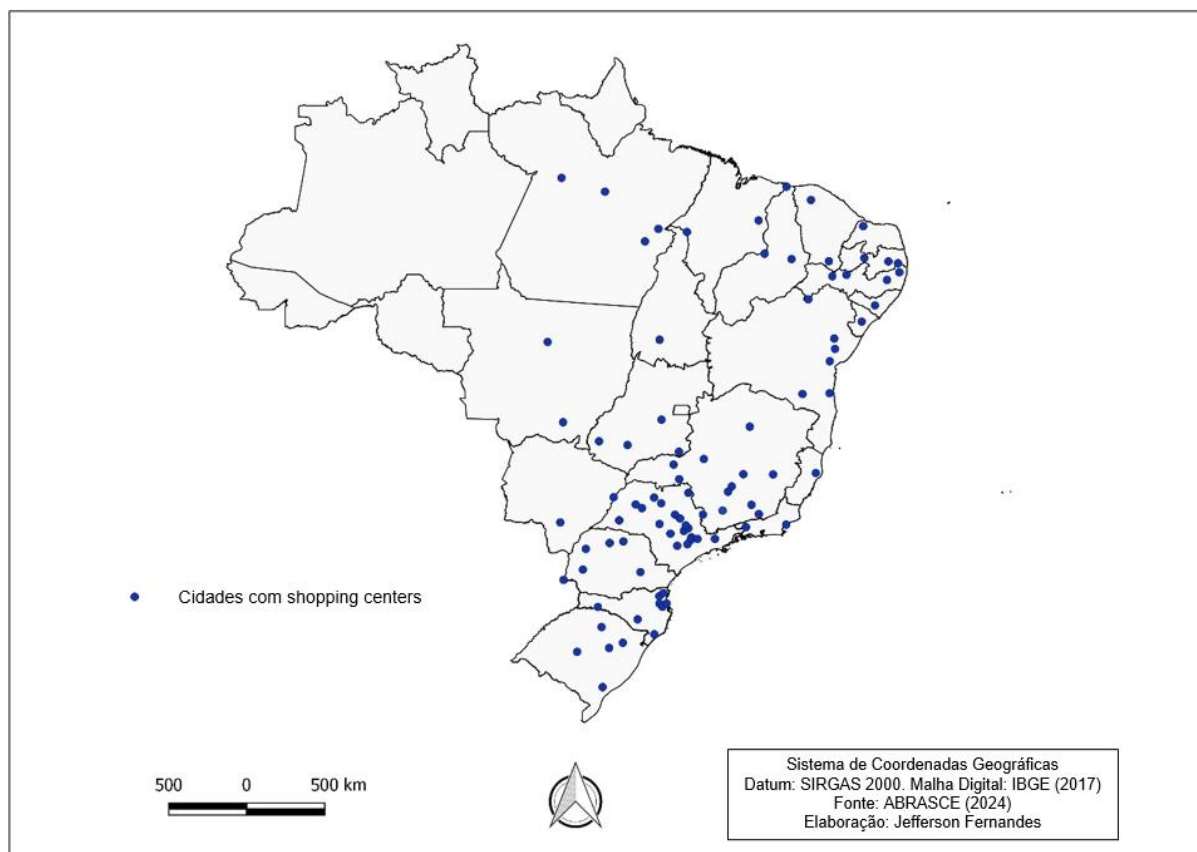
Fonte: Pintaudi (1989) e Associação Brasileira de Shopping Centers (2025). Elaboração: Jefferson Fernandes

É fato que o número de *shopping centers* no Brasil tem crescido de forma acelerada, com um aumento mais exponencial nas metrópoles e capitais estaduais, mas aqui cabe destacar um movimento de interiorização deste empreendimento urbano moderno, cuja lógica de localização aponta para uma maior presença nas cidades médias. Um levantamento feito por

²² <https://abrasce.com.br/numeros/setor/>

Silva (2013) destacou que no Brasil, até 1990, existiam apenas 07 cidades médias e/ou de porte médio com *shopping centers*. Em 2024, segundo a ABRASCE, este número salta para 93 cidades (Mapa 08).

Mapa 08 - Cidades médias com *Shopping Centers* no Brasil



Fonte: ABRASCE (2024). Elaboração: Jefferson Fernandes

Esta configuração espacial da distribuição dos *shopping centers* no interior do Brasil revela, pois, o desequilíbrio existente na rede urbana brasileira, com uma maior concentração de cidades médias nas regiões Sudeste e Sul do país, especialmente no estado de São Paulo. Por outro lado, na região Norte, observa-se a inexistência de *shopping centers* fora da órbita metropolitana e/ou das capitais estaduais de Roraima, Amazonas, Rondônia, Acre e Amapá.

A primeira instalação de um *shopping center* em uma cidade média brasileira ocorreu em 1981, em Ribeirão Preto (Figura 11). A cidade do interior paulista conta atualmente com quatro unidades, a saber: Ribeirão Shopping (1981), Shopping Santa Úrsula (1999), Novo Shopping Center (1999) e o Shopping Iguatemi (2013).

Figura 11 – Ribeirão Shopping, em Ribeirão Preto, inaugurado em 1981



Fonte: Jefferson Fernandes

As características que se destacam nesses grandes centros comerciais, como localização, tipos de lojas, acessibilidade e preço, determinam um público-alvo com tendência à sua homogeneidade. Há, então, a ideia de que a convivência entre os iguais promove sensação de segurança, de pertencimento a um lugar-comum, enfim, de identidade. Este lugar-comum é, na verdade, um exemplo de não-lugar na medida em que tempo e espaço desaparecem na percepção de quem está no seu interior e consumindo produtos.

Os *shopping centers*, por assim dizer, constituem-se como uma espécie de bolha na qual são isolados todos os problemas reais da cidade (violência, trânsito, poluição sonora e atmosférica, pobreza, etc.) e tem-se um ambiente neutro, de padrão internacional. Essa bolha é um fragmento que está isolado ou pouco conectado com a cidade ao seu redor. Tal sensação auxilia, psicologicamente, na propensão ao consumo dos mais variados produtos nas lojas. Portanto, realiza-se a segmentação socioespacial (diferentes perfis de empreendimentos para diferentes grupos sociais) como estratégia do capital para se reproduzir.

Nas últimas décadas, o movimento de expansão deste tipo de empreendimento pelo país tem marcado o processo de reestruturação urbana, com novos papéis das cidades médias na rede urbana e modificações na estrutura interna das cidades, processos antes vistos apenas na escala da metrópole. Silva (2013, p. 14) considera os *shopping centers* como sendo os nós dos nós na rede urbana, ao mesmo tempo em que engendram profundas transformações na estrutura interna das cidades. Para o autor:

[...] há importantes modificações nas interações espaciais vigentes entre as escalas da cidade e da rede urbana, de tal modo que os shopping centers permitem a composição de nós que constituem centros de convergência de pessoas, capitais, mercadorias etc,

que redefinem a expressão da centralidade urbana nas cidades e na rede urbana, de tal modo que a escolha locacional destes empreendimentos se pauta pela acessibilidade, em grandes vias de circulação e, no caso de cidades médias, em rodovias com alcance regional.

Exemplos como o do Grupo Tenco, especializado na construção e/ou modernização de *shopping centers* no interior do país, são reveladores de uma rede urbana articulada entre cidades não-metropolitanas. Esta rede possui oito *shopping centers* nas seguintes cidades: Bragança Paulista/SP, Itaquaquecetuba/SP, Taubaté/SP, Varginha/MG, Boa Vista/RR, Juazeiro/BA, Macapá/AP e Lages/SC.

Neste sentido, os *shopping centers* representam novas expressões de centralidade que decorrem da imposição vertical do capital no território em distintas escalas e modificam a estrutura urbana, direcionando o crescimento e as estratégias de revalorização da terra urbana, além de modificar o modo de viver, pensar, sentir e se apropriar da cidade (Oliveira Júnior, 2011).

Assim sendo, a leitura das interações espaciais a partir da perspectiva hierárquica não explica completamente os interstícios existentes na rede urbana, podendo haver interações entre cidades de mesmo porte e papéis na rede sem, necessariamente, haver a mediação e o controle da metrópole.

Cumprido destacar que os grupos empresariais que administram os *shopping centers* no Brasil, em muitos casos, atuam fortemente na bolsa de valores, com um intenso mercado de ações de capitais internacionais que tornam mais complexa a hierarquia econômica dos territórios. É o caso da Allos, do Iguatemi e da Multiplan, as três principais administradoras destes empreendimentos no Brasil e que atuam em cidades médias como Juazeiro do Norte/CE e Feira de Santana/BA (Allos), São José do Rio Preto/SP e São Carlos/SP (Iguatemi) e Ribeirão Preto/SP e Canoas/RS (Multiplan).

Conforme Silva (2013, p. 204), foi a partir da década de 1990 que os *shopping centers* se expandiram exponencialmente, saindo da órbita metropolitana, pois

Apenas após os anos de 1990, com a abertura econômica brasileira – ingresso de capitais externos, privatizações, fusões, incorporações etc. – acompanhada da intensificação dos processos de reestruturação econômica e urbana, é que houve uma maior proliferação desses elementos nas cidades brasileiras, inclusive quando alcançam, de maneira mais presente, as cidades médias.

Nesta direção, a reorganização dos sistemas de objetos passa por profundas mudanças a fim de recorrer ao impulsionamento rápido e denso dos fluxos, em um contexto em que a

geografia dos fluxos depende, cada vez mais, da geografia dos fixos. Portanto, ao abrigar grandes grupos empresariais e redes de lojas com capitais nacionais e internacionais, além de promover novos hábitos de consumo para a cidade, atraindo um grande público local e regional, os *shopping centers* provocam uma mudança na centralidade nas escalas inter e intraurbana. Se debruçar sobre estas articulações escalares é um importante desafio para os pesquisadores da cidade e do urbano contemporâneo.

Os *shopping centers* e as racionalidades dominantes que o envolvem decorrem da imposição vertical do capital no território em distintas escalas e modificam a estrutura urbana, direcionando o crescimento e as estratégias de revalorização da terra urbana, além de modificar o modo de viver, pensar e se apropriar da cidade.

Com a chegada deste tipo de empreendimento nas cidades médias nas últimas décadas, resultantes de forças econômicas em diferentes escalas, certas modificações na estrutura das cidades são passíveis de observação, como as novas centralidades comerciais e de serviços e novas formas de diferenciação e desigualdade associadas ao consumo. Conformam, dessa maneira, enclaves territoriais fechados e apropriados por uma parcela da população que pode consumir seus produtos, imagens e símbolos, representando um ponto no espaço que fragmenta a vida urbana (Dal Pozzo, 2015) ao mesmo tempo em que se conecta economicamente com outros nós da rede, do local ao global.

Nesta direção, a produção do espaço urbano deve ser entendida sob uma dupla perspectiva, pois “ao mesmo tempo que se processa um movimento que constitui o processo de mundialização da sociedade urbana [...], produz-se e acentua-se o processo de fragmentação tanto do espaço quanto do indivíduo” (Carlos, 1994, p. 194). Nestes termos, “estariamos hoje perante uma dialética do território [...], das geografias da desigualdade produzidas pelo sistema-mundo, as quais permitem ver o território como dimensão histórica do processo de globalização e fragmentação” (Santos; Souza; Silveira, 1994, p. 11).

À vista disso, a reorganização dos sistemas de objetos e de ações passa por profundas mudanças a fim de recorrer ao impulsionamento rápido e denso dos fluxos, em um contexto em que a geografia dos fluxos depende, cada vez mais, da geografia dos fixos (Santos, 2012). Portanto, ao abrigar grandes grupos empresariais e redes de lojas com capitais nacionais e internacionais, além de promover novos hábitos de consumo para a cidade atraindo um grande público local e regional, os *shopping centers* provocam uma mudança na centralidade nas escalas interurbana e intraurbana.

3.4 Franquias: a psicofera e a tecnosfera do comércio

No contexto do atual momento histórico dominado por lógicas econômicas globais, temos, nos termos de Santos (2012, p. 204), o reino da psicosfera, que seria o “[...] reino das ideias, crenças, paixões e lugar da produção de um sentido, fornecendo regras à racionalidade ou estimulando o imaginário”. A tecnosfera, ao seu turno, constitui “[...] o mundo dos objetos técnicos implantados localmente”. Juntas, tecnosfera e psicosfera, consubstanciam os pilares do meio técnico-científico-informacional.

Um esforço interpretativo nos levaria a reconhecer a psicosfera do consumo por meio das empresas que atuam no segmento de franquias, cuja tecnosfera envolvida através das suas instalações comerciais é capaz de modificar a dinâmica urbana de cidades médias, tomadas como territórios estratégicos para a reprodução e ampliação do capital.

A franquia é um formato organizacional entendido como um canal de crescimento e expansão de empresas e está presente em vários setores da economia com atividades como moda, alimentação, saúde, educação, etc. O sistema de *franchising* ou franquias, como é conhecido, surgiu por volta do século XIX nos Estados Unidos, a partir da necessidade de as organizações acompanharem a evolução dos meios de transporte na sociedade norte-americana.

Com o passar do tempo, tornou-se um dos setores mais importantes na economia mundial, principalmente nas últimas duas décadas, sendo um exemplo da relação criada pela lógica do consumo. As empresas ligadas ao ramo das franquias não usam apenas o produto em si, mas buscam criar valores e transportar sua essência para o significado que a mercadoria reflete na vida e cotidiano do consumidor.

No Brasil, o pioneirismo do sistema *franchising* se deu com as redes Yázigi (1963) e o Centro de Cultura Anglo-Americana- CCAA (1969). Entretanto, somente em 1980 houve a propagação do seu sistema como modelo de negócio. O McDonald’s, em 1979, estabeleceu a primeira lanchonete no país, aderindo ao franqueamento somente em 1987. Na década de 1980, organizações como Água de Cheiro, O Boticário, Ellus e Bob’s adotaram, também, o sistema de franquias. A partir disso, tal sistema passou a se popularizar no país e tornou-se cada vez mais frequente (Carvalho, Souza e Portugal, 2015).

A franquia tem na essência de sua criação a busca pelo lugar central, no intuito de usufruir de toda dinâmica já existente e trazer um conteúdo que é novo para algumas cidades. Nesse sentido, Porto Sales (2014), em sua tese de doutoramento, destacou a lógica operacional do sistema de franquias como reflexo substancial da territorialidade que lhes é intrínseca, significando a constituição de uma nova centralidade no espaço urbano ou a busca por aquela já existente.

O crescimento desse modelo de negócio foi considerável com a fundação da Associação Brasileira de Franchising (ABF) em 1987. Em termos normativos, a Lei n.º 8.955 de 15 de dezembro de 1994 define o *franchising* da seguinte forma:

Franquia empresarial é o sistema pelo qual um Franqueador cede ao Franqueado o direito de uso da marca ou patente, associado ao direito de distribuição exclusiva ou semi-exclusiva (sic) de produtos ou serviços e, eventualmente, também o direito de uso de tecnologia de implantação e administração de negócios ou sistema operacional desenvolvidos ou detidos pelo Franqueador, mediante remuneração direta ou indireta, sem que, no entanto, fique caracterizado vínculo empregatício (Brasil, 1994).

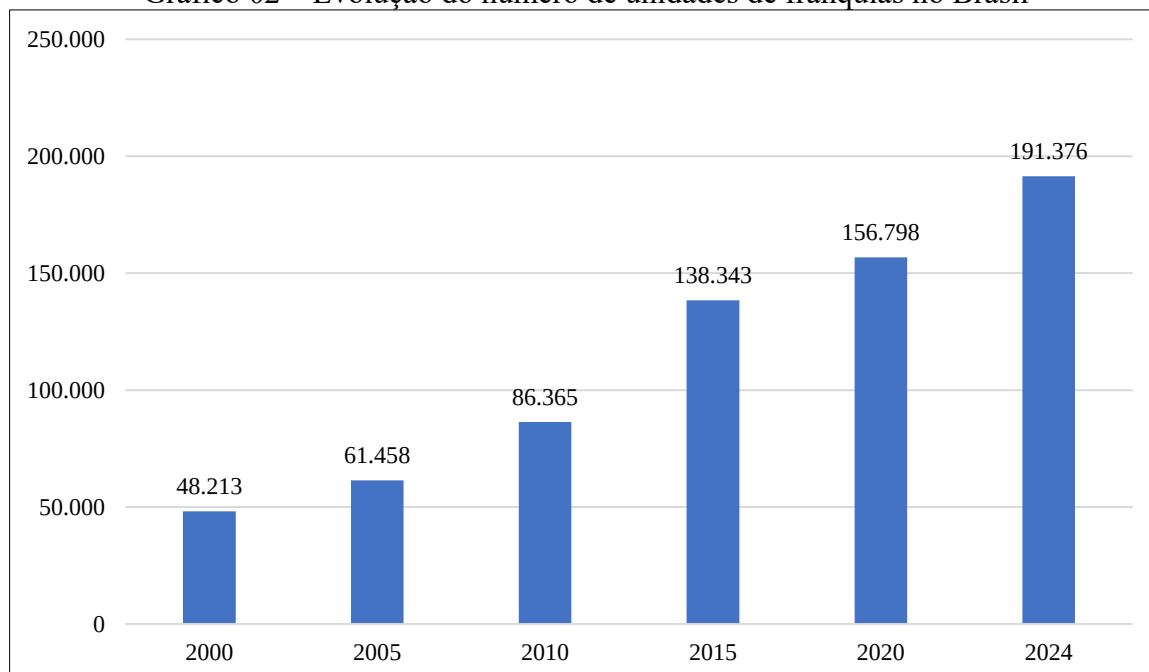
Nestes termos, o franqueador é aquele que tem uma marca/negócio e cede a outro empreendedor o direito de trabalhar a marca e outros benefícios com critérios pré-estabelecidos. Já o franqueado, por sua vez, é aquele que adquire o direito da marca/negócio para comercializar, distribuir e produzir produtos usando o modelo da franqueadora. A franquia, com isso, é a nomenclatura utilizada para designar os direitos obtidos pela mesma para que fosse possível abrir uma unidade e trabalhar com a marca/negócio.

Nesta lógica, as franquias resultam, como produto, de um modelo organizacional gestado no âmbito da reestruturação econômica, cujo arranjo territorial mediante infraestruturas e dispositivos eletrônicos e normativos, cada vez mais modernos e plásticos, favorece a conformação de elos empresariais que se sobrepõem ao ordenamento territorial e atenuam a hierarquia nas redes urbanas, destaca Porto Sales (2014). Ainda conforme a autora, o caráter multifacetado destes elos promove a interação espacial entre agentes da produção do espaço urbano, com forças econômicas e políticas distintas, e interesses nem sempre coincidentes, mas que convergem e materializam-se no estabelecimento comercial.

Muitos desses estabelecimentos buscam se instalar em áreas centrais preestabelecidas na cidade, em locais de influência já determinados e com fluxo de pessoas, mercadorias e capitais mais elevados em comparação com outras áreas. Entretanto, algumas franquias possuem um poder de intervenção no espaço de tal forma acentuada que consegue induzir novas formas de centralidade na cidade.

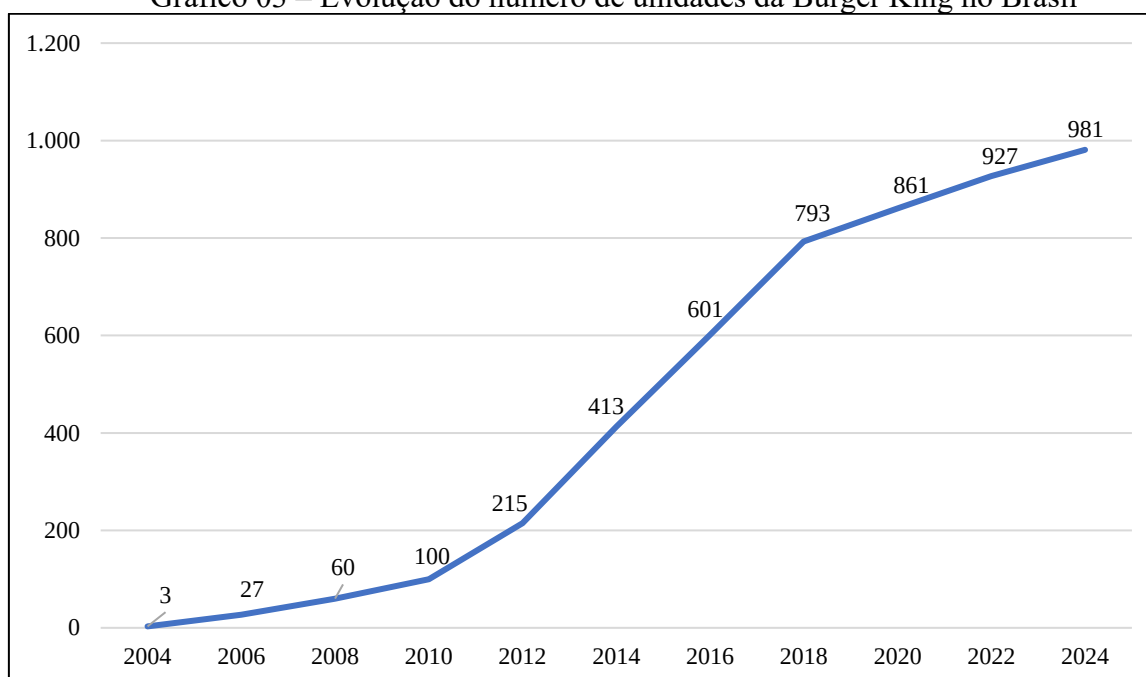
Tido como uma modernização do processo de distribuição de produtos e serviços, o sistema de franquias ganhou espaço no comércio internacional e o gosto dos consumidores de todo o mundo. Isso se materializa no fato de que, mesmo em um momento de crise generalizada, quando se analisa o setor *per se*, os números indicados nos gráficos 01 e 02 mostram um crescimento substancial da quantidade de lojas franqueadas no Brasil e o exemplo da Burger King, importante franquia do setor de alimentos.

Gráfico 02 – Evolução do número de unidades de franquias no Brasil



Fonte: Associação Brasileira de Franchising (2025). Elaboração: Jefferson Fernandes

Gráfico 03 – Evolução do número de unidades da Burger King no Brasil



Fonte: Site do Burger King (2024). Elaboração: Jefferson Fernandes

No início do século XXI nota-se, pois, um crescimento acelerado de unidades de franquias no Brasil, saltando de 48.213 para 191.376 no período de duas décadas, o que significa um aumento de quase 400%. Estas empresas do varejo, ao tomarem as cidades como pontos lucrativos, promovem ajustes espaciais na estrutura urbana orientadas pela prevalência

do consumo na sociedade moderna. Como exemplo, a empresa norte-americana Burger King, fundada em 1954 e com sede em Miami, vende os seus produtos e a sua marca em todos os estados do Brasil, reconfigurando antigos padrões espaciais a partir das suas escolhas locais.

A referida rede de *fast-food* possui campanhas publicitárias marcantes na TV, internet, *outdoors*, rádios, etc., com frases como “Faça do seu jeito”, atraindo um público cada vez mais interessado neste tipo de produto. Nesta acepção, as repercussões da psicosfera estão imbricadas aos elementos da tecnosfera que lhe conferem materialidade, pois como destaca Moraes (1999, p. 11):

[...] a publicidade contemporânea fomenta uma mentalidade consumista fortemente orientada para a disseminação de um vasto leque de ideias e bens em gigantescas bases mercadológicas. Os produtos e as marcas de ponta passam a ser aqueles assimilados pelo sistema mundial, relativizando-se a antiga noção de território como fator de unidade geocultural. Os conteúdos das campanhas publicitárias globalizam signos sociais e referências culturais, estimulando a formação de uma memória coletiva traçada e reconhecível em estilos de vida desterritorializados, e não mais em especificidades históricas. Por conseguinte, as dinâmicas do consumo assumem a hegemonia na gestão dos espaços sociais, acima de limites geográficos, raças, classes sociais, religiões e laços comunitários. As sociedades passam a ser guiadas pela astúcia do marketing e dos planejamentos de longo alcance – ambos possuídos pela fixação de manter o capital em rotação e rentabilizá-lo ao máximo

Apesar de terem sua origem nos Estados Unidos, marcas como Burger King, McDonald's e Subway, tida como as maiores redes de *fast-food* do mundo, desterritorializam-se do seu país de origem e passam a territorializar-se em outras nações, ganhando um caráter global e imergindo no universo cultural de outros povos. Uma das estratégias para se “espalharem” no território global é adotar o modelo de negócio do sistema de franquias.

A franquia, deste modo, devido à sua alta dinâmica e relação com as mais variadas escalas, traz consigo uma série de transformações tanto em âmbito econômico quanto social e espacial. Nesse sentido, a instalação de determinada franquia pode trazer para o local um fluxo de pessoas, mercadorias e capitais que antes não era comum, ressignificando o espaço. A pesquisa de Romero (2023) revelou que o aumento de empreendimentos comerciais e de serviços constituídos em sistema de franquia desencadeou um conjunto de mudanças, contribuindo para a redefinição das áreas comerciais da cidade e reforçando a centralidade do centro principal de Dourados/MS.

Quando consideramos a rede urbana, percebemos que as franquias reforçaram o alcance espacial do comércio, assegurando a condição das cidades médias de principal centro de oferta de bens e serviços, sobretudo aquelas que possuem custo elevado e articulam-se a escalas mais

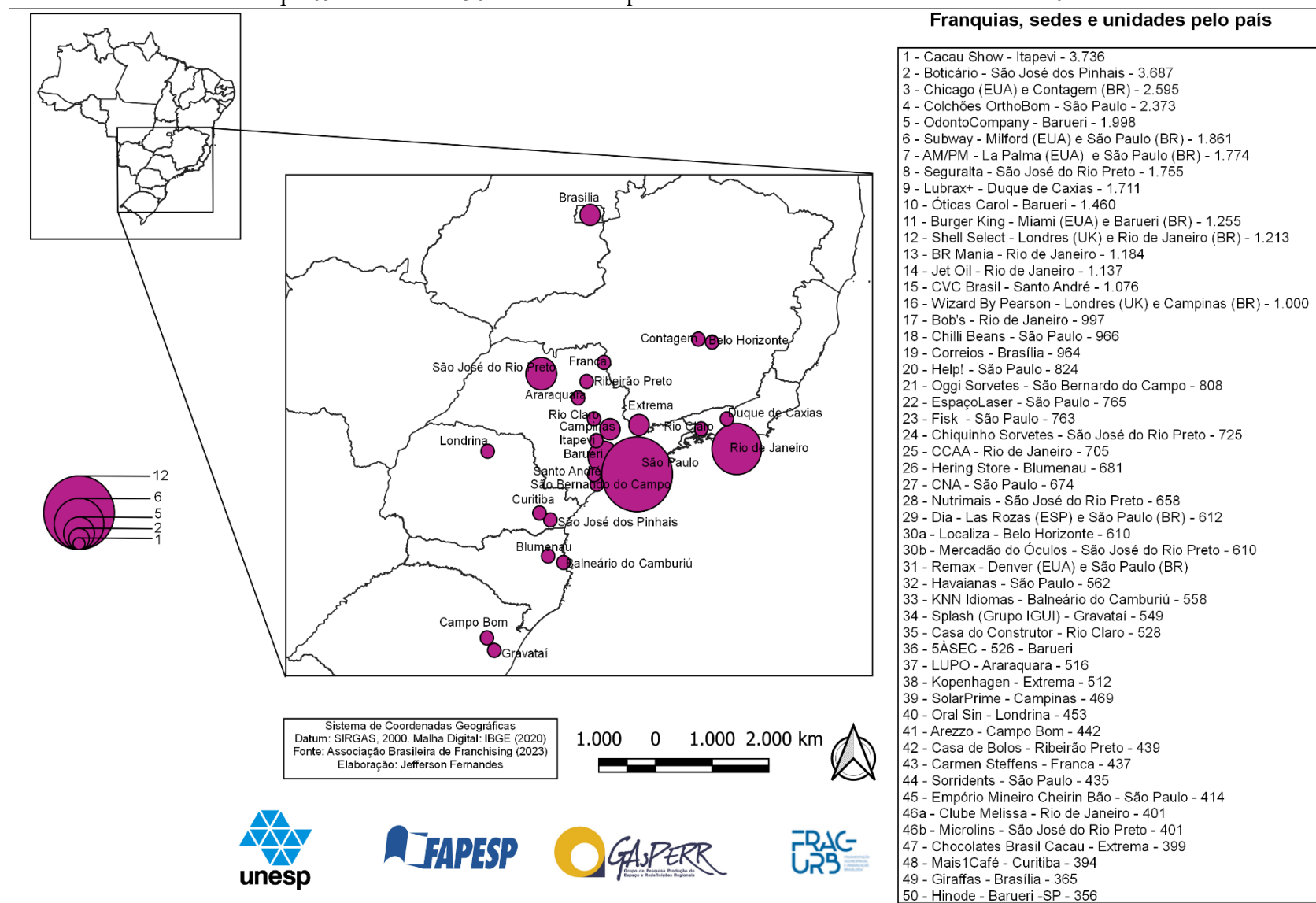
amplas da produção e do consumo globalizado, integrando a cidade aos circuitos mais abrangentes da economia capitalista.

As empresas organizadas pela lógica operacional do sistema de franquias consideram um conjunto de variáveis que nos permitem apontá-las como um indicador de centralidade urbana na escala regional, apresentando assim, as variáveis que compõem as estratégias de expansão e instalação nas cidades médias que no âmbito de suas redes urbanas, que passaram pela reestruturação urbana e da cidade devido aos ajustes espaciais da reestruturação econômica brasileira ampliando assim seus papéis e funções.

Frente à reestruturação de cidades, a estrutura urbana das cidades médias tem ofertado atributos de produtividade espacial ao posicionamento dos estabelecimentos comerciais das empresas que funcionam sob a lógica do sistema de franquias. As franquias, neste diapasão, possuem dois tipos de ponto comercial, isto é, os de rua e os de *shopping center*. No geral, as franquias preferem os *shopping centers*, mas a conformação de áreas centrais destinadas para um padrão de consumo mais elevado tem possibilitado outras escolhas locais.

A ABF vem registrando o processo de expansão das franquias em direção às cidades médias e pequenas. Os custos menores com salário e impostos nessas cidades são apontados como importantes atrativos pela organização. Vale frisarmos também que o crescimento das franquias reflete um movimento maior de mudança na economia global e que, portanto, faz parte da lógica de acumulação do capital comercial, concentrando empresas que se unem com o objetivo de garantir a expansão e o domínio de novos mercados, atuando em múltiplas escalas (Mapa 09).

Mapa 09 - Sedes das 50 maiores franquias do Brasil e número de unidades em 2022



Fonte: Associação Brasileira de Franchising (2023). Elaboração: Jefferson Fernandes

O mapa acima nos mostra uma concentração das sedes destas empresas na porção Centro-Sul do país, com papel especial das metrópoles São Paulo e Rio de Janeiro, cenário no qual a hierarquia urbana se reforça. Quando lançamos o olhar sobre a quantidade de filiais, percebemos um contexto de interações marcadas por multilocalidades no território nacional, com destaque para franquias populares como Cacau Show (3.736) e O Boticário (3.687).

Chama a atenção, igualmente, o fato de que muitas cidades não-metropolitanas abrigam a matriz destas empresas, como Seguralta, Microlins, Mercadão do Óculos e Chiquinho Sorvetes (São José do Rio Preto/SP), Hering (Blumenau/SC), Ora Sin (Londrina/PR) e Casa de Bolos (Ribeirão Preto/SP), Hering Store (Blumenau/SC), Lupo (Araraquara/SP), Casa do Construtor (Rio Claro/SP), Chocolates Brasil Cacau (Extrema/MG) e Carmen Steffens (Franca/SP). Há, deste modo, um padrão transversal de interações espaciais, nos quais fluxos que emanam de cidades médias se dirigem para outros centros urbanos (maiores, menores ou de mesmo nível), escapando, portanto, de um padrão rígido e hierárquico na rede urbana.

Neste contexto, as relações estabelecidas entre sedes e filias das empresas, como advertem Motta e Carvalho (2017, 49), sugere “[...] o forte papel dos agentes econômicos voltados para a oferta de bens e serviços na formação das cidades brasileiras”. Da nossa parte, cumpre investigarmos como Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto participam destas interações.

Este quadro socioespacial se deve, pois, nos últimos anos, o *franchising* vem se destacando na economia mundial e também na brasileira, indo na contramão da estagnação econômica e das altas taxas de desemprego vividos no país. Além disso, observa-se também que houve uma nova estratégia de localização desse tipo de comércio, que passou a se instalar em cidades de menor porte e fora das regiões metropolitanas, principalmente aquelas consideradas como cidades médias. Essas cidades trazem consigo uma relação muito intrínseca com a sua região de influência, dando a elas um destaque e uma peculiaridade que vem despertando interesse de vários estudiosos e pesquisadores.

No entanto, esse processo pode ocorrer de forma conflituosa. Nas palavras da Sposito (2007, p. 55)

[a] entrada de novos atores econômicos promoveu conflitos de interesses e/ou gerou alianças com atores econômicos e políticos locais e regionais, bem como modificou as formas de consumo e a estruturação urbana nessas cidades. O setor de hipermercados é ilustrativo dessa tendência, assim como a expansão das franquias de todos os tipos.

Nesse sentido, as ações das empresas em rede realizam-se por meio de lógicas espaciais que articulam múltiplas escalas e redefinem o espaço de acordo com interesses e decisões tomadas fora da cidade onde se instalam.

De acordo com Sposito (2007), a concentração territorial de empresas comerciais em cidades médias contribui para o reforço dos papéis regionais dessas cidades. Esse processo intensificou-se nos últimos anos, quando observamos as novas lógicas e estratégias espaciais adotadas pelas redes de franquias.

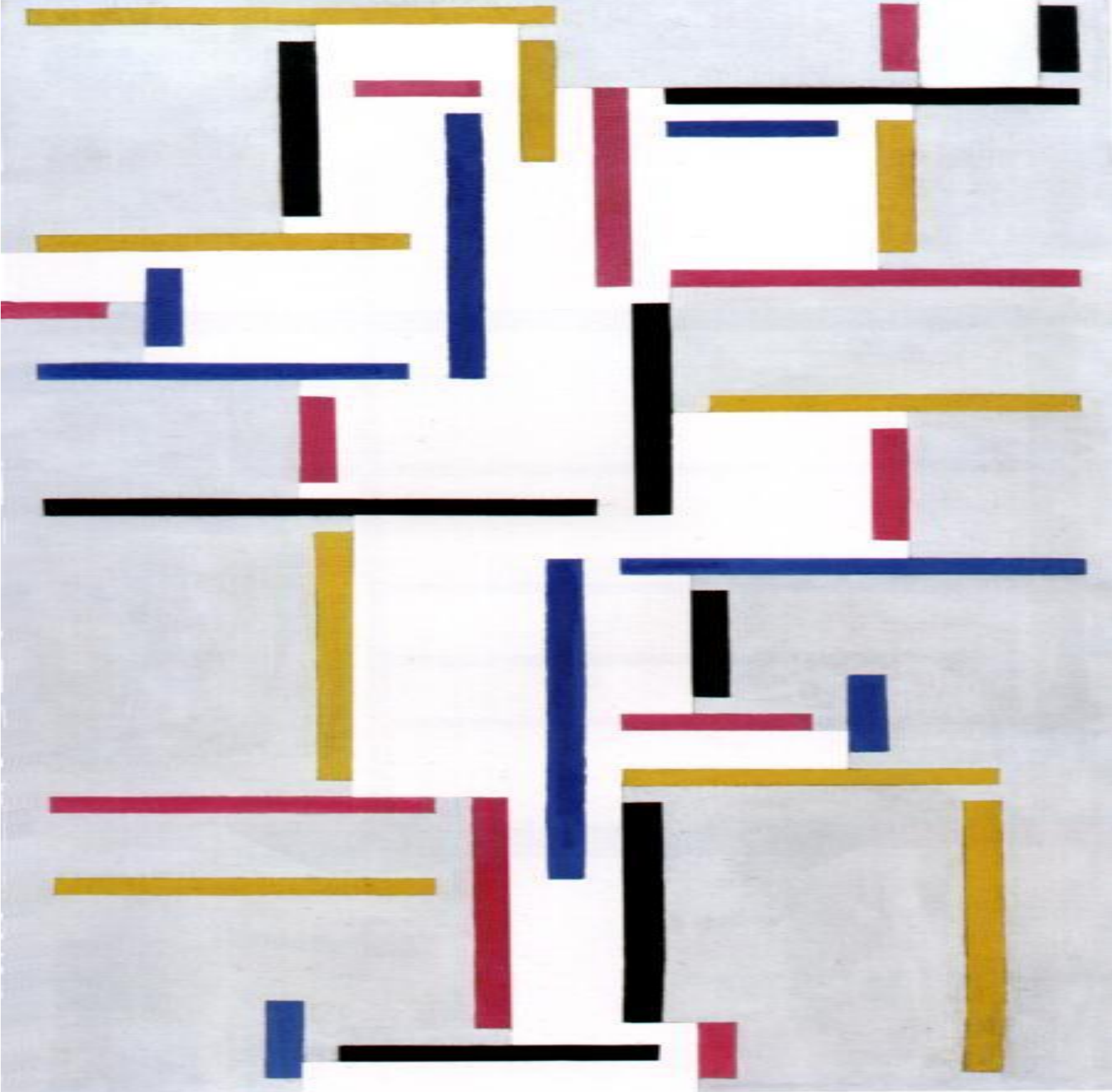
No presente trabalho, tomamos as franquias como objeto de análise e partimos do pressuposto de que esses empreendimentos articulam escalas mais abrangentes e seguem critérios e lógicas que as diferenciam do comércio convencional. Assim, nosso objetivo é compreender a atuação das franquias nos processos de reestruturação urbana das cidades.

Síntese

A construção deste capítulo teve como base o nosso objetivo específico “Investigar o papel das indústrias, aeroportos, *shopping centers* e franquias nos processos de reestruturação urbana e das cidades”. Esta abordagem se faz necessária em virtude do conjunto de metamorfoses sociais e espaciais ocorridas em nível mundial e ancoradas em mudanças técnicas, científicas e tecnológicas nas últimas décadas, tendo as cidades médias como espaços privilegiados das mudanças em curso.

Vimos que a reestruturação produtiva teve fortes rebatimentos espaciais nas cidades médias por meio da desconcentração da produção industrial, modificando as estruturas internas das cidades e o seu posicionamento na rede urbana. O setor aéreo no Brasil, por sua vez, vem apresentando a tendência de expansão do número de voos, das linhas aéreas e da infraestrutura aeroportuária em direção ao interior do país. É possível observar, neste contexto, relações do tipo verticais e horizontais, isto é, interações espaciais com metrópoles e centros urbanos não-metropolitanos em uma trama complexa de fluxos de passageiros. Já as instalações de *shopping centers* nas cidades redefinem as lógicas do consumo de mercadorias e também o consumo do espaço urbano, com uma modernização do território que aponta para alterações nas duas escalas de manifestação do urbano. Por fim, a presença das lojas do tipo franquias e o ritmo de crescimento destes objetos espaciais nas cidades médias é um importante vetor das transformações econômicas e seus desdobramentos espaciais na rede urbana e também nas cidades.

Sendo assim, o debate sobre as múltiplas formas de reestruturação no espaço geográfico e suas incidências em cidades médias, tanto quanto o suporte oferecido por tais cidades aos objetos que promovem as reestruturações, podem ser efetuadas por diferentes pontos de vista. As diferentes leituras podem evidenciar as particularidades, o que enriquece o debate trazendo à tona realidades distintas, mas obedecem às mesmas lógicas gerais de reprodução do capital.



Ritmo de uma dança russa. Theo Van Doesburg (1918)

CAPÍTULO 4 – ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO: JUAZEIRO DO NORTE E RIBEIRÃO PRETO

Toda a formação urbana conheceu uma ascensão, um apogeu, um declínio. Seus fragmentos e restos serviram em seguida para/em outras formações (Henri Lefebvre)

No livro *O Direito à Cidade*, Lefebvre (1991) destaca que a cidade passa por períodos críticos, isto é, desestruturações e reestruturações que se sucedem no tempo e no espaço. Ao considerarmos a perspectiva lefebvriana assumimos a possibilidade de periodização para a análise da produção do espaço urbano. Isto permite compreendê-lo em sua totalidade, da gênese à evolução, refletindo sobre as suas tendências.

O espaço é, deste modo, socialmente produzido e historicamente determinado, apresentando-se como produto e produtor, uma vez que o espaço intervém na própria produção. É no espaço, portanto, que se dão os processos de (re)produção das relações, e também as transformações quanto aos modos de produção da sociedade, tendo em vista que sem ela o espaço se torna algo inexistente, nos lembra Lefebvre (1991).

Nesta perspectiva, o espaço não é estático, mas sim dinâmico, e seu movimento é intrínseco à dinâmica da sociedade, pois é a própria sociedade quem produz seu espaço conforme sua realidade vivida. Por esta razão, as cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto tiveram o seu processo de urbanização com ritmos e intensidades diferentes, considerando as suas diferentes formações socioespaciais, conforme veremos a seguir.

4.1 Juazeiro do Norte

A formação do espaço urbano de Juazeiro do Norte remonta às últimas décadas do século XIX com a chegada do Pe. Cícero e os fenômenos que se sucederam ao “Milagre da Hóstia”. O pequeno povoado de Joaseiro (nome da cidade na época) passa a ser o destino de milhares de trabalhadores e fiéis oriundos de diversas partes do Nordeste brasileiro. Além de lugar sagrado, passa a ser lugar de trabalho, da fuga da seca e da miséria, um novo mundo, a “Nova Jerusalém”, a “Meca do Nordeste”.

Contando com uma população de aproximadamente 2.000 habitantes em 1875, cinco décadas após o início do seu povoamento, o referido arraial ainda conservava os traços de uma fazenda de cana-de-açúcar. Cinco famílias despontavam na época como grandes proprietários de terra naquela porção do Cariri, a saber: os Gonçalves, os Macedos, os Sobreiras, os Landins e os Bezerra de Menezes. O restante da população era composto por trabalhadores ligados as fazendas das famílias mencionadas (Della Cava, 1976). Mal sabia o povo de Juazeiro e o seu novo capelão que ali seria o berço de uma das histórias mais controvertidas do interior do Nordeste e, quiçá, da sociedade brasileira.

Ao descrever o povoado de Joaseiro²³, Della Cava (1976) nos conta que no momento da chegada do Pe. Cícero:

[...] ostentava uma capela, uma escola e 32 prédios com tetos de palha. Havia somente duas ruas. A rua grande, mais tarde rua Padre Cícero, estendia-se paralelamente, ao longo da capela e encontrava-se em perpendicular com a rua dos Brejos. Do ponto de vista comercial, o povoado pouco oferecia aos seus habitantes. Vez por outra, mercadores paravam em Joaseiro, de passagem para o Crato, vindos de Missão Velha. Em tais ocasiões a empoeirada praça, defronte à capela, transformava-se em feira na qual se trocava café por alguns produtos locais. Não havia economia de mercado propriamente dita. Os elementos mais pobres da comunidade viviam totalmente à margem da economia de troca e começavam a dar sinais de descontentamento na época em que chegou o Padre Cícero. Aqueles que tinham convidado o Padre acreditavam, piamente, que sua presença iria fazer muita coisa para o progresso e pela tranquilidade das redondezas (Della Cava, 1976, p. 36-37).

A notícia da chegada do Pe. Cícero no povoado trouxe grandes expectativas aos moradores devido à importância dos representantes da Igreja no interior do Nordeste, pois, como destaca Barros (2013), era o padre da freguesia o elemento mais importante nessa sociedade. Tal expectativa, anos depois, se concretizaria através da ocorrência de um suposto “milagre”²⁴, cujos desdobramentos se fazem presentes até os dias atuais.

Consultando os números apurados pelo IBGE, desde o primeiro recenseamento realizado pelo Instituto em 1940, é possível notar o resultado do intenso processo migratório na região. Juazeiro do Norte, conforme podemos observar no Quadro 03, manteve um índice de crescimento demográfico elevado, sobretudo a partir da década de 1970.

Quadro 03 – Evolução da população de Juazeiro do Norte (1940 a 2022)

Ano	População
1940	38.145
1950	56.146
1960	68.494
1970	96.047
1980	135.616
1990	173.566
2000	212.133
2010	249.939
2022	286.120

Elaboração própria a partir de IBGE (1940; 1950; 1960; 1970; 1980; 1991; 2000; 2010; 2023)

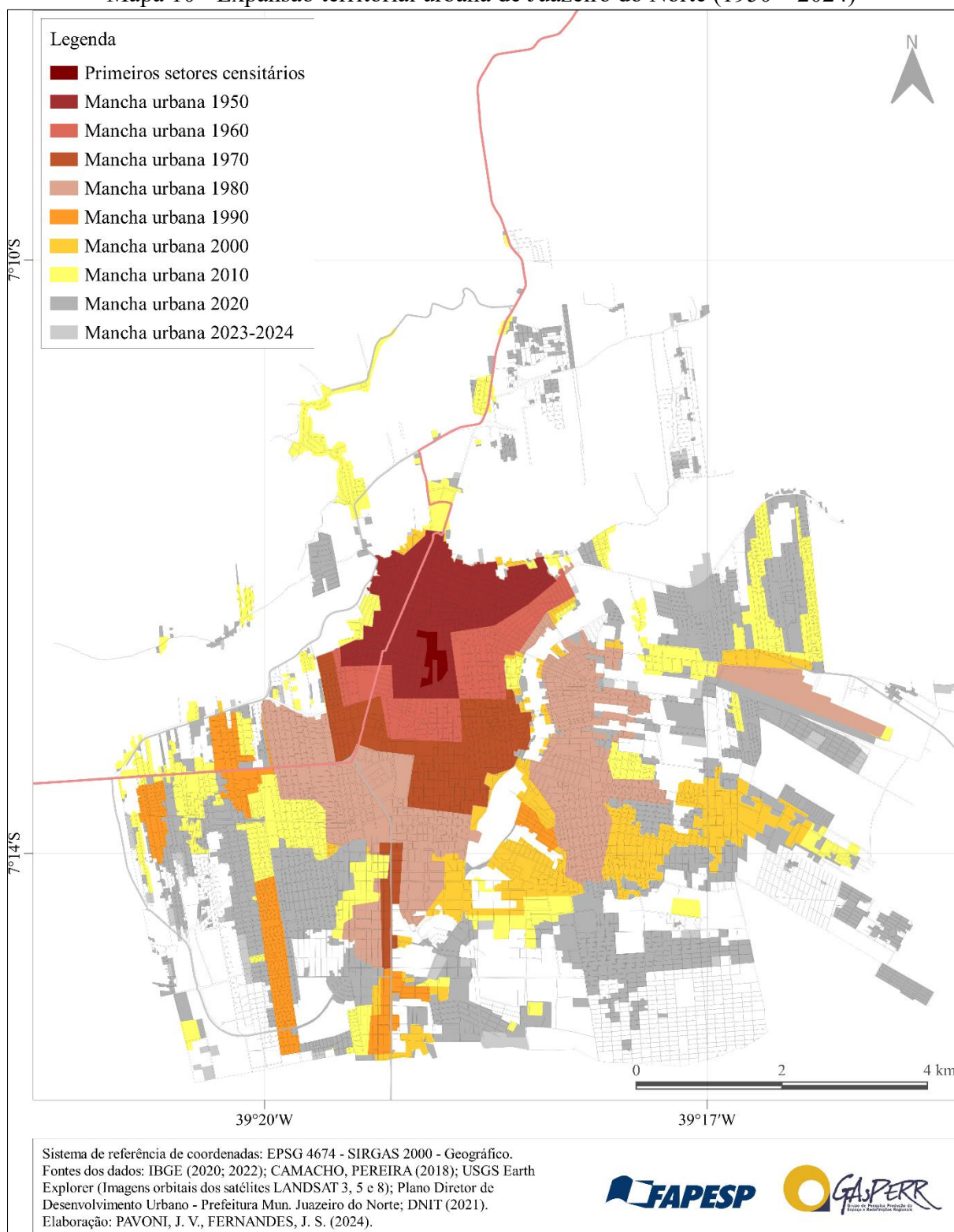
²³ Apesar de no ano de publicação da obra, em 1976, a designação oficial dada pelo IBGE ser Juazeiro do Norte, o autor preferiu manter a grafia utilizada no século XIX.

²⁴ O episódio do Milagre da Hóstia é narrado por Della Cava (1976, p. 17): “Na manhã de 1º de março de 1889, o piedoso capelão de Joaseiro, Padre Cícero Romão Batista, ministrava a Comunhão a uma das devotas do lugar. Em poucos momentos, passou-se a acreditar que a hóstia branca se tinha, milagrosamente, transformado em sangue, sangue este que se disse ser, sem qualquer dúvida, de Jesus Cristo”

Atualmente, de acordo com o IBGE no Censo de 2022, Juazeiro possui uma população de 286.120 habitantes, sendo, portanto, a terceira maior cidade do estado do Ceará, atrás apenas da capital Fortaleza (2.428.708) e da cidade de Caucaia (355.679), que está localizada na Região Metropolitana de Fortaleza.

A “cidade-santuário” no sul do estado vai se estruturando economicamente ao longo do século XX a partir do crescimento comercial e da atividade artesanal, consolidando a sua liderança regional. Mesmo com a morte do velho clérigo, em 1934, as romarias continuam a crescer, e com isso intensifica-se também a expansão urbana (Mapa 10) ao longo das últimas décadas.

Mapa 10 - Expansão territorial urbana de Juazeiro do Norte (1950 – 2024)



Entre 1930 e 1980, a cidade não sofreu grandes transformações no sentido de alteração do padrão de expansão. Somente a partir da década de 1980, a cidade passa a se expandir, de maneira mais acentuada, sob a indução da especulação imobiliária e expansões desordenadas. As avenidas e as vias de acesso abertas passam a ser os vetores estruturantes da ocupação

urbana, com suas margens como lócus preferenciais de ocupação. Aos poucos, as áreas periféricas rurais passam a se incorporar à malha urbana, mas gerando vazios e descontinuidades, entre núcleos de maior adensamento, numa dinâmica própria da lógica imobiliária (Figura 12).

Figura 12 - Visão da cidade de Juazeiro do Norte - 1984



Fonte: <https://cariridasantigas.com.br/vista-parcial-de-juazeiro-do-norte-praca-da-prefeitura-e-santuario-de-sao-francisco/>

De 1980 ao ano 2000, o processo de urbanização evoluiu gradativamente devido à migração da população rural do próprio município e populações de municípios da região sul do Ceará e de estados vizinhos, atraídos pelas oportunidades que Juazeiro do Norte cada vez mais passava a oferecer como polo industrial, comercial e de turismo religioso de âmbito estadual e regional.

Neste contexto, a expressão da centralidade em Juazeiro do Norte é elemento fundador do urbano e através dela é possível conhecer melhor o que é a nucleação urbana. Toda centralidade está inserida em um centro, pois a centralidade está para os fluxos de pessoas, mercadorias, automóveis, uma circulação contínua, assim como o centro está para os fixos, os prédios, as lojas, as vias. Como destacamos, uma das centralidades expressas na cidade de

Juazeiro do Norte é gerada pelo fervor religioso do catolicismo popular, e tem como foco central o Padre Cícero Romão Batista.

Atualmente, cerca de 2,5 milhões de fiéis visitam a cidade por ano, esboçando uma centralidade cuja influência extrapola os limites do local e do regional. Esta centralidade anunciada em Juazeiro do Norte ganha uma referência que não é comum nas cidades de hoje, onde geralmente os fluxos giram em torno do dinheiro e da tecnologia. Nesta cidade, é a fé, o sagrado, o místico, a esperança, a promessa, o milagre, que permeiam uma de suas centralidades.

O Centro em Juazeiro do Norte, neste contexto, assume a condição de um espaço para onde os acontecimentos convergem, o fluxo de pessoas é maior, acontece a inclusão das atividades, exercendo assim um impacto no cotidiano. Todo centro, assim, expressa uma centralidade para aqueles que o frequentam, pois, como nos lembra Sposito (1991, p. 6), o centro é “[...] antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades”. Em suma, o centro polariza, articula, atrai, sobressai, expressando sua centralidade que conecta, ao mesmo tempo em que dispersa, possibilitando o surgimento de novos centros.

A gênese e a consolidação do centro tradicional de Juazeiro do Norte coadunam-se com a própria vida do Padre Cícero. É em torno deste ator social que se insere o processo que deu forma urbana à cidade. Antes da chegada do Padre, em 1872, esta cidade encontrava-se com um pequeno aglomerado humano, contava apenas com a presença de uma capelinha, uma escola, poucas casas (a maioria de taipa) e duas pequenas ruas: Rua Grande (atualmente com o nome de Rua Padre Cícero) e Rua do Brejo.

É enaltecida ainda na história da cidade a presença de uma população de escravos e arruaceiros afeitos à bebedeira e à prostituição. Também é registrado um comércio ambulante feito por tropeiros, vindos principalmente do Pernambuco e usando Joazeiro como centro de paragem até a retomada da viagem. Após o acontecimento do alusivo milagre da hóstia, que vira sangue na boca da beata Maria de Araújo, há um crescente movimento de peregrinação em direção à cidade de Juazeiro do Norte, a cada ano aumentando significativamente este fluxo. Neste contexto:

Surge e cresce, vigorosamente, o comércio religioso no povoado e o grande número de romeiros deixa em Joazeiro recursos que são canalizados pelo Padre Cícero para obras sociais e empreendimentos modernos. Dessa forma, Joazeiro vai-se transformando num centro urbano consolidado, com diferenciação de ofícios e equipamentos sociais e serviços diferenciados, como a estação telegráfica (1904), as oficinas de relógios e, sobretudo, o comércio. (CEARÁ, 2000, p. 17).

Outro acontecimento importante na dinâmica da cidade advém da chegada da Estação Ferroviária e da Via Férrea, na década de 1920, possibilitando uma nova expansão da ocupação urbana, bem como um novo traçado urbanístico, pois "[...] a partir daquele dia, 7 de novembro de 1926, o município passava a ter ligação direta com as demais estações da Rede Viação Cearense, o que abreviava a distância a Fortaleza para apenas um dia de viagem" (Neto, 2009, p.488).

Após a morte de Padre Cícero, em 1934, momento em que Juazeiro do Norte contava com uma população de 30 mil moradores, deu-se ainda mais o crescimento das romarias, que dinamizou o comércio e provocou o aumento das estruturas urbanas, dos fluxos de pessoas e de mercadorias, possibilitando a instalação de fábricas, lojas e pequenas indústrias, ampliando o raio de atuação da cidade.

Nas décadas de 1970 e 1980, o crescimento populacional, o aumento do número de veículos, das comunicações, dos estabelecimentos comerciais e consequentemente das cidades vizinhas, Crato e Barbalha, foram alguns dos motivos que possibilitaram o afastamento das residências localizadas no centro tradicional para bairros mais periféricos. Este processo é verificado no crescimento dos centros urbanos onde a área residencial sede espaço para o comércio e serviços.

O centro tradicional de Juazeiro do Norte congrega as duas principais características da cidade: a romaria e o comércio. A centralidade religiosa, expressa pela fé em Padre Cícero, possui um centro atrelado ao seu núcleo urbano original. Portanto, o processo de formação do núcleo urbano original de Juazeiro do Norte coaduna em torno do que se classifica atualmente como centro tradicional, ou seja, pode-se afirmar que, na gênese urbana desta cidade, encontra-se seu centro tradicional.

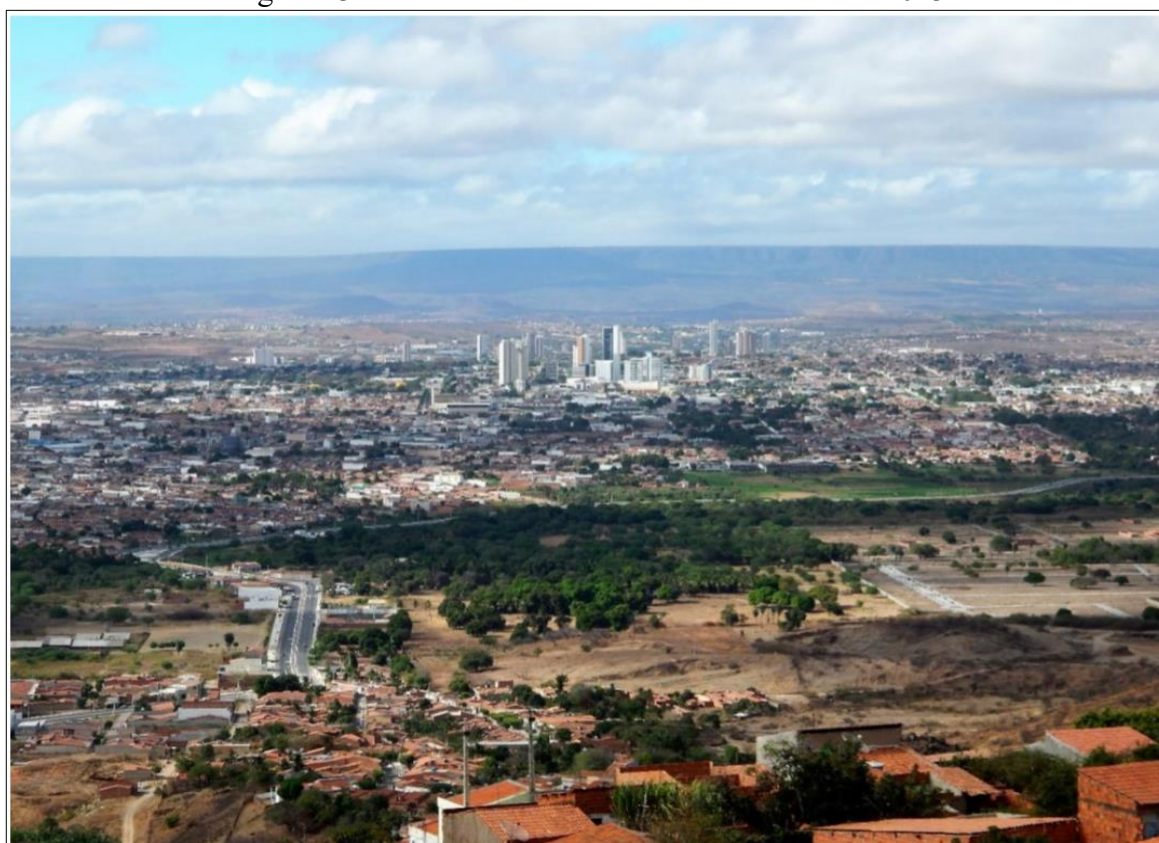
Portanto, foi a dinâmica histórica, a formação socioespacial construída sob os alicerces da fé em Padre Cícero que possibilitou este primeiro centro de Juazeiro do Norte e o seu crescimento que ocorreu na direção norte-sul. Articulador inicial desta cidade, Padre Cícero Romão Batista exerceu uma influência que permanece até hoje. Este centro congrega, então, o centro tradicional com comércio e serviços; e a centralidade da fé, expressa pelo catolicismo popular.

Considerando Juazeiro do Norte uma cidade média, verifica-se o vertiginoso aumento do fluxo de informações e o crescimento das tecnologias, cujo espaço interno vem se reordenando para atender às novas demandas contemporâneas. O crescimento demográfico e a

expansão da cidade foram responsáveis pela demanda de serviços e atividades de várias naturezas.

Sendo assim, as atividades econômicas que mais se expandiram foram aquelas ligadas ao setor terciário (comércio e serviços). Crato, então centro produtor e distribuidor dos produtos da indústria canavieira, perde o posto de principal cidade do sul do Ceará para o antigo povoado de Juazeiro. Surge uma nova lógica de produção e organização do espaço no Cariri sob a égide do capitalismo econômico global, cuja materialidade está presente em Juazeiro do Norte. A nova capital do interior cearense, por assim dizer, sofreu várias transformações na sua paisagem urbana.

Figura 13 - Visão da cidade de Juazeiro do Norte - 2023

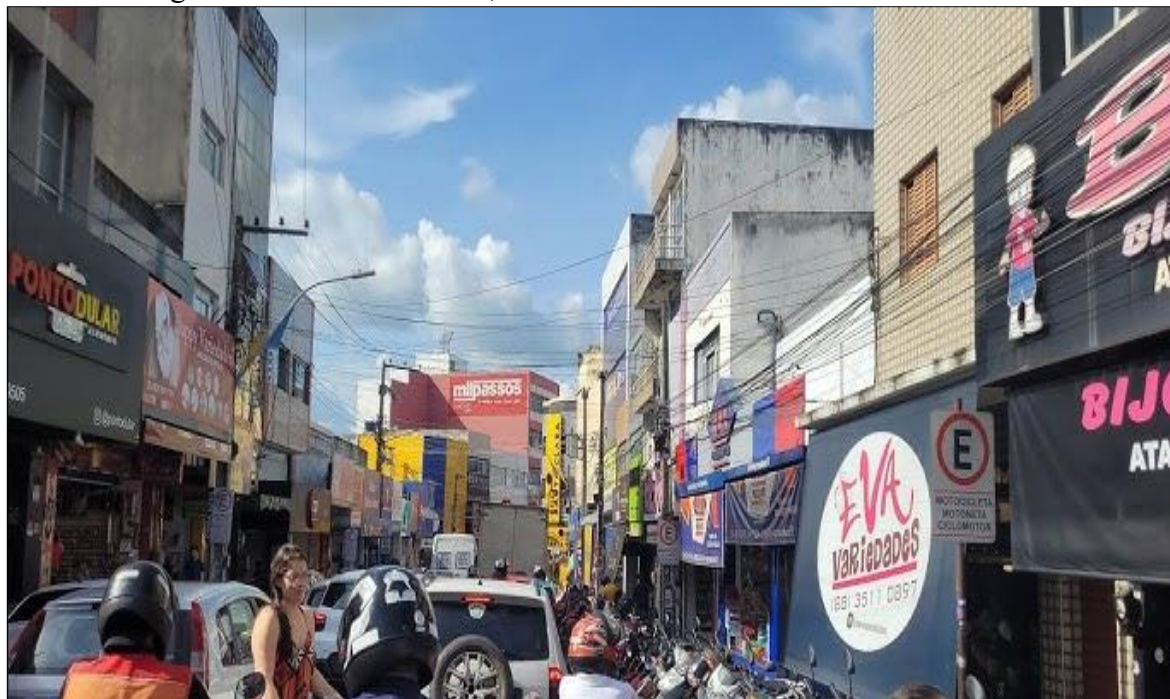


Fonte: Jefferson Fernandes

Com a concentração das atividades industriais no Sudeste do país no século XX, coube aos centros urbanos de outras regiões desenvolverem atividades ligadas ao setor de comércio e serviços. Como resultado dessa divisão territorial do trabalho, produziu-se uma concentração das atividades na parte central da cidade (Figura 14). O capital, portanto, herda “[...] um mundo geográfico que está diferenciado em complexos padrões espaciais. À medida que a paisagem fica sob o domínio do capital, estes padrões são agrupados em uma hierarquia cada vez mais sistemática de escalas espaciais (Smith, 1998, p. 196). Isso pode ser verificado em Juazeiro do

Norte, que até o fim dos anos 1990 tinha as principais atividades comerciais e de serviços localizadas em três ruas: a avenida Padre Cícero e as ruas São Paulo e São Pedro.

Figura 14 – Rua São Pedro, no centro tradicional de Juazeiro do Norte



Fonte: Jefferson Fernandes

A área central de Juazeiro do Norte, além de concentrar as atividades comerciais e de serviços, tinha a praça Pe. Cícero como local do encontro, caracterizando uma centralidade definida e revelada no próprio centro, visto que reunia as dimensões econômicas, políticas, sociais e/ou de sociabilidade. Assim, as desigualdades conviviam e estavam pouco demarcadas espacialmente, pois essa área era o local do encontro e de realização das atividades cotidianas.

Esse padrão espacial, contudo, atendeu às necessidades de um período histórico e de uma modalidade específica do capital, isto é, o capital industrial. No momento em que o capitalismo impõe uma nova lógica, agora sob a égide do capital financeiro, essas centralidades acabam se tornando um obstáculo para a expansão e reprodução do capital.

Na transição do século XX para o século XXI, novas dinâmicas chegam a Juazeiro do Norte, dando início à configuração de um novo centro, possibilitado através da construção do Cariri Shopping, inaugurado em 1997. De acordo com Sposito (1991, p. 12), o *shopping* está inserido "[...] numa reprodução, em nova localização, de atividades que tradicionalmente ocupavam o centro principal e/ou outros eixos comerciais no interior da cidade. Tais atividades são, principalmente, comerciais e de serviços".

Nestes termos, o *shopping center* pode ser considerado como propulsor de uma nova centralidade. O Cariri Shopping, então, passa a oferecer a expansão dos serviços que antes eram concentrados no centro tradicional. Ele consegue proporcionar em um só local diversas atividades, como lojas de roupas, calçados, informática, eletroeletrônico, farmácia, banco, áreas de lazer (jogos eletrônicos, cinema, praça de alimentação), supermercado, etc.

É nesse contexto que o espaço urbano de Juazeiro do Norte passa a abrigar novos objetos geográficos e novos projetos econômicos. Os agentes ligados ao capitalismo globalizado, notadamente o Estado, as empresas, os bancos e as elites econômicas, elegem um novo local, símbolo da modernidade e que se constitui como a nova centralidade de Juazeiro do Norte: o Triângulo Crajubar (Figura 15).

Figura 15 – Área do Triângulo Crajubar, nova centralidade de Juazeiro do Norte



Fonte: Anderson Duarte (2023)

A partir de então, a distribuição espacial dos diferentes segmentos sociais na cidade passou a ser determinada por uma nova dinâmica, isto é, a porção sul da cidade começa a se configurar como área de concentração da população de maior renda. No bairro Triângulo, por exemplo, ocorre a confluência das rodovias CE 292 (Avenida Padre Cícero) e da CE 060 (Avenida Leão Sampaio). A primeira realiza a ligação entre Juazeiro do Norte e Crato e a segunda entre Juazeiro do Norte e Barbalha. É nas margens dessas rodovias que se realiza o processo de conurbação entre as três cidades aludidas, de onde também vêm ocorrendo os

principais investimentos de capitais públicos e privados, provocando assim uma mudança na paisagem urbana.

É nessa porção do território que tem se dado a maior concentração de empreendimentos, com a presença de grandes empresas nacionais e internacionais, reforçando assim o papel de Juazeiro do Norte como o maior núcleo urbano do interior do Ceará. Além disso, é através dessa área que tem se manifestado a integração socioespacial com as cidades de Crato e Barbalha e a expansão das suas malhas urbanas.

De encontro à perspectiva de Lefebvre (1986), observa-se que as transformações na forma urbana de Juazeiro do Norte congregam movimentos de explosão e implosão, pois a partir da implosão a vida urbana concentra-se e se acentua na antiga morfologia, e a partir da explosão a vida urbana tende a existir como forma nova que se sustenta em uma nova morfologia da cidade. Assim sendo, a tríade forma-função-estrutura nos ajuda a entender parte da dinâmica urbana desta cidade média cearense.

Em Juazeiro do Norte, verificaram-se os processos de implosão e explosão do Centro e o surgimento de outro centro com a construção do Cariri Shopping, ocasionado pela raridade do solo urbano no centro tradicional com ausência de áreas para construção. Em torno deste novo centro cresce e forma-se uma nova centralidade, ocasionada pelo interesse de empresas privadas e consequentemente a valorização do solo urbano, convergência dos transportes coletivos e, por conseguinte, boa acessibilidade, ampliação dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços públicos e privados, atrelando-se a isso mais investimentos públicos e privados em obras.

Portanto, o Cariri Shopping possibilitou o surgimento de uma nova centralidade. Assim, dentre os aspectos que podem evidenciar tal centralidade, estão: raridade do espaço e, consequentemente, a especulação imobiliária do solo urbano, a dinâmica e o fluxo constante e intenso de serviços, o crescimento demográfico, o surgimento de novas formas de transportes, o avanço técnico, a mudança na divisão territorial do trabalho e a instalação de infraestrutura. Estes e outros acontecimentos fazem repensar Juazeiro do Norte, no Ceará, não apenas enquanto espaço exclusivo das romarias, mas como espaço que vem consolidando outras centralidades que não apenas a da fé religiosa.

O que podemos inferir, deste modo, é o fato de Juazeiro do Norte apresentar uma expansão de atividades centrais, gerando uma nova concentração de fluxos, que, de acordo com Sposito (1991, p. 13):

[...] ao negar a concepção de centro único e monopolizador, recria a centralidade, multiplicando-a através da produção de novas estruturas que permitem novas formas de monopólios, porque (re)especializam e (re)espacializam as atividades comerciais e de serviços, reproduzindo em outras áreas da cidade as condições e qualidades centrais.

Os dois centros destacados em Juazeiro do Norte esboçam centralidades distintas. No primeiro estão localizados os serviços bancários, clínicas médicas, terminais de transporte intraurbano, venda de eletrodoméstico, boutiques, lojas de informática, farmácias, lanchonetes, mercadinhos, supermercados, padarias, residências, cartórios, correios, câmara municipal, entre outros. Contudo, em determinados períodos do ano torna-se um centro também para as atividades religiosas, pois a maioria dos lugares sagrados das romarias está no perímetro deste centro, onde se concentram as principais Igrejas da cidade e o Memorial Padre Cícero, espaços comumente visitados pelos romeiros (Figuras 16 e 17).

Figura 16 – Praça Dirceu Figueiredo (Praça da Prefeitura)



Fonte: Jefferson Fernandes

Figura 17 – Basílica Nossa Senhora das Dores, centro de peregrinação em Juazeiro do Norte



Fonte: Jefferson Fernandes

O segundo centro está localizado no bairro Triângulo e adjacências. Esta área concentra serviços tais como: concessionárias de veículos automotores, Cariri Shopping, Edifícios modernos, Hospital Regional, rodoviária, colégios públicos, instituições do ensino superior, delegacia regional, etc.

De iniciativa do governo do estado, a construção do Hospital Regional do Cariri representa um dos maiores investimentos públicos para o interior do Ceará nas últimas décadas. A unidade hospitalar foi inaugurada em abril de 2011, com uma área de 27. 126 m² e projetada para atender a uma população de 1,5 milhão de habitantes nos 45 municípios da Macrorregião de Saúde do Cariri. Localizado próximo ao Cariri Shopping, contribuiu para impulsionar os projetos ligados à construção civil e de valorização do solo urbano na área. Verifica-se, pois, uma inovação na oferta de serviços e a descentralização espacial do centro tradicional, na transição do século XX para o século XXI nesta cidade média cearense (Figuras 18 e 19).

Figura 18 – Hospital Regional do Cariri



Fonte: Jefferson Fernandes

Atualmente, sete grandes projetos associados a grandes construtoras e imobiliárias se destacam no triângulo Crajubar, com destaque para o Unique Condominium, um dos prédios mais modernos do Ceará, produzido pela Base Incorporação e Construção LTDA. Outros edifícios construídos foram o Edifício Office Cariri, Central Park Residencial, Medical Center, Residencial Timbaúba, Pátio Cariri Residence e o S &A Empreendimentos. Esses equipamentos urbanos dotam esta parcela de Juazeiro do Norte de uma paisagem metropolitana, dada a dimensão dos prédios construídos para o consumo de um público de alto poder aquisitivo.

Figura 19 – Unique Condominium



Fonte: <https://www.maximoveisjuazeiro.com.br/imovel/167500/lancamentos-venda-juazeiro-do-norte-ce-romeirao>

As dinâmicas modernizantes atraem cada vez mais investimentos financeiros de ordem pública e privada para a cidade de Juazeiro do Norte, o que faz esta ser não apenas um polo de franca religiosidade, mas também uma cidade que anuncia outros focos e demandas, ao mesmo tempo em que oferece novos serviços urbanos.

No Brasil, as cidades de porte intermediário sofreram profundas mudanças nos aspectos socioeconômico e urbano desde a primeira década do século XXI, pois muitas famílias foram beneficiadas por uma política de distribuição de renda, algo que acarretou em maior demanda de consumo de bens e serviços, assim como a descentralização/interiorização de serviços estratégicos como ensino superior e serviços de saúde. Ao olharmos para o extremo sul cearense, isso é facilmente constatado na cidade de Juazeiro do Norte. Não por acaso, o setor de serviços representa mais de 90% do PIB (Produto Interno Bruto) de Juazeiro do Norte (Quadro 04).

Quadro 04 – PIB por setores da economia em Juazeiro do Norte

Atividades econômicas	Juazeiro do Norte	
	R\$	%
Agropecuária	23.301,38 (x 1000)	0,5
Industrial	375.820,56 (x 1000)	8,7
Serviços	3.949.528,06 (x 1000)	90,8
Total	4.348.650,01 (x 1000)	100

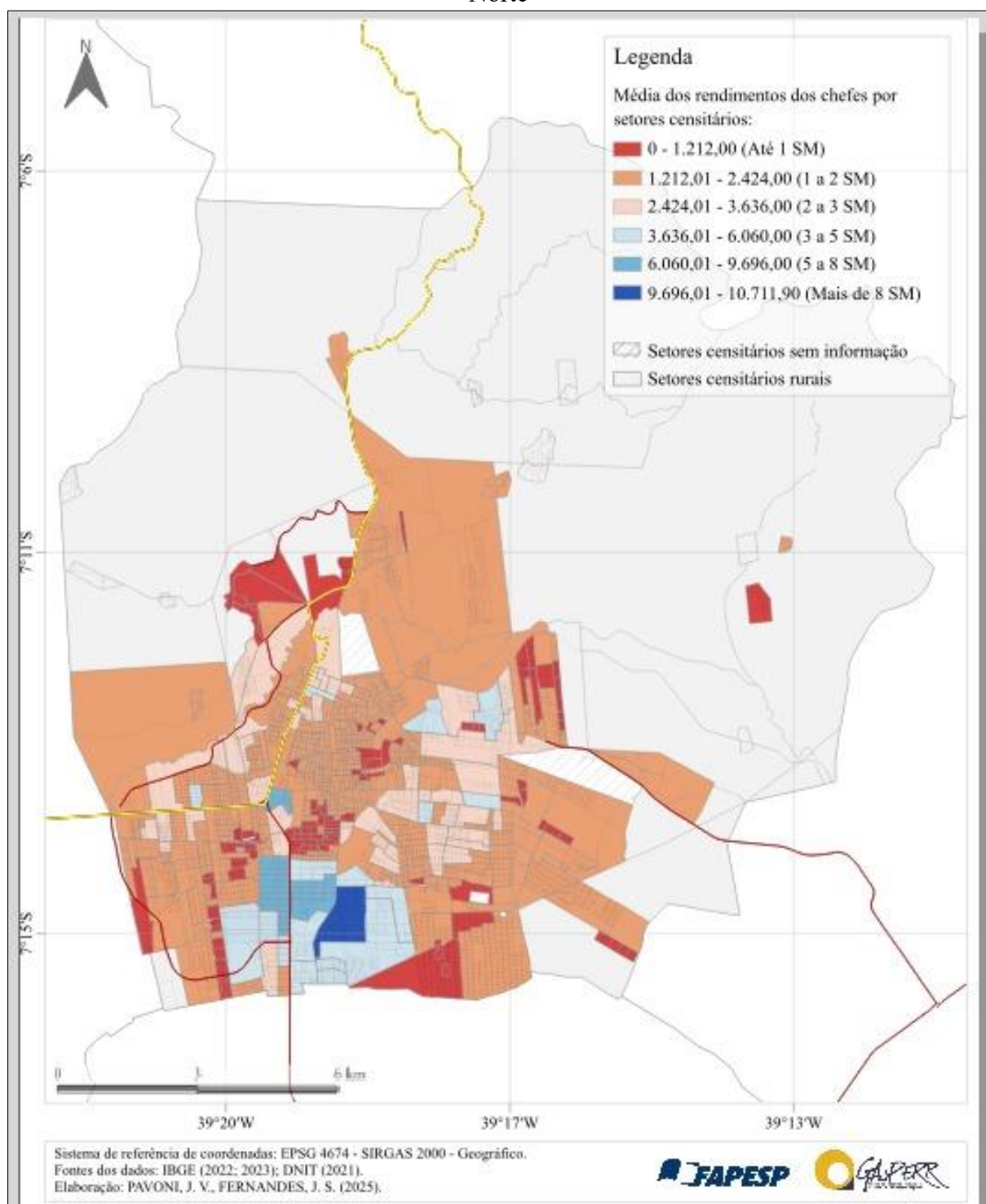
Fonte: IPECE (2021). Elaboração: Jefferson Fernandes

Esta forte expressividade do setor de serviços se deve, em grande parte, a tudo aquilo que gira em torno do turismo religioso na cidade, que em média atrai mais de 2 milhões de turistas por ano. Devido ao padre Cícero Romão Batista, a cidade é considerada um dos quatro maiores centros religiosos do Brasil, juntamente com Aparecida/SP, Trindade/GO e Nova Trento/SC.

Em Juazeiro do Norte, especialmente a partir dos anos 2000, houve o lançamento de diversos empreendimentos como condomínios verticais e horizontais e loteamentos fechados de alto padrão, com destaque para a infraestrutura de lazer e segurança; edifícios residenciais localizados nos eixos principais; novas concessionárias de veículos de luxo; e, por fim, o aumento expressivo de unidades franqueadas de vários segmentos e demais lojas especializadas, cujas mercadorias e serviços prestados expressam distinção social. Esse conjunto de elementos vem redefinindo as formas de uso e ocupação do solo, produzindo novas expressões de centralidades, condicionando novas lógicas e práticas socioespaciais dos agentes econômicos que operam nos setores de comércio e prestação de serviços.

O mapa abaixo nos mostra a divisão social do espaço urbano e a desigualdade como um fato marcante no processo de produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte.

Mapa 11 – Média dos rendimentos dos chefes de família por setores censitários - Juazeiro do Norte



Observa-se que na porção nordeste e sul da cidade encontra-se a população de maior poder aquisitivo, com chefes de família com mais de 10 salários mínimos, especialmente nos bairros Aeroporto e Lagoa Seca. São áreas com localizações periféricas na cidade, mas com outros conteúdos sociais, que tiveram impactos na própria estruturação da cidade. Estas áreas

do espaço urbano de Juazeiro do Norte contrastam de forma clara com as periferias pobres situadas nas porções oeste, norte e leste da cidade, que vivem em bairros como o João Cabral e Timbaúba. Estas últimas dependem mais do centro tradicional da cidade do que as áreas mais nobres.

Com o objetivo de analisarmos a produção da cidade e a vida urbana em Juazeiro do Norte, realizamos entrevistas com duas moradoras. Clara, dentista de 34 anos e residente do bairro Lagoa Seca, nos relata que:

Eu cresci aqui no Lagoa Seca. Sempre foi uma parte nobre da cidade com casas de prefeitos, deputados enfim. Hoje o Lagoa Seca é quase uma cidade, tem tudo que você quiser, hospital, grande mercado, tem o shopping novo embora menor que o outro, clubes, bons restaurantes. É só olhar pro lado e ver o tanto de prédio e construções. O bairro tá crescendo bem. Eu não sairia daqui, só se fosse pra morar em Fortaleza mesmo. Embora eu more sozinha a minha família tá toda aqui perto. Eu trabalho no meu consultório que fica aqui no bairro mesmo, dá até pra ir a pé daqui. Aqui o bairro é seguro, Juazeiro tem uns lugares mais perigosos como João Cabral, Santa Teresa, sabe, mas aqui não vejo muito porque se preocupar com segurança.

Às vezes eu vou no Centro quando tem romarias ou é pra resolver alguma coisa na prefeitura. Quando eu era pequena eu ia mais no Centro com meus primos lá na praça Padre Cícero. Hoje tá diferente, parece que a gente não tem mais tempo.

(Entrevista realizada no dia 14 de janeiro de 2023).

A fala da nossa entrevistada nos dá importantes indícios sobre a nova lógica na produção do espaço urbano de Juazeiro do Norte. “*Hoje o Lagoa Seca é quase uma cidade, tem tudo que você quiser*” retrata uma nova centralidade que está voltada para uma população de maior poder aquisitivo, haja vista os exemplos de empreendimentos que ela citou. O “*Quando eu era pequena eu ia mais no Centro*” traduz também mudanças nas práticas espaciais da população tendo em conta uma nova estruturação da cidade, não sendo Juazeiro do Norte, neste sentido, uma cidade monocêntrica.

A declaração de que “*eu vou no Centro quando tem romarias*”²⁵ releva uma realidade socioespacial típica de uma cidade brasileira de forte tradição religiosa (a exemplo de Aparecida/SP), pois durante os festejos é comum estarem lado a lado nas ruas pessoas de classe econômica baixa, média e alta que professam a sua fé no Padre Cícero e em Nossa Senhora das Dores. Deste modo, o Centro de Juazeiro do Norte, embora tenha perdido prestígio para determinados setores comerciais e imobiliárias nos últimos anos, ainda permanece como sendo

²⁵ Os principais eventos religiosos durante o ano são: Dia de Reis (06 de janeiro), Romaria de Nossa Senhora das Candeias (02 de fevereiro), Aniversário de Nascimento do Padre Cícero (24 de março), Aniversário de Morte do Padre Cícero (20 de julho), Romaria de Nossa Senhora das Dores (15 de setembro), Romaria de São Francisco das Chagas (04 de outubro), Romaria de Finados (02 de novembro) e o Ciclo Natalino (24 de dezembro)

o principal ponto de atração e de movimentação de pessoas no espaço urbano. Este contexto particular nos leva concordar com as afirmações de Silva (2015, p. 83), pois

O centro de uma cidade adquire vestígio de uma área destacada nas atividades urbanas quando ele é capaz de gerar relações cotidianas inerentes a um determinado modo de vida, diferenciando-o dos demais setores da cidade. Atendendo a múltiplos desejos, o centro favorece esse entrecruzamento de interesses [...] A afluência de moradores de todos os recantos garante público para todas as pregações, independente de cor ou credo. A periferia e a cidade encontram-se no centro. A cidade e seu entorno experimentam uma aparente conexão que se manifesta em logradouros que contêm alta densidade histórica e pluralidade cultural.

Entretanto, tomando a concepção de Santos (2012), cumpre salientarmos que a produção da cidade de Juazeiro do Norte nas últimas décadas está fundada em uma racionalidade técnico-científica capaz de constituir valores e critérios que justificam e estabilizam as sociedades capitalistas, onde é aparente a decomposição das sociabilidades, que acompanha o aprofundamento das desigualdades geradas no espaço urbano.

Na figura abaixo podemos visualizar o bairro Lagoa Seca, que até os anos 1980 era conhecido por abrigar propriedades de terra (chácaras, resorts) e casas de uma elite regional. No final dos anos 1990 e início dos anos 2000 começam os primeiros projetos imobiliários para a verticalização do bairro, com edifícios comerciais e residenciais, bem como condomínios horizontais fechados voltados para a moradia e o lazer de alto padrão no sul do Ceará.

Figura 20 – Bairro Lagoa Seca em Juazeiro do Norte



Fonte: <https://emjuazeirodonorte.com.br/economia/veja-quais-os-melhores-bairros-de-juazeiro-do-norte/>

Atualmente, inclusive, é nesta porção do território juazeirense que se encontra a torre residencial mais alta do estado do Ceará, superando os arranha-céus da capital Fortaleza²⁶. O Spazio Bezerra de Menezes é um grande empreendimento que conta com duas torres de 99 metros de altura, totalizando 33 andares. Inaugurado em 2018, o investimento foi realizado pelo grupo empresarial Bezerra de Menezes, pertencente a uma tradicional família da cidade e com importante papel na política do estado do Ceará.

Figura 21 – Spazio Bezerra de Menezes



Fonte: Jefferson Fernandes

A construção destes edifícios ficou a cargo da WR Engenharia, uma das maiores empresas do setor no estado do Ceará e com sede em Juazeiro do Norte. A publicidade do Spazio Bezerra de Menezes no momento de sua inauguração, divulgada em perfil público de uma rede

²⁶ O Plano Diretor da capital cearense estabelece limites de altura para as edificações. As torres mais altas da cidade, localizadas no bairro Aldeota, possuem 95 metros, o que equivale a 32 andares.

de marketing nacional²⁷, destaca como a economia local é atrativa para este tipo de investimento:

Juazeiro do Norte, no Cariri cearense, conhecida pelo turismo religioso, tem crescido economicamente, nos últimos anos, acima das médias do estado e do país. Esse crescimento é visto de longe e do alto. Arranha-céus se destacam na paisagem e demonstram o potencial da construção civil na cidade. O prédio mais alto do Ceará, destronando grandes edificações de Fortaleza, foi inaugurado, no bairro Lagoa Seca, considerado a Aldeota da Terra de Padre Cícero. Apesar de ficar 491 quilômetros distante de Fortaleza, Juazeiro não se ressentir da distância. É totalmente independente da capital. Tudo pode ser resolvido por lá mesmo. Você encontra um comércio forte, bancos, aeroporto, instituições de toda natureza. Enfim, quem vive por lá sabe que mora numa cidade que lhe oferece todos os serviços.

Esta dinâmica econômica e espacial em Juazeiro do Norte se relaciona com as ideias de Smith (1998), que analisando a produção da cidade contemporânea no contexto do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo, considera que o capital foi atraído pelo rápido crescimento da renda do solo que acompanhava o desenvolvimento da cidade, com níveis de renda do solo já elevados e com baixas taxas de retorno. Isto levou à contínua desvalorização do centro da cidade e ao porte obsoleto do seu uso comercial ou residencial. No caso de Juazeiro do Norte, observa-se uma tendência à desvalorização do centro tradicional enquanto centralidade para investimentos de capitais imobiliários de médio e alto padrão.

Do lado oposto desta realidade urbana do bairro Lagoa Seca, Júlia, doméstica de 46 anos e residente no bairro Timbaúba, ao contar sobre parte da sua vida urbana em Juazeiro do Norte, nos descreve que:

Aqui no Timbaúba é conhecido por conta da violência. Vive saindo na rádio Tempo as coisas daqui que fulano matou, que roubou que não sei o quê. Eu como moradora não acho que tem essa violência toda não; claro que tem que ter cuidado, né? Eu e meus filhos voltamos da Igreja depois das dez horas e ninguém mexe com a gente, tem o respeito. O que eu acho ruim aqui é esses lixo na rua, essa água de esgoto que fica passando e dá um mau cheiro. É um descaso com o pessoal que mora aqui. Ah, e esse posto de saúde vive faltando remédio, a sorte é a moça agente de saúde que dá uns pulo e ajuda a gente quando precisa.

Eu vou no Centro quase todo dia, pego uns serviços pra limpar umas loja que o pessoal chama. Minha nora trabalha lá e arruma uns serviços pra mim. Faço compras lá também, tens umas lojas na São Pedro que vende barato. Na quarta-feira de noite o culto é na Igreja que fica perto da praça, aí vai todo mundo aqui de casa.

(Entrevista realizada no dia 27 de novembro de 2022)

²⁷ <https://publicidadeimobiliaria.com/edificio-mais-alto-do-ceara-e-inaugurado-em-juazeiro-do-norte/>

O discurso de Júlia nos leva a compreender um outro contexto socioespacial presente na cidade. A expressão “*É um descaso com o pessoal que mora aqui*” indica o não planejamento urbano adequado para as áreas periféricas e marginalizadas na cidade, como é o caso do bairro Timbaúba, localizado próximo ao centro tradicional (Figura 22)

Figura 22 - Bairro Timbaúba em Juazeiro do Norte



Fonte: Jefferson Fernandes

A afirmação de que “*Eu vou no Centro quase todo dia*” reflete uma prática espacial de Júlia ainda fortemente enraizada no centro tradicional da cidade para atividades como trabalho e comércio, ao contrário de Clara que destacou a sua frequência no Centro durante as romarias. À vista disso, na cidade de Juazeiro do Norte, o desenvolvimento desigual é tanto o produto quanto a premissa geográfica do desenvolvimento capitalista, pois “[...] como produto, o padrão é altamente visível na paisagem do capitalismo, tal como a diferença entre espaços desenvolvidos e subdesenvolvidos em diferentes escalas” (Smith, 1998, p. 221).

Com o crescimento da população urbana de Juazeiro do Norte, avolumaram-se também os problemas sociais e ambientais antes comuns às metrópoles, ampliando a demanda por serviços básicos como saneamento, educação, saúde e segurança. Isto traz a necessidade de um melhor planejamento do território para a resolução de problemas comuns que começam a se intensificar. Nestas condições, a desigualdade socioespacial nesta cidade média, como saliente Rodrigues (2007, p. 74), “[...] exprime formas e conteúdos da apropriação, da propriedade, da

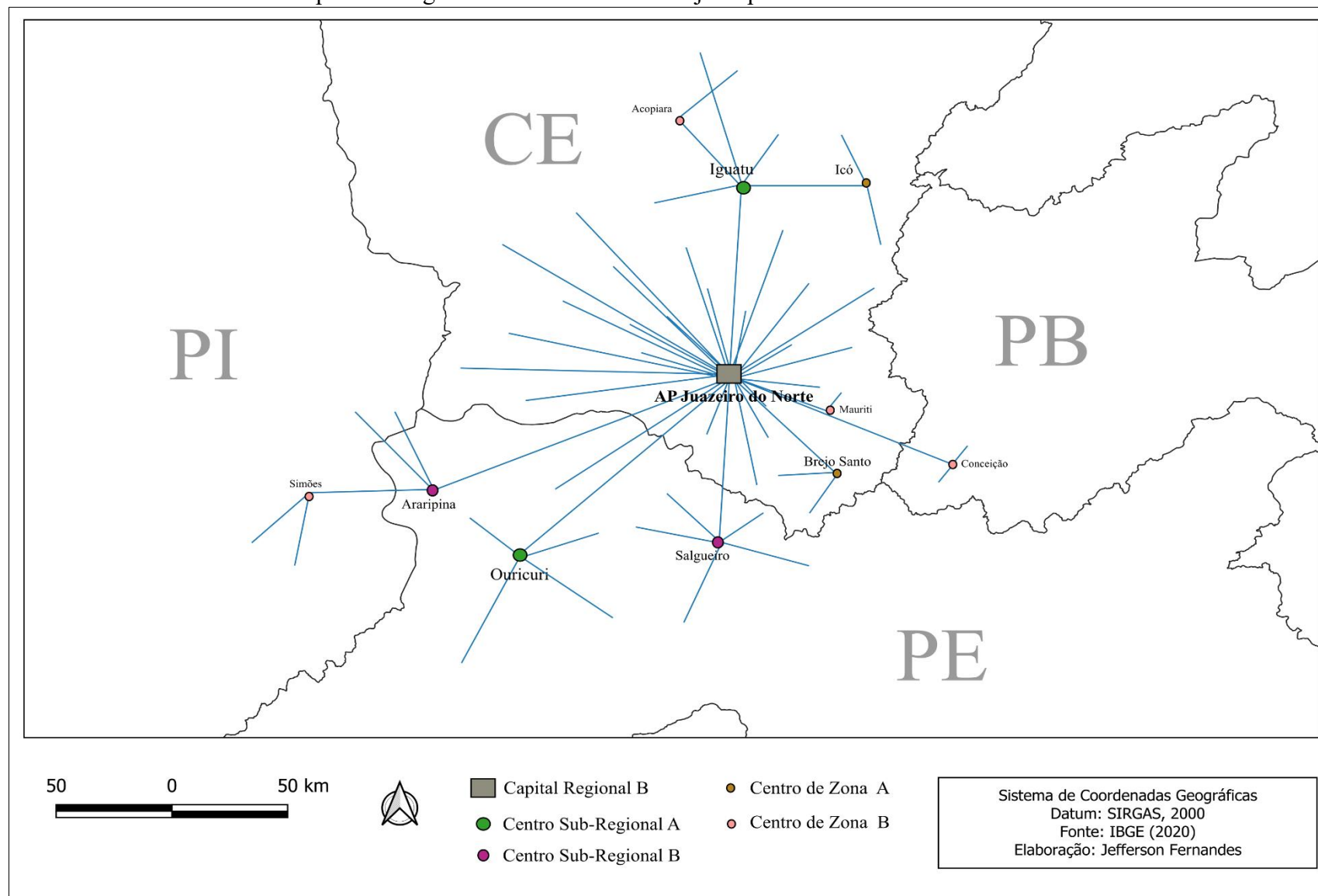
cidade mercadoria da exploração e da espoliação da força de trabalho, da acumulação desigual no espaço, da presença e da, aparentemente paradoxal, ausência do Estado capitalista no urbano”.

Diante do exposto e considerando as falas das moradoras entrevistadas, temos a evidência da desigualdade socioespacial na estruturação e na vida urbana de Juazeiro do Norte, fato este que pode levar a uma produção fragmentária da cidade, algo que, contudo, demandaria um maior aprofundamento na pesquisa. Nesta direção, a cidade se reestrutura para atender a novas demandas do comércio e do consumo que se expande, como também reestrutura suas relações na escala da rede, amplia seu alcance espacial e seus papéis e funções.

No tocante à rede urbana em que Juazeiro do Norte está inserida, a sua situação geográfica em meio ao sertão nordestino favorece a expressiva centralidade regional, pois a cidade está situada a centenas de quilômetros de distância em relação às metrópoles regionais Fortaleza, Recife e Salvador, e distante de outros centros urbanos intermediários da região Nordeste como Caruaru, Petrolina-Juazeiro, Campina Grande e Mossoró. A importância do Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte²⁸ na rede urbana pode ser observada na pesquisa REGIC 2018, que definiu este núcleo urbano como Capital Regional B (Mapa 12)

²⁸ De acordo com o IBGE (2016), Arranjo Populacional é um agrupamento de municípios que apresentam uma forte integração entre a população. Essa integração pode ser causada pela proximidade entre as áreas urbanizadas ou pelo deslocamento de pessoas para estudar ou trabalhar. O Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte é formado por três cidades: Juazeiro do Norte-Crato-Barbalha

Mapa 12 – Região de Influência do Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte



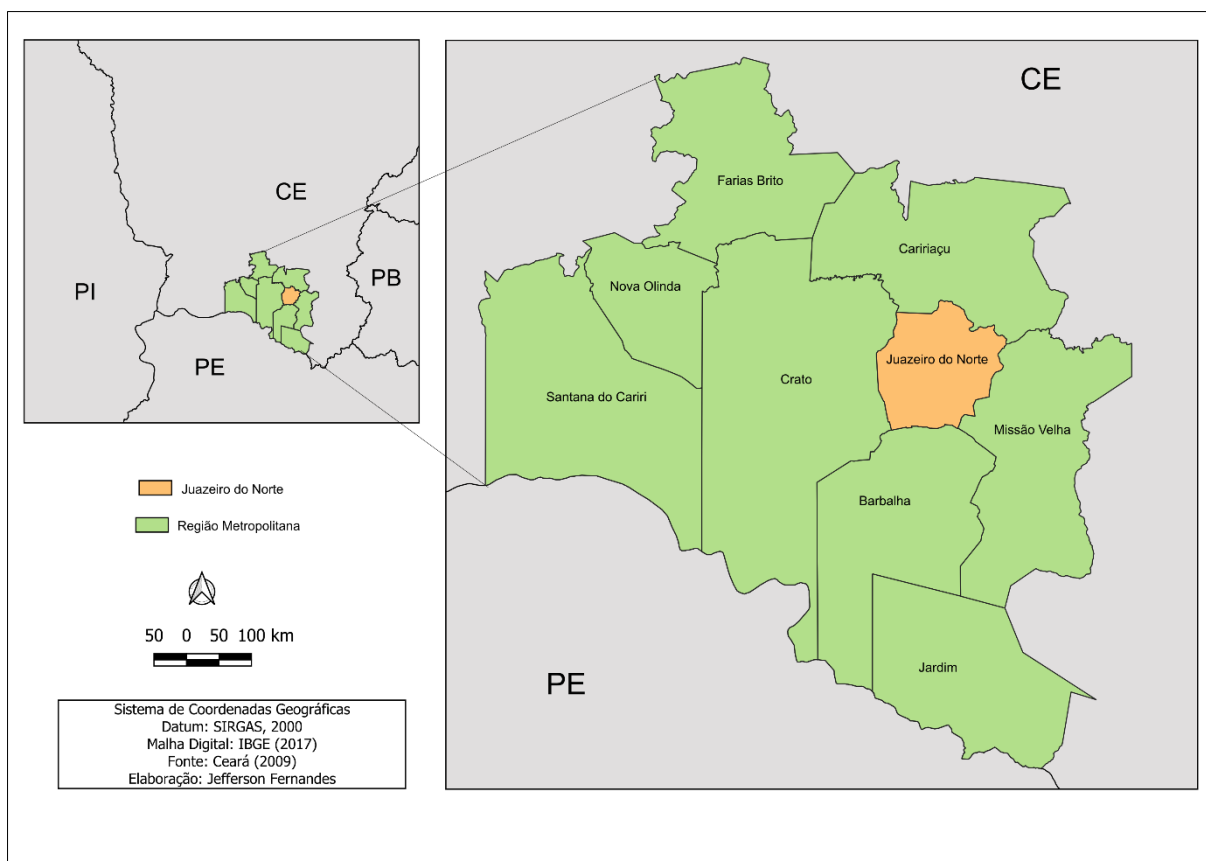
O estudo do IBGE apontou que o Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte possui uma área de influência de 54.434 Km² e abrange 64 cidades: os Centros Sub-Regionais A de Iguatu (CE), Ouricuri (PE), os Centros Sub-Regionais B de Araripina (PE) e Salgueiro (PE), os Centros de Zona A de Brejo Santo (CE) e Icó, os Centros de Zona B de Acopiara (CE), Conceição (PB), Mauriti (CE) e Simões (PI) e 54 Centros Locais situados no sul do Ceará, noroeste de Pernambuco, leste do Piauí e oeste da Paraíba. Ainda consoante o IBGE, as conexões externas ocorrem, principalmente, com quatro Metrópoles brasileiras: Fortaleza, Recife, São Paulo e Brasília.

A polarização do referido arranjo populacional atinge várias cidades, inclusive de áreas dos estados vizinhos, realçando a posição desse aglomerado urbano como um dos mais expressivos do interior do Nordeste, ao lado da RIDE Petrolina-Juazeiro. A sua localização geográfica, estando a aproximadamente 500km de distância em relação às cidades de Fortaleza e Recife, contribui para reforçar a sua centralidade regional.

A elevação do Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte ao nível de Capital Regional B na última REGIC, ultrapassando a cidade de Sobral na hierarquia urbana cearense, que permaneceu como Capital Regional C, revela o forte crescimento econômico experimentado na região na última década.

Atualmente, o aglomerado urbano formado pelas cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Barbalha comanda a dinâmica regional do sul cearense por meio de um conjunto diversificado de atividades econômicas. Daí a emergência e popularização do acrônimo CRAJUBAR, retratando as iniciais de cada cidade. O processo de conurbação dos três centros urbanos trouxe a necessidade de planejamento do território para a resolução de problemas comuns que começam a se intensificar, a exemplo da mobilidade urbana.

É nesse cenário que, por força da Lei Estadual n.º 78 de 26 de junho de 2009, a Assembleia Legislativa do Ceará institucionaliza a Região Metropolitana do Cariri (RMC). A institucionalização da RMC está inserida nas controvérsias dos debates sobre processos e fatos metropolitanos no Brasil.



Elaboração própria a partir da Lei Estadual n.º 78 de 26 de junho de 2009 (Ceará, 2009)

A Região Metropolitana do Cariri²⁹ abrange um total de 09 municípios: Juazeiro do Norte, Crato, Barbalha, Jardim, Missão Velha, Caririaçu, Farias Brito, Nova Olinda e Santana do Cariri. Os critérios institucionais utilizados pelo poder legislativo estadual foram a evidência ou tendência de conurbação; necessidade de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; existência de relação de integração de natureza socioeconômica ou de serviços (Ceará, 2009).

No entanto, a institucionalização da RMC está inserida nas controvérsias dos debates sobre processos e fatos metropolitanos no Brasil. Sua criação faz suscitar a seguinte pergunta: estaríamos, *ipso facto*, diante de um fenômeno metropolitano? Não é nosso intento debruçar-se sobre a questão, já analisada de forma extensiva por estudiosos da região como Queiroz (2013), Castro (2017) e Nascimento (2018).

A nosso juízo, a RMC foi muito mais resultado de medidas governamentais agrupadas no conjunto de ações objetivando descongestionamento/concentração na Região Metropolitana de Fortaleza do que mesmo por se observar aí o fato metropolitano propriamente. Suas

²⁹ O estado do Ceará conta com três regiões metropolitanas, a saber: Região Metropolitana de Fortaleza, Região Metropolitana do Cariri e Região Metropolitana de Sobral.

características são muito mais de centro intermediário, exercendo influência para um conjunto de cidades do interior cearense e de estados vizinhos, do que de uma metrópole.

Como principal nucleação urbana do interior do Ceará, o CRAJUBAR, especialmente Juazeiro do Norte, magnetiza um conjunto de municípios a partir da oferta de bens e serviços. Entre os fatores que explicam esta centralidade regional estão os objetos geográficos que analisaremos no último capítulo, isto é, as indústrias, o aeroporto, os *shopping centers* e as franquias.

4.2 Ribeirão Preto

A cidade de Ribeirão Preto, assim como Juazeiro do Norte, teve originalmente a formação do seu espaço urbano ligada à devoção religiosa na segunda metade do século XIX. Embora não tão forte como no caso da cidade cearense, teve importância para a nucleação urbana a devoção por São Sebastião, daí o primeiro nome da nucleação urbana ser Vila de São Sebastião de Ribeirão Preto.

Ribeirão Preto não diferiu da dinâmica presente em grande parte das cidades do interior de São Paulo para o seu desenvolvimento urbano, isto é, apoiou-se fortemente na cultura do café. A cultura do café impulsionou o crescimento econômico e a expansão de cidades na região Sudeste, e Ribeirão Preto foi uma das que adquiriu significativa importância econômica e produtiva na divisão territorial do trabalho. Foi a ferrovia, todavia, que deu impulso ao crescimento urbano e regional, com a construção da estrada de ferro Santos-Jundiaí em 1883, facilitando o escoamento da produção e o fluxo de capital oriundos da produção do café (Pereira, 2018).

Como consequência da decadência da produção cafeeira no Vale do Paraíba e da substituição da cultura de cana-de-açúcar pelo café na Região de Campinas, inicia-se a marcha do café pelo estado de São Paulo a partir das décadas de 1850 e 1860. Com o fato da inauguração da Estação ferroviária de Campinas pela Companhia Paulista, em 1872, e começo das atividades de expansão da linha férrea da Companhia Mogiana e inauguração da Estação ferroviária de Mogi Mirim, em 1875, inicia-se a formação dos primeiros cafezais em Ribeirão Preto, pois o transporte da produção por meio de muares até a região de Campinas havia se tornado viável. Com isso, a partir dessas primeiras estações, o café poderia ser despachado até a área portuária de Santos (Lopes, 2011).

Dentro do contexto de desenvolvimento e crise da mineração, as primeiras ocupações de terras em Ribeirão Preto ocorreram no início do Século XIX por pequenos agricultores

ligados às atividades agropastoris e à comercialização de excedentes. As proximidades com o local onde se desenvolveu o núcleo funcionavam, portanto, como um entreposto de abastecimento dos tropeiros que seguiam viagem pelo “picadão”, em direção às áreas mineradoras. O primeiro fato de que se tem registro ocorreu em 1811, a partir do estabelecimento de grandes posses de terras pelas famílias Dias Campos e Reis (Marcondes e Registro, 2012, p. 30, 36).

No entanto, a fundação de Ribeirão Preto ocorreu apenas em 1856, no bojo do aumento de tentativas de legitimação de posses por meio de doações de terras à Igreja Católica (Abreu, 1972). Este aumento decorreu da instituição da Lei de Terras, de 1850, e a sua posterior regulamentação, que no contexto de extinção do tráfico de escravos e início das imigrações de trabalhadores europeus não se permitia mais o acesso a terras “devolutas” de outro modo, a não ser pela compra (Marcondes e Registro, 2012).

Com a demarcação do Patrimônio de São Sebastião na Fazenda Barra do Retiro foi construída uma pequena capela em área elevada, porém, razoavelmente próxima à área de confluência dos Córregos Ribeirão Preto e Retiro e, mais especificamente, nas proximidades da atual Praça XV de Novembro, onde se desenvolveu o núcleo urbano original.

Com a chegada dos trilhos e a inauguração da Estação Ferroviária, ainda provisória, da Companhia Mogiana em 1883, intensificam-se os processos migratórios para Ribeirão Preto. Nesse sentido, a população ribeirão-pretana praticamente dobrou entre 1874 e 1886 e sextuplicou entre 1886 e 1900, ao atingir quase sessenta mil habitantes (Silva, 2006).

Uma parcela desses novos moradores, europeus e brasileiros, se instalaram no entorno desta estação provisória dando origem, posteriormente, ao Bairro da República, que se consolidou ao longo da década de 1880 (e que, décadas mais tarde seria incorporado ao processo de expansão da Vila Virgínia) o que, em grande medida, contribuiu com o aumento das dinâmicas de diferenciação socioespacial no contexto da expansão do núcleo urbano original, tanto em termos de tendências de homogeneização de distintos segmentos socioeconômicos, quanto de funções urbanas predominantes (Marcondes e Registro, 2012).

Isto porque, de 1874 até o final da década de 1880, o núcleo urbano original também se expandiu ao longo das áreas disponíveis mais elevadas na direção sul, a partir do prolongamento das vias até então existentes, sendo ocupado pelos segmentos de mais alto poder aquisitivo desde a praça XV de Novembro (Silva, 2006).

Pelo aumento de demanda dos segmentos de mais alto poder aquisitivo que se instalaram no núcleo urbano original, no que se refere à “eliminação de agentes contaminantes” e patógenos, incluindo a transferência dos serviços públicos considerados indesejáveis,

determinados equipamentos públicos foram transferidos da área central para a área do Núcleo Colonial Antônio Prado, como o Cemitério da Saudade e o Matadouro Público, transferidos em 1897 e 1903, respectivamente. Também foi aí que se instalou o Hospital de Isolamento de Leprosos e o Cemitério de Leprosos, em 1897 (Marcondes e Registro, 2012). Nesse sentido, intensificaram-se os processos iniciais de diferenciação socioespacial no espaço urbano então constituído.

Entre as décadas de 1890 e 1920, o núcleo urbano original expandiu-se na direção sul, a partir do prolongamento de suas vias e, em 1922 foi inaugurada a Avenida Nove de Julho, a partir da qual se estabeleceu como um dos limites da área central tradicional e como um novo eixo de ocupação residencial e de concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços, voltados aos segmentos de mais alto poder aquisitivo, até a década de 1960 (Lopes, 2011).

A sudoeste da área central e estabelecendo continuidade imediatamente a oeste do Bairro da República, os segmentos de médio e baixo poder aquisitivo também tenderam a ocupar a Vila Virgínia, loteamento implantado no final da década de 1920, a partir da Chácara Paraíso: Uma gleba de cerca de oito alqueires adquirida por Álvaro de Lima, em 1924 (Marcondes e Registro, 2012).

Além da Avenida Nove de Julho (e estabelecendo proximidade e/ou contiguidade com esta), os segmentos de mais alto poder aquisitivo que se deslocavam da área central mais tradicional (entre outros aspectos, por consequência de um aumento da concentração de atividades comerciais e de serviços nesta área), tenderam a ocupar, inicialmente, o Jardim Higienópolis (1923) e, posteriormente, na direção sul à Avenida Nove de Julho, o Jardim Sumaré (1948) (Marcondes e Registro, 2012, p. 44).

Com os limites estabelecidos pelas Avenidas Jerônimo Gonçalves, Independência, Francisco Junqueira e Nove de Julho, iniciou-se, com mais intensidade a partir da década de 1950, o processo de verticalização da área central de Ribeirão Preto (Lopes, 2011).

Figura 23 - Vista da cidade de Ribeirão Preto (área central) - 1957



Fonte: <https://www.ribeiraopreto.sp.gov.br/portal/arquivo-publico-historico/galeria/fotos-historicas>

Os usos comerciais e de serviços da verticalização tenderam a ocupar a primeira área de expansão do núcleo urbano original, a partir da Praça XV de Novembro, ou seja, a área central mais tradicional, na qual, já a partir das décadas de 1920 e 1930 constituiu-se o “Quartirão Paulista” abrangendo, então as edificações do Teatro Pedro II, Palace Hotel, Edifício Meira Júnior e o Edifício Diederichsen, de seis pavimentos, inaugurado em 1936. Embora também presente na área central tradicional, os usos residenciais da verticalização, predominantemente voltados aos segmentos de mais alto poder aquisitivo, tenderam a se concentrar, preferencialmente, no Jardim Higienópolis (Figueira, 2013).

Figura 24 – Praça XV de Novembro, no centro tradicional de Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

Figura 25 – Teatro Pedro II, no centro tradicional de Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

Estabelecendo como referência o núcleo urbano original, seguiu-se uma tendência geral de diferenciação socioespacial da mancha urbana desde os primeiros períodos de sua expansão, a partir de dois eixos principais: eixo norte, preponderantemente representativo da ocupação dos segmentos de mais baixo poder aquisitivo e, por sua vez; eixo sul, predominantemente voltado aos segmentos de mais alto poder aquisitivo.

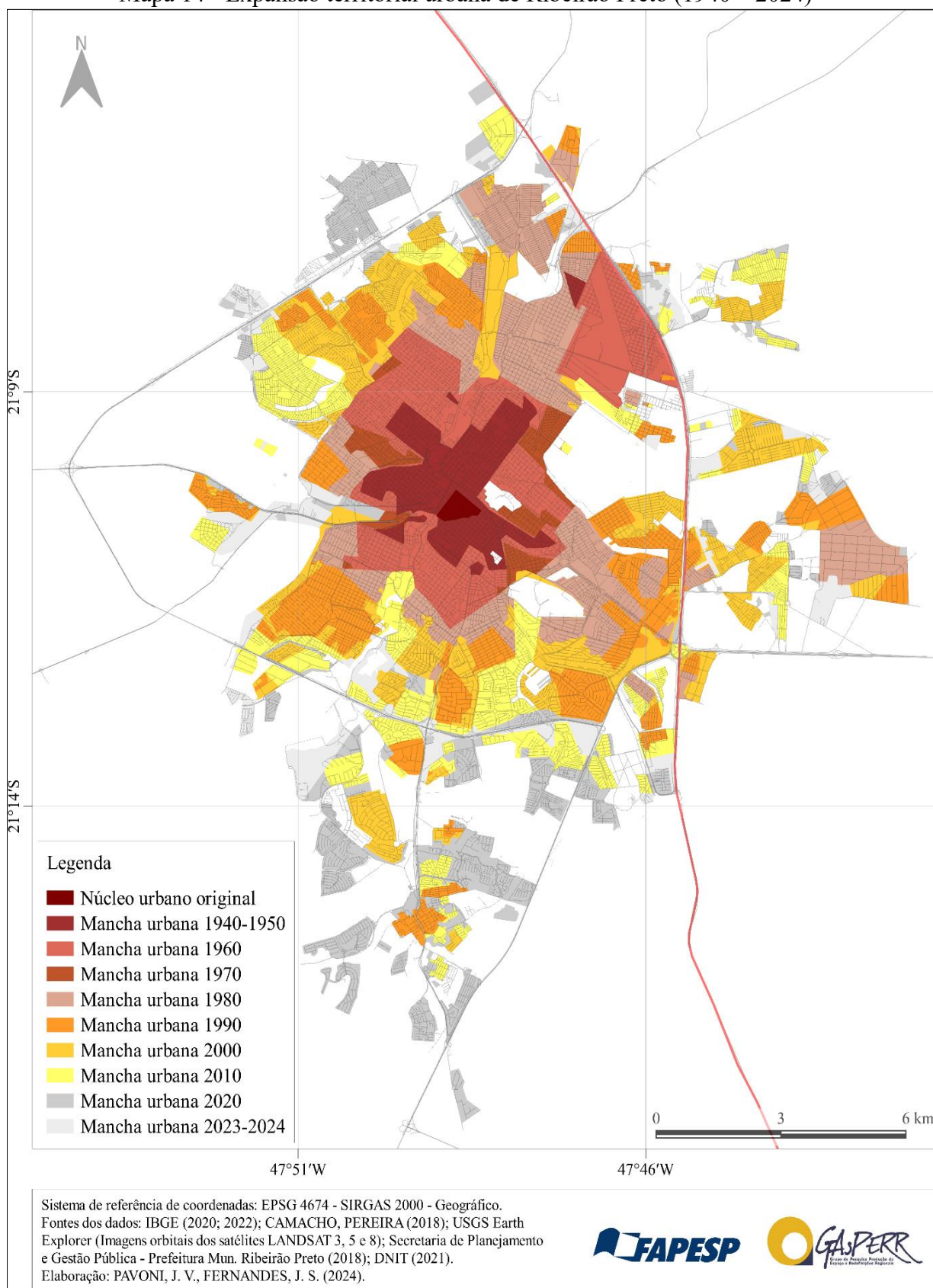
A evolução do quantitativo populacional e a expansão territorial urbana de Ribeirão Preto podem ser analisadas no Quadro 05 e no Mapa 14.

Quadro 05 – Evolução da população de Ribeirão Preto (1940 a 2022)

Ano	População
1940	80.591
1950	92.160
1960	111.492
1970	212.879
1980	316.918
1990	422.386
2000	504.162
2010	604.682
2022	698.642

Elaboração própria a partir de IBGE (1940; 1950; 1960; 1970; 1980; 1991; 2000; 2010; 2023)

Mapa 14 - Expansão territorial urbana de Ribeirão Preto (1940 – 2024)



O crescimento da população e a expansão urbana da cidade passaram a se basear no setor agroindustrial (Elias, 2003; Calil Junior, 2003) após os anos 1960 (111.492 habitantes), intensificando-se nos anos 1970 (212.879 habitantes). Em 1980, a população da cidade já alcançava os 316.918. Com a expansão da cidade, deu-se, também, a expansão, entre 1960 e 1980, para o setor sul, de um comércio de luxo, que foi condicionado pela abertura dos loteamentos em décadas anteriores, e de novas avenidas expressas, voltado para as classes mais abastadas (Calil Júnior, 2003).

Ribeirão Preto teve grande avanço populacional a partir da década de 1960, fato que também se expressa na expansão territorial da cidade. Esta tendência manteve-se estável nas décadas seguintes e, de acordo com IBGE, permaneceu com crescimento acelerado, acrescentando em seu contingente populacional aproximadamente 100.000 habitantes por década. Estas informações podem indicar uma cidade que possui um grande dinamismo econômico e que, por isso, sustenta um crescente número de habitantes.

Para Elias (2003, p. 328), Ribeirão Preto, embora caracterizada como uma área importante e até mesmo como uma ilha de modernidade, teve seu desenvolvimento econômico baseado em uma modernidade incompleta, “[...] em que a riqueza se sobrepõe a um conjunto significativo de deslocamentos e desequilíbrios de ordem econômica, social e cultural”. A cidade teve sua dinâmica econômica sustentada por atividades agroexportadoras ligadas à monocultura do café até a década de 1940.

No entanto, entre 1940 e 1980, além de passar por uma intensa modernização e mudança na matriz econômica, com grande parte da população trabalhadora agora empregada no setor terciário, tornou-se a maior produtora de açúcar e etanol do mundo. Como resultado dessa dinâmica, o município passou a acolher muitos imigrantes, superior às médias de outros municípios (Baeninger *et al.*, 2010; Zamboni, 2018).

A cidade de Ribeirão Preto, por esta razão, faz parte da lógica da “agricultura científica globalizada”, como escreveu Milton Santos (2012), onde se criam situações de alienação, pois são impostas exigências sobre o que é produzido, onde é produzido, de que maneira é produzido, em quanto tempo é produzido; sendo que isto afeta diretamente a economia da região, no que diz respeito ao comércio, indústria, transportes, serviços, além do comportamento político e administrativo. Dessa forma, “esse processo de adaptação das regiões agrícolas modernas se dá com grande rapidez, impondo-lhes, num pequeno espaço de tempo, sistemas de vida cuja relação com o meio é reflexa, enquanto as determinações fundamentais vêm de fora” (Santos, 2012, p. 45).

Os processos de modernização e de desenvolvimento que pautaram o crescimento econômico de Ribeirão Preto, ao mesmo tempo em que elevaram a posição de destaque da cidade na rede urbana estadual e nacional, aprofundaram as desigualdades socioespaciais que já caracterizavam a cidade. Já na segunda metade do século XX, observaram-se mudanças significativas no processo de desenvolvimento econômico e social do país, com impactos na reestruturação urbana (sobre a rede urbana) e das cidades (sobre o tecido urbano).

Após a década de 1980, a estruturação urbana de Ribeirão Preto ganhou novos conteúdos com o surgimento de novas áreas de concentração comercial e de serviços. Além disso, a emergência de novas centralidades foi acompanhada pelo surgimento de novas formas de habitat (Figura 26).

Figura 26 - Vista da cidade de Ribeirão Preto (área no entorno do centro tradicional) - 2023



Fonte: Jefferson Fernandes

Ribeirão Preto é atualmente uma das principais cidades do estado de São Paulo, localizada em uma área muito importante do ponto de vista socioeconômico. A condição de polo tecnológico e de parque agroindustrial, relaciona-se à forma como o processo de modernização ocorreu no estado de São Paulo, no qual políticas governamentais federais e estaduais de infraestrutura, pesquisa tecnológica, crédito agrícola, etc., destacaram-na no campo do agronegócio e levaram ao crescimento populacional, com impactos na estruturação do espaço urbano, pois estimularam a valorização dos imóveis na cidade.

Figura 27 – Avenida João Fiusa, Zona Sul de Ribeirão Preto



Fonte: <https://www.revive.com.br/noticias/cidades/prefeitura-quer-cobrar-tributo-por-ampliacao-da-avenida-joao-fiusa-em-ribeirao-preto/>

A pujança econômica desta cidade média faz com que Ribeirão Preto possua uma das maiores economias do estado de São Paulo, expressa através do seu PIB (Quadro 06). O setor de serviços é o que mais se destaca na composição do PIB do município, seguido pelo setor industrial e agropecuária.

Quadro 06 – PIB por setores da economia em Ribeirão Preto

Atividades econômicas	Ribeirão Preto	
	R\$	%
Agropecuária	89.726,73 (x 1000)	0,3
Industrial	3.713.054,92 (x 1000)	11,8
Serviços	27.805.221,3 (x 1000)	87,9
Total	31.608.002,94 (x 1000)	100

Fonte: Fundação SEADE (2021). Elaboração: Jefferson Fernandes

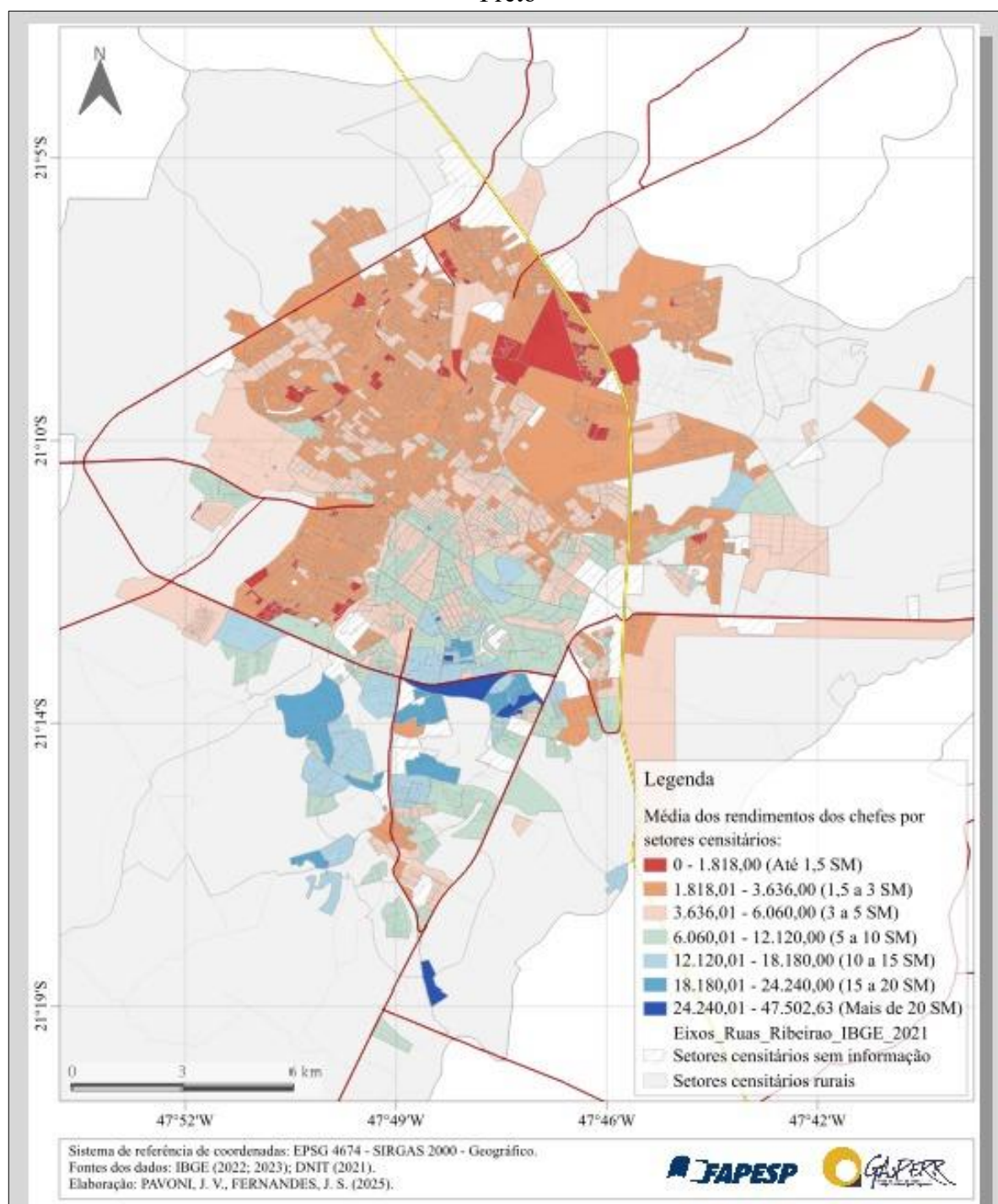
A cidade de Ribeirão Preto é, assim, uma das mais ricas do estado de São Paulo, apresenta elevados níveis de renda, consumo e escolaridade, tornando-se assim um polo de atração para as demais regiões. A economia da cidade é bem diversificada, com presença forte

do agronegócio (cana-de-açúcar, laranja, soja, amendoim), agroindústrias, comércio, serviços e polo universitário.

Em Ribeirão Preto, assim como muitas cidades médias brasileiras, após a reestruturação econômica iniciada em meados da década de 1970, ocorreram profundas transformações no espaço urbano: ampliação significativa do espaço urbano; emergência de novas centralidades, novas formas de habitação e consumo; crescentes desigualdades e diferenças urbanas. Deste modo, a dicotomia norte-sul, gestada desde o início da ocupação da cidade, aprofundou-se, com a Zona Norte sendo área de residência da população de mais baixa renda e a porção sul consolidada como área residencial de elite (Sposito; Teixeira; Silva, 2022).

A nítida divisão social do espaço urbano de Ribeirão Preto em Zona Norte e Zona Sul pode ser visualizada no mapa abaixo.

Mapa 15 - Média dos rendimentos dos chefes de família por setores censitários - Ribeirão Preto



Os primórdios da ocupação do setor sul ocorrem com o paulatino prolongamento das vias do núcleo urbano original desde a atual Praça XV de Novembro, perpassando pelo Jardim Higienópolis, até a abertura e efetiva ocupação além da Avenida Nove de Julho a partir da década de 1950, com a implantação do Jardim Sumaré, Bairro Alto da Boa Vista (1954) e o

loteamento fechado de chácaras denominado “Quinta da Alvorada” (1954), implantado em descontinuidade territorial ao núcleo urbano compacto.

Até meados da década de 1970, o processo de ocupação desses novos loteamentos pelos segmentos de mais alto poder aquisitivo foi intensificado, entre outros aspectos, por consequência do aumento e diversificação dos usos comerciais e de serviços voltados a diferentes segmentos socioeconômicos, do Centro (Figueira, 2013, p. 18).

Com a justificativa do aumento da fluidez e em decorrência de um intenso crescimento da população urbana impulsionado, entre outros aspectos, pelo aumento da importância do setor terciário e agroindustrial de Ribeirão Preto, seguiu-se, até o final da década de 1980, uma fase de expressiva expansão do espaço urbano, acompanhada da proliferação de descontinuidades territoriais, com a intencionalidade de inserir o mercado de novas habitações aos processos de especulação imobiliária (Elias, 2003). Nesse sentido, novos loteamentos, dotados de infraestrutura urbana e voltados aos segmentos de mais alto poder aquisitivo, foram implantados de modo a estabelecer proximidade ou contiguidade ao Anel Viário Contorno sul.

Na Zona Sul, as estratégias dos agentes imobiliários locais, vinculados aos agentes que atuam no setor comercial em escala nacional e as concessões do poder público local, impulsionaram a expansão do setor comercial e de serviços, consubstanciando-se na produção de um espaço (na produção de habitação em espaços residenciais fechados de alto padrão), diferenciado (em termos de exclusividade, vigilância e segurança terceirizada) e valorizado (pela capacidade de produzir o diferencial absoluto de renda de maneira amplificada pelas ações de marketing e pela hipótese da ideologia da segurança urbana) (Sposito; Teixeira; Silva, 2022).

Figura 28 - Condomínio fechado Buona Vita, Zona Sul de Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

A fim de melhor compreendermos a vida urbana na Zona Sul da cidade, realizamos entrevista com Bruno, advogado de 26 anos, morador do bairro Recreio das Acácias, e que vive em condomínio residencial fechado. Em seu relato, Bruno destaca que:

O bairro em si tem muitos desses condomínios de alto padrão. Aqui moramos eu e minha mãe que é aposentada. Pra mim só é ruim porque fica longe do escritório de advocacia que eu trabalho lá no Centro, leva uns 20min de carro a depender do trânsito. Mas aqui é muito legal, sabe. Depois que meu pai faleceu minha mãe queria um lugar mais seguro em Ribeirão, aí em 2020 viemos pra cá. Eu saio cedo de carro pro trabalho e só volto no fim de tarde. Fico tranquilo com ela aqui dentro, é seguro. Se ela tiver vontade de dar uma volta pode ser aqui dentro do condomínio mesmo, tem espaço, academia. Às vezes ela gosta de ir no Iguatemi fazer compras, mas geralmente fica em casa.

Eu gosto de sair à noite com minha namorada, ela mora em um prédio que não fica longe daqui. Vamos pra academia, shopping, barzinho, clube quando tem alguma festa, casa de amigos, enfim, tudo aqui perto. O Centro pra mim é mais pra trabalho mesmo, não costumo frequentar muito não, especialmente a noite porque acho meio perigoso.

(Entrevista realizada no dia 13 de julho de 2023)

É recorrente no discurso de Bruno a questão da segurança que este tipo de ambiente proporciona, sendo, pois, ‘um lugar mais seguro em Ribeirão’. Ir ao Shopping Iguatemi fazer compras e dar voltas pelo próprio condomínio expressa uma realidade urbana marcada pela não apropriação da cidade e seus espaços coletivos, com um cotidiano urbano restrito, ou mesmo

um contexto de autoss segregação. O fato de “*O Centro pra mim é mais pra trabalho mesmo*” indica a opção por outras centralidades na cidade perante uma nova estruturação, com lugares frequentados “entre semelhantes”, ou seja, “[...] a reprodução da sociedade como reprodução espacial (Carlos, 2007).

Nesta lógica, a proliferação de condomínios fechados e *shopping centers* simbolizam, a princípio, uma forma de autoexclusão das elites, embora hoje reconheça-se que o desejo de se morar e consumir nesses espaços também seja materializado pelas classes médias, muitas vezes como anseio de um estilo de vida da classe alta. Cabe aqui, então, lembrarmos a crítica de Lefebvre (1991), que destaca que a produção capitalista do espaço destrói a vida cotidiana e o nível de civilização associado anteriormente à cidade.

A Zona Norte da cidade, por outro lado, é caracterizada por ser a área de concentração de habitação de interesse social, que cresceu e está crescendo graças às ações dos programas habitacionais de interesse social, como o Programa Minha Casa Minha Vida. Essa porção territorial também é marcada por um misto de ocupação urbana, por loteamentos regulares e irregulares, favelas e ocupações (Figura 29).

Figura 29 - Favelinha do Beco, Zona Norte de Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

Nesta porção da cidade, bairros como Adelino Simioni, Jardim Procópio, Quintino Facci I, Quintino Facci II, Jardim Salgado Filho, Jardim Presidente Dutra, Jardim José Sampaio,

Ipiranga e Jardim Jôquei Clube aparecem constantemente nos noticiários³⁰ ao se destacarem problemas como violência e falta de uma infraestrutura adequada para os seus moradores.

Esses fatos refletem não apenas a diferenciação espacial norte-sul, mas também o aprofundamento das desigualdades entre os moradores de Ribeirão Preto. Carolina, 41 anos, moradora da Favela da Mata, localizada na Zona Norte, nos conta sobre a sua percepção da cidade ao destacar que:

Eu acho Ribeirão uma cidade muito boa, mas desde que você tenha dinheiro pra morar aqui. Quando meus parentes vêm lá do interior de Goiás nas férias ficam achando que aqui é uma capital, tem de tudo que você imaginar. Não acho que aqui seja ruim de emprego, mas tem que ter o estudo, sabe? Eu casei muito nova e viemos para cá eu e meu marido, nem terminados a escola direito. A renda que a gente ganha só dá pra morar por essas bandas mesmo. Mas tá bom, fazer o quê, né? O importante é agradecer a Deus pela vida. Meu filho mais velho não quis fazer faculdade, foi trabalhar na oficina do amigo do Carlos e já tá pra casar. Já o Rafael, o meu menino mais novo, gosta mais de estudar, acho que ele vai querer fazer uma faculdade, mas a gente não tem condições de pagar. Quanto ao bairro aqui, eu gosto dos amigos que a gente tem, os vizinhos são legais e a gente se ajuda aqui na comunidade. Mas moço, olha, de uns anos pra cá, sinto que tem aumentado muito a questão da violência com drogas, sabe? Me preocupa com meus filhos porque eles são jovens, tem um mundo pela frente. Se dependesse de mim a gente se mudava.

Aqui em casa eu sou a que menos sai. Aqui só tem uma moto pra quatro pessoas, e como meu marido faz bico de pedreiro ele que usa mais a moto. Quando eu tenho que resolver uma coisa que fica longe do bairro tenho que pegar o ônibus que passa duas ruas aqui pra cima. Quando eu vou no Centro eu gosto de passar na Catedral porque sou devota de São Sebastião e também em umas lojinhas pra pegar itens aqui pra casa, roupa pra mim, pro Carlos e pros meninos.

(Entrevista realizada no dia 09 de julho de 2023).

O depoimento de Carolina nos aponta importantes traços das desigualdades na apropriação da cidade. O “*Eu acho Ribeirão uma cidade muito boa, mas desde que você tenha dinheiro pra morar aqui*” nos mostra que a cidade foi pensada e produzida por racionalidades do capitalismo que, embora úteis para a reprodução do sistema, contrastam, violentamente, com as necessidades da população local, pois “*A renda que a gente ganha só dá pra morar por essas bandas mesmo*”, referindo-se às limitações quanto ao acesso a uma moradia mais justa para a sua família.

Nestas condições relatadas pela nossa entrevistada, a desigualdade expressa pelas áreas de pobreza em Ribeirão Preto representam, na lógica dominante, problemas relacionados com o aumento da população, em especial da população migrante, e o aparente descompasso entre

³⁰ Ver <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2018/09/12/bairros-da-zona-norte-registram-mais-assaltos-contras-entregadores-em-ribeirao-preto-sp.ghtml> e <https://www.revive.com.br/noticias/cidades/onda-de-violencia-deixa-zona-norte-de-ribeirao-em-alerta/>

crescimento populacional e presença do Estado capitalista no urbano. São áreas consideradas problemáticas, com grandes problemas que seriam resolvíveis, no futuro, com implantação de infraestrutura, atuação do poder público e um planejamento adequado com financiamento público. Entretanto, como alerta Rodrigues (2007), a implantação de infraestrutura pode aumentar o preço da terra, aumentando a especulação imobiliária do lugar e expulsando os trabalhadores para áreas mais distantes e precárias.

Na concepção de Carolina, a cidade oferece oportunidades para aqueles que podem estudar, ou seja, a modernidade também é acompanhada da lógica de exclusão dos menos favorecidos que não conseguem ter acesso ou não podem seguir com os estudos. A preocupação com os filhos quanto à violência crescente no bairro desperta em Carolina o desejo urgente de mudar-se para outra localidade, embora tenha raízes ali, afinal, *“eu gosto dos amigos que a gente tem, os vizinhos são legais e a gente se ajuda aqui na comunidade”*.

Apesar de a família de Carolina, formada por quatro pessoas, possuir uma moto, ela nos conta que seu deslocamento pela cidade é feito a partir de transporte público. Para a nossa entrevistada, o centro tradicional de Ribeirão Preto é uma importante centralidade religiosa e também comercial, diferente do que destacou Bruno, morador da Zona Sul da cidade.

A desigualdade crescente na produção da cidade de Ribeirão Preto contribui, assim, para a desconstrução do mito da “Califórnia Brasileira”, representação que foi elaborada para a cidade na segunda metade do século XX, tendo como base a pujança socioeconômica e seu papel importante exercido na região. Nestes termos, partes da cidade são tomadas como propriedade privada que atuam como limite/restrrição ao direito à cidade, com o fortalecimento contemporâneo de lógicas econômicas pautadas no individualismo em detrimento da coletividade. Este contexto atual da dinâmica global é resultado de um processo histórico interligado ao desenvolvimento e fortalecimento do sistema capitalista. Este sistema consolida sua hegemonia, haja vista a maior parte dos países do mundo ter suas atuações políticas e econômicas pautadas sobre ele.

O eixo norte da cidade iniciou-se com a ocupação das margens e áreas próximas aos Córregos Ribeirão Preto e Retiro e, além destes, a partir da implantação, ocupação inicial, fracionamento e comercialização dos lotes originais da área compreendida pelo Núcleo Colonial Antônio Prado o que contribuiu para o adensamento e consolidação, até o final da década de 1970, dos Bairros Ipiranga, Campos Elísios e Vila Tamandaré (contíguo aos Campos Elísios), além do Jardim Paulistano (1952) implantado a leste do núcleo urbano original.

No eixo norte de expansão, visando à produção capitalista de moradias para os segmentos de mais baixo poder aquisitivo, a Companhia Regional de Ribeirão Preto, a partir de

financiamentos iniciais advindos do Banco Nacional de Habitação (BNH), desempenhou um papel fundamental nos contextos de implantação e proliferação de conjuntos habitacionais em descontinuidade territorial, e com carências em termos de infraestrutura urbana, serviços urbanos e demais tipos de equipamentos comerciais e de serviços, os quais estavam espacialmente distantes. Diante dessa lógica de produção de moradias, aumentou-se, ao menos por um determinado período, o nível de segregação socioespacial (e, nesse caso, uma segregação imposta) aos quais esses moradores foram submetidos (Laurentiis, 2010).

Nestas condições, o espaço é tornado mercadoria, através do estabelecimento da propriedade privada, tida como direito e definidora dos lugares dos indivíduos no espaço, sobretudo a partir da moradia. Uma contradição se faz, então, presente, por meio da apropriação privada da produção social. Os lugares de realização da vida são acessíveis por meio das leis do mercado. Ocorre, neste sentido, a transformação dos cidadãos em usuários e consumidores, distantes da cidade como obra (Carlos, 2011).

Em consonância ao crescimento de novas formas de habitar, favelas e ocupações, a ascensão de novas centralidades também aprofundou a diferenciação socioespacial. Estudos como o de Dal Pozzo (2015), Abate (2022) e Sposito, Teixeira e Silva (2022) assinalam para uma estruturação da cidade da cidade de Ribeirão Preto marcada pela lógica fragmentária, com multi(poli)centralidades. Da nossa parte, pela realidade que constatamos na pesquisa de campo, diante de distinções socioespaciais tão fortes, concordamos com os autores sobre a fragmentação socioespacial como uma lógica presente na produção da cidade.

No contexto de aumento da importância do setor agroindustrial e, sobretudo, do setor terciário em nível local e regional de Ribeirão Preto ao longo das décadas de 1980 e 1990 (Elias, 2003), se de um lado, difundiu-se, no eixo norte de expansão, maiores níveis de descontinuidade territorial e de segregação socioespacial imputados à produção de conjuntos habitacionais e áreas de favelização, por outro lado, ampliou-se, expressivamente, a lógica da produção vertical de moradias voltadas aos segmentos de mais alto poder aquisitivo (em especial, no Jardim Higienópolis), e no que tange aos desdobramentos da área central, a partir do estabelecimento de eixos comerciais e de serviços com algum grau de especialização e com características que potencializavam um maior nível de segmentação socioeconômica (Sposito, 1991).

Em decorrência de um maior nível de expressão de centralidade urbana, em primeiro lugar, a partir das Avenidas Nove de Julho e Independência e, posteriormente, deslocando-se paulatinamente ao longo da Avenida Presidente Vargas (especialmente no que se refere a uma parcela do setor bancário que se localizavam, anteriormente, no Centro), favoreceu um maior

ritmo de ocupação dos espaços integrados, voltados aos segmentos de mais alto poder aquisitivo, já implantados no setor sul.

Contudo, uma maior expressividade desse ritmo ocorreu apenas a partir de 1991, com a implantação do Ribeirão Shopping (tendo o Supermercado Carrefour como a sua principal loja âncora) junto à Avenida Presidente Vargas e próximo ao Anel Viário Contorno Sul, e que se intensifica, em 1999, com a primeira grande expansão desse equipamento, em função da implantação, neste mesmo ano, tanto do Novo Shopping, localizado mais a sudeste, na Avenida Castelo Branco e em contiguidade com a Rodovia Anhanguera, e do Shopping Santa Úrsula, verticalizado e de menor porte, implantado no Jardim Higienópolis (Garrefa, 2002).

Nestas condições, precisamos pensar na conjugação entre justiça e espaço, que pressupõe uma repartição não mercantil dos bens e serviços, com equidade social e territorial, para que se possa ter uma vida com dignidade, uma vez que:

A igualdade dos cidadãos supõe, para todos, uma acessibilidade semelhante aos bens e serviços, sem os quais a vida não será vivida com aquele mínimo de dignidade que se impõe [...] Isso significa, em outras palavras, um arranjo territorial desses bens e serviços de que, conforme a sua hierarquia, os lugares sejam pontos de apoio, levando em conta a densidade demográfica e econômica da área e a sua fluidez (SANTOS, 1987. p.144-145)

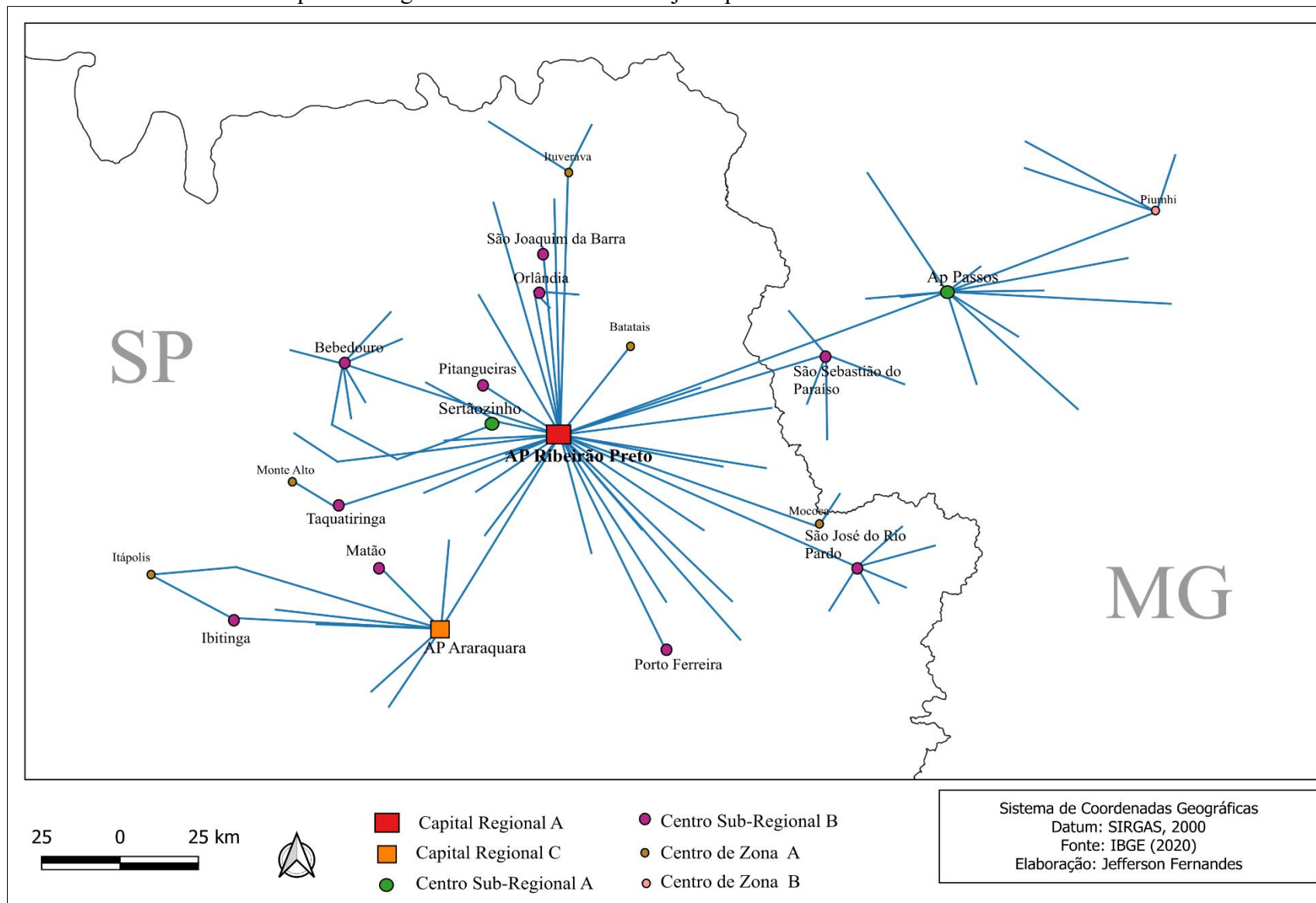
A condição de igualdade para as pessoas depende, assim, da formação de um novo arranjo territorial adequado às suas necessidades. O atual sistema de cidades e a rede de serviços correspondentes acabam tendo significados diferentes para os indivíduos, pois o acesso aos bens e serviços depende da sua condição financeira. Aqueles que não encontram respostas para necessidades como serviços de saúde, educação, emprego e moradia são os denominados cidadãos incompletos (Santos, 1987).

No tocante à centralidade regional de Ribeirão Preto na rede urbana, esta cidade, de acordo com a pesquisa REGIC de 2018, exerce importância influência para um conjunto de 81 cidades que extrapolam os limites do território paulista, adentrando, assim, na rede urbana mineira (Mapa 16). O Arranjo Populacional de Ribeirão Preto³¹ foi definido como Capital Regional A, categoria que, de acordo com o IBGE (2020, p. 13), é “[...] composta por nove Cidades, em geral Capitais Estaduais das Regiões Nordeste e Centro-Oeste com exceção do Arranjo Populacional de Ribeirão Preto. Apresentam contingente populacional próximo entre si, variando de 800 mil a 1,4 milhão de habitantes em 2018”. As demais cidades neste nível

³¹ Aglomeração urbana formada por Ribeirão Preto, Serra Azul, Jardinópolis, Brodowski, Cravinhos, Serrana e Santa Cruz da Esperança.

hierárquico são: Cuiabá, São Luiz, João Pessoa, Teresina, Natal, Maceió, Aracajú e Campo Grande.

Mapa 16 - Região de Influência do Arranjo Populacional de Ribeirão Preto - 2018



Assim como Juazeiro do Norte, a situação geográfica de Ribeirão Preto é privilegiada em termos de importância regional dada a sua distância em relação à capital São Paulo e a capitais estaduais como Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Goiânia. Contudo, ao contrário da cidade média cearense, que está localizada a uma expressiva distância de centros urbanos intermediários na região Nordeste (tendo no seu entorno muitas cidades pequenas), Ribeirão Preto está localizada próxima a importantes centros regionais como São José do Rio Preto/SP, Araraquara/SP, Bauru/SP, Franca/SP, São Carlos/SP, Rio Claro/SP, Piracicaba/SP, Poço de Caldas/MG e Uberaba/MG.

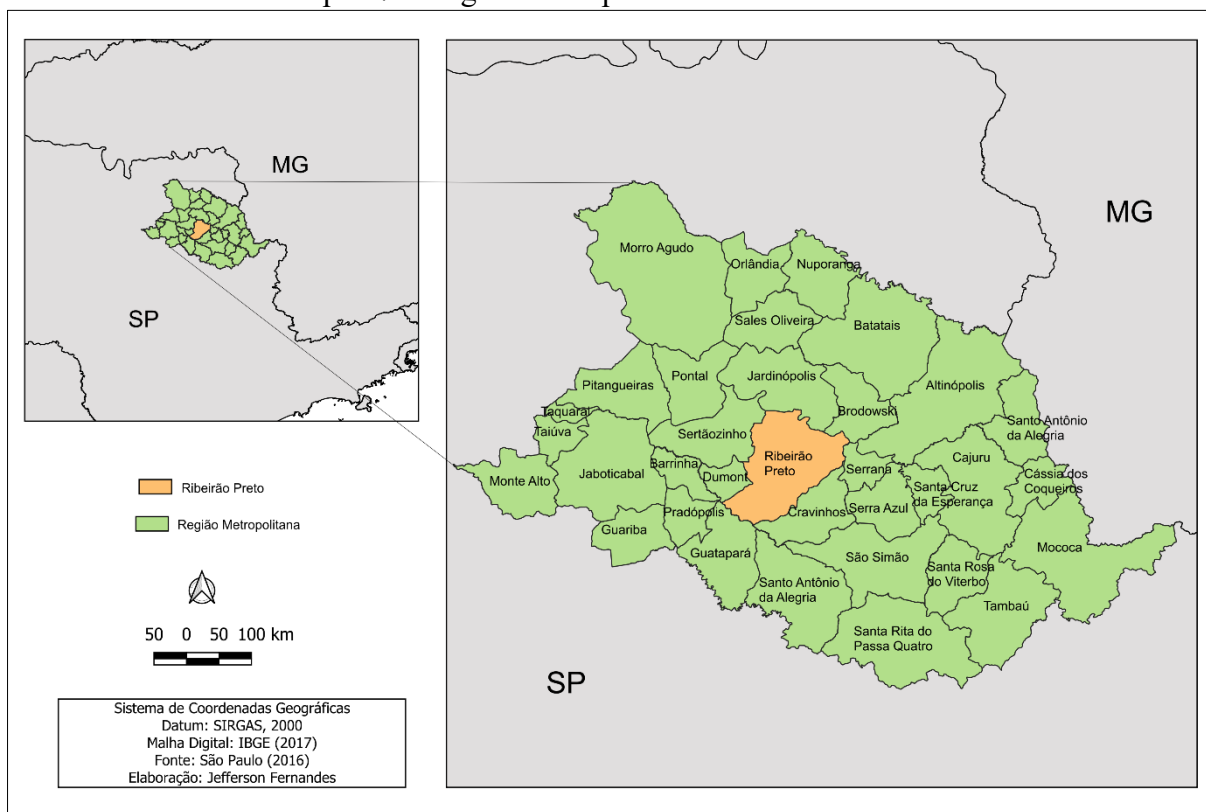
Além disso, Ribeirão Preto está a uma distância de 233km de Campinas/SP, definida como uma metrópole na última pesquisa do IBGE. Portanto, a área de influência de Ribeirão Preto, com 41.444 km², é menor em relação à área de influência de Juazeiro do Norte. Todavia, por estar em uma porção do território brasileiro muito mais populosa e povoada, a população da região corresponde a mais de 3 milhões de habitantes, muito superior em relação à região do Arranjo Populacional de Juazeiro do Norte.

Ainda conforme o IBGE, as principais conexões externas da cidade de Ribeirão Preto ocorrem com as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Campinas, São Carlos, Franca, Araraquara, Barretos e Poço de Caldas.

No estudo de 2008, Ribeirão Preto foi definida como Capital Regional B, e exercia influência para 71 municípios em uma área de 36.085 km². A nova classificação na pesquisa REGIC indica, portanto, um aumento da sua centralidade regional. No estado de São Paulo, esta cidade média fica atrás apenas da capital paulista (Grande Metrópole Nacional) e de Campinas (Metrópole Nacional). Entre os motivos que estão na base deste processo, temos o crescimento das atividades industriais, comerciais e de serviços, ou seja, grande parte se refere aos nexos da reestruturação urbana e da cidade que analisaremos a seguir.

Dada a importância regional de Ribeirão Preto e a sua integração com as cidades vizinhas no estado de São Paulo, ano de 2016, foi instituída a Lei Complementar n.º 1.290, que cria a Região Metropolitana de Ribeirão Preto (Mapa 17).

Mapa 17 – Região Metropolitana de Ribeirão Preto



Elaboração própria a partir da Lei Estadual n.º 1.290 de 06 de julho de 2016 (São Paulo, 2016)

De acordo com a referida Lei, em seu Artigo 2º, a criação desta região tem por objetivo:

- I - o planejamento regional para o desenvolvimento socioeconômico e a melhoria da qualidade de vida;
- II - a cooperação entre diferentes níveis de governo, mediante a descentralização, articulação e integração de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta com atuação na região, visando ao máximo aproveitamento dos recursos públicos a ela destinados;
- III - a utilização racional do território, dos recursos naturais e culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região;
- IV - a integração do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região;
- V - a redução das desigualdades regionais

Nesta direção, integram a Região Metropolitana de Ribeirão Preto³² os municípios de Altinópolis, Barrinha, Batatais, Brodowski, Cajuru, Cássia dos Coqueiros, Cravinhos, Dumont, Guariba, Guataporá, Jaboticabal, Jardimópolis, Luís Antônio, Mococa, Monte Alto, Morro Agudo, Nuporanga, Orlândia, Pitangueiras, Pontal, Pradópolis, Ribeirão Preto, Sales Oliveira,

³² O estado de São Paulo possui 09 regiões metropolitanas: São Paulo, Vale do Paraíba e Litoral Norte, Ribeirão Preto, Baixada Santista, Sorocaba, Campinas, Piracicaba, Jundiaí e São José do Rio Preto.

Santa Cruz da Esperança, Santa Rita do Passa Quatro, Santa Rosa de Viterbo, Santo Antônio da Alegria, São Simão, Serra Azul, Serrana, Sertãozinho, Taiúva, Tambaú e Taquaral.

Da nossa parte, entendemos, tal como ocorreu em Juazeiro do Norte no ano de 2009, que a criação desta região atende muito mais a interesses governamentais do que, propriamente, tratar-se de um fenômeno urbano metropolitano. Como bem destacam autores que analisam a criação de regiões metropolitanas no interior do Brasil como Cunha (2006) e Santos e Lima (2023), na verdade, estaríamos diante de mais uma “metrópole de papel”, isto é, centros urbanos de regiões metropolitanas institucionalizadas que não apresentam funcionalidades de uma metrópole, tais como influências político-econômicas e sociais, além do tráfego de informações, capitais e pessoas

Portanto, a dinâmica urbana de Ribeirão Preto está muito mais relacionada à definição de uma cidade média na rede urbana paulista do que de uma “metrópole do interior”, fato que, por exemplo, foi constatado em Campinas e confirmado pelo IBGE (2022) na pesquisa REGIC. Embora a definição de “metrópole” possa interessar a determinados agentes econômicos da produção do espaço urbano, a leitura geográfica aqui empreendida não nos permite adotar esta perspectiva.

É importante ressaltar, e isto será retomado no decorrer da pesquisa, que as transformações no espaço urbano de Ribeirão Preto ocorreram de forma mais gradual em relação ao que se sucedeu em Juazeiro do Norte. A este respeito, Pereira (2018, p. 435), quando analisou os espaços comerciais nas duas cidades, nos explica que:

Se, na cidade paulista, os tempos sob os quais estes espaços comerciais foram produzidos foram sucedendo de forma mais lenta, levando-se vários anos e mesmo décadas para que a geografia comercial urbana se tornasse mais complexa, como de fato é hoje e como podemos comprovar (dezenas de super e hipermercados, quatro shopping centers e mais um anunciado para o futuro), na cidade cearense a complexificação da estrutura comercial urbana ocorreu em menos de uma década. Basta lembrarmos, como vimos, que todas as grandes superfícies comerciais da cidade (exceto do Cariri Garden Shopping, que foi construído em 1997 e uma década depois foi comprado por uma empresa mineira, a Tenco Shopping Centers), como o Atacadão (Carrefour), o Maxxi, Hiperbompreço (Walmart) e o Assaí (Casino Pão de Açúcar) foram produzidas entre os anos de 2009 e 2013, isto é, em apenas cinco anos.

Os argumentos trazidos aqui nos permitem concluir que as cidades objeto de nossa investigação, embora reproduzam as desigualdades econômicas e sociais típicas do desenvolvimento urbano brasileiro e latino-americano, apresentam expressivas diferenciações. Um levantamento sobre importantes indicadores sociais nos revela isso.

Quadro 07 - Renda *Per Capita*, Famílias Cadastradas no Programa Bolsa Família e IDH em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto

Cidade	Renda Per Capita	Beneficiários do Programa Bolsa Família		IDH
	(R\$)	N.º	% do total da população	
Juazeiro do Norte	18.381,08	95.607	33,41	0,694
Ribeirão Preto	55.484,91	63.881	9,14	0,800

Elaboração própria a partir de IBGE (2023), Ministério da Cidadania (BRASIL, 2024) e Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (BRASIL, 2013)

A cidade de Juazeiro do Norte, localizada em uma formação socioespacial periférica do ponto de vista da centralidade do capitalismo brasileiro, apresenta uma renda per capita 67% inferior ao montante apresentado pela cidade média paulista. Embora a renda *per capita* seja um indicador que ofereça uma visão apenas parcial da realidade econômica, o fato a ser levado em conta aqui é a maior circulação da riqueza (o que não significa melhor distribuição) em Ribeirão Preto.

Já o percentual da população beneficiária do Programa Bolsa Família em Juazeiro do Norte, com mais de um terço, revela um quadro econômico do sertão nordestino em que ainda persistem as precárias condições de vida para uma significativa parcela da população. Este quadro se distingue da dinâmica econômica das cidades paulistas cuja formação socioespacial esteve centrada na rota do café, caso evidenciado por Ribeirão Preto e seus melhores indicadores sociais, onde menos de 10% dos seus habitantes dependem do programa de transferência de renda do governo federal.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que considera fatores como educação, saúde e renda, que classifica os territórios nos níveis muito baixo, baixo, médio, alto e muito alto, também é bastante contrastante nas duas cidades. Assim, enquanto Juazeiro do Norte é classificada com um IDH de nível médio, a cidade de Ribeirão Preto é apontada como tendo um IDH muito alto. Apesar de ambas as cidades terem funções de intermediação na rede urbana regional na qual estão inseridas, as suas dinâmicas internas são muito diferentes.

Síntese

As ideias contidas neste capítulo coadunam-se com o nosso objetivo específico “Comparar as semelhanças e as diferenças na dinâmica urbano-regional das cidades de Juazeiro

do Norte e Ribeirão Preto”. O caminho percorrido nos levou a corroborar com a afirmação de Santos (1978, p. 122), segundo o qual “[...] o espaço é um verdadeiro campo de forças cuja formação é desigual. Eis a razão pela qual a evolução espacial não se apresenta de igual forma em todos os lugares”.

A busca pela compreensão da reestruturação enquanto um par, ou seja, urbana e da cidade, é uma tarefa bastante árdua, sobretudo quando postas lado a lado realidades urbanas tão diferentes como no caso das duas cidades médias aqui analisadas. Há, então, um amplo espectro de possibilidades analíticas em jogo, o que nos leva a estabelecer limites metodológicos necessários.

Percebemos que as diferenças quanto à situação geográfica de Juazeiro do Norte - com uma rede urbana rarefeita nos Sertões Centrais do Nordeste brasileiro - e de Ribeirão Preto - com uma rede urbana densa e concentrada situada no contexto de economia de base cafeeira no interior paulista -, acabaram por produzir cidades bastante distintas em suas formas e conteúdos, expressando-se por meio de diferentes portes demográficos e economias urbanas. Tal condição faz com que Ribeirão Preto seja dotada de uma maior complexidade dos processos urbanos que estamos analisando, tanto na escala da cidade (maior número de centros e centralidades, verticalização e extensão da malha urbana) como da rede urbana (maior capacidade de estabelecer interações espaciais).

Até o fim dos anos 1990, Juazeiro do Norte constituía-se como uma cidade de padrão monocêntrico, com as principais atividades comerciais e de serviços concentradas no centro tradicional que deu origem à sua nucleação urbana. A partir da construção do Cariri Shopping, passou-se a observar novos fluxos de investimentos comerciais e imobiliários no bairro Triângulo e adjacências. Somam-se a isso as obras recentes de modernização e elitização do bairro Lagoa Seca, na parte sul da cidade, consolidado com a instalação do La Plaza Shopping. À vista disso, podemos afirmar a existência de uma policentralidade comercial e de prestação de serviços nesta cidade média cearense.

Ribeirão Preto, por seu turno, teve a quebra do padrão monocêntrico confirmada no início dos anos 1980, quando da construção do Ribeirão Shopping, que foi um importante vetor para a expansão urbana em direção à Zona Sul. Conforme veremos no próximo capítulo sobre as estratégias de localização dos equipamentos comerciais e de serviços, a construção de mais três *shopping centers* ao longo do tempo dotou esta cidade média paulista de uma policentralidade comercial mais pujante do que observada em Juazeiro do Norte, com áreas com expressão de centralidade na parte sul, leste e Centro.

A pesquisa tem nos mostrado indícios de que, dadas as transformações econômicas e seus rebatimentos espaciais nos últimos anos nas cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, é possível assumirmos a perspectiva de que estamos diante de uma reestruturação urbana e uma reestruturação da cidade. A maior integração do território à economia global, atendendo às lógicas e às estratégias das grandes empresas, tem reforçado e ampliado os papéis destas cidades na rede urbana, bem como atribuindo novos conteúdos de centralidades nas duas cidades. Há, portanto, a produção de cidades médias policêntricas acompanhada da quebra de padrões hierárquicos das interações espaciais em rede.

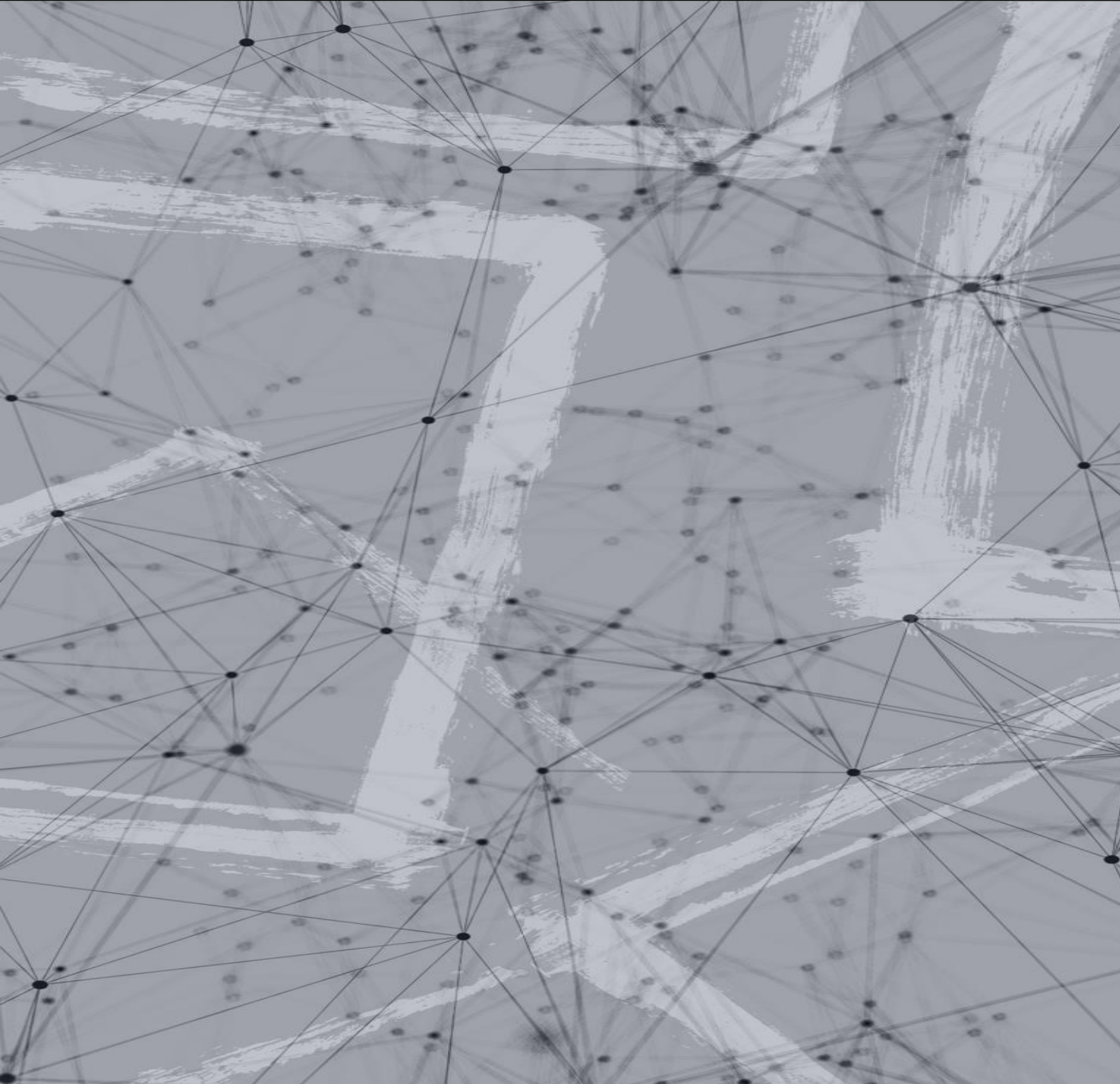


Imagem gráfica adaptada pelo autor a partir do programa *Microsoft PowerPoint 365*

CAPÍTULO 5 – NEXOS ESPACIAIS DA (RE)ESTRUTURAÇÃO URBANA E DAS CIDADES

Qualquer que sejam os limites postos a ele [o capital], o desenvolvimento desigual do capitalismo continuará a ser dirigido pelas tendências de igualização e diferenciação e pelo movimento de “vaivém” do capital, que é seu resultado (Neil Smith)

5.1 O espaço, os objetos e as ações: Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto

O espaço é formado por um sistema de ações e objetos indissociáveis. Estes objetos vão condicionar as ações, assim como as ações virão a condicionar novos objetos. A perspectiva miltoniana nos revela que a análise do sistema de objetos leva à análise das forças produtivas, enquanto a análise do sistema de ações leva à análise das relações sociais de produção, embora não seja possível isolar estas relações. São sistemas de relações interdependentes e, portanto, condicionados uns aos outros. Objetos (aqui definidos como os nexos espaciais) e ações (dos diferentes agentes que produzem a cidade) em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto serão o foco deste capítulo.

Sem adotar uma perspectiva generalizante e de homogeneização do território, cumpre registrar que existem diferenças no ritmo e na intensidade das transformações urbanas em cada cidade média estudada neste trabalho, como veremos a seguir.

5.1.1 Indústrias

Nas últimas décadas, as cidades médias vêm configurando-se como cidades emergentes, nós estratégicos, núcleos privilegiados, cidades ganhadoras, lugares de possibilidades, ou, ainda, novos espaços produtivos, alavancando uma nova dinâmica econômica fora do espaço metropolitano, ou seja, no Brasil não-metropolitano (Davidovich, 1992). Nosso foco neste capítulo será identificar este contexto analisando a realidade urbana das cidades de Ribeirão Preto e Juazeiro do Norte.

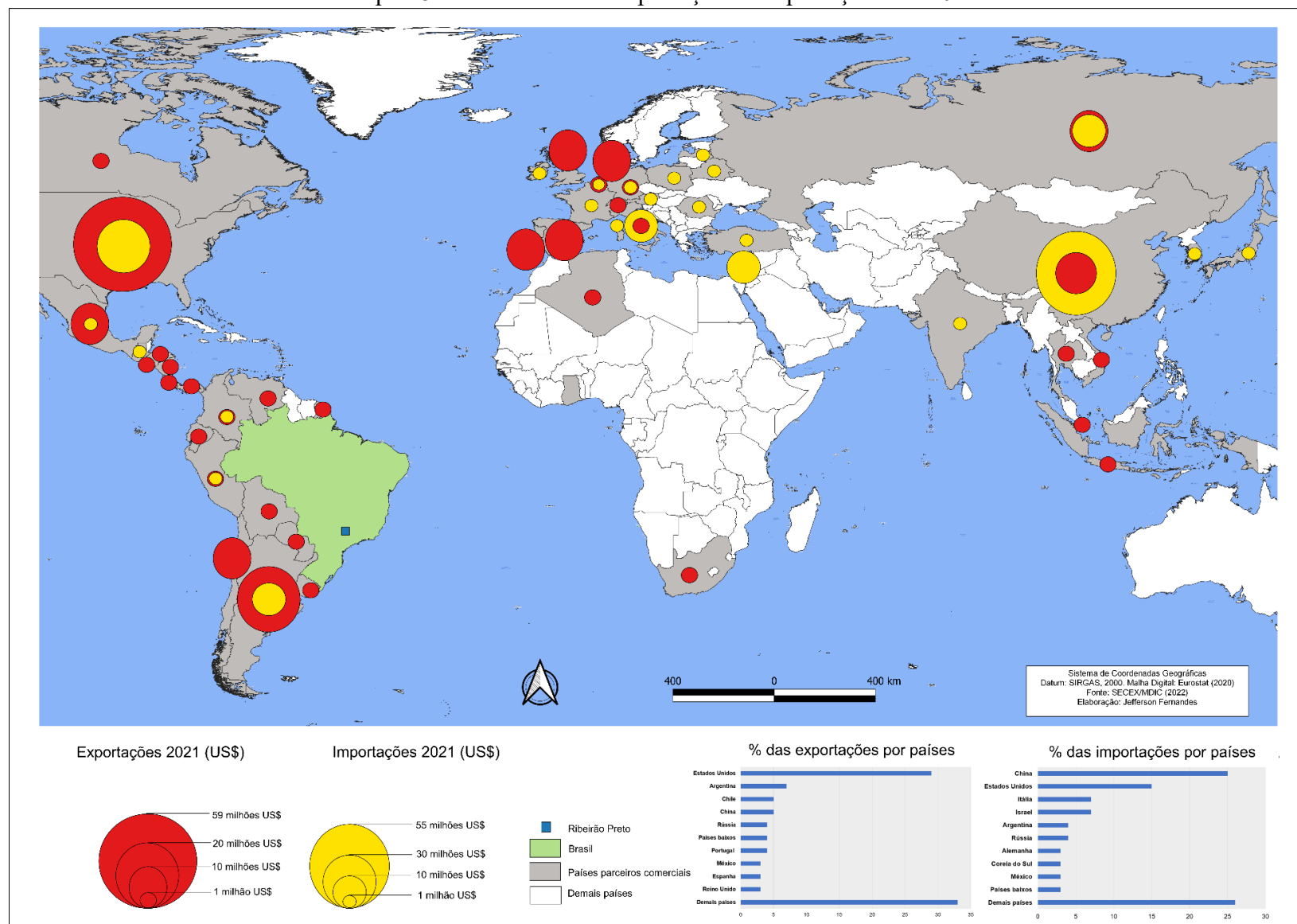
Começando pela cidade média paulista, a partir de meados da década de 70, começa a ocorrer uma descentralização relativa das indústrias localizadas na Região Metropolitana de São Paulo. Entre as causas desse movimento merece destaque a intensa migração do campo para a cidade na região. O processo de mudança no aparelho produtivo paulista, que deu base à capitalização da agricultura, criou condições para um notável crescimento da implantação de estabelecimentos industriais no interior. O crescimento muito intenso e rápido da metrópole passou a apresentar estrangulamento na sua capacidade de responder às necessidades das novas unidades produtivas e do contingente populacional que ao encontrar condições adequadas no interior do estado -, urbanização dinâmica, força de trabalho, boa rede de comunicações – para lá se deslocaram, levando consigo o impulso do crescimento urbano decorrente do desenvolvimento industrial (Seade, 1988).

A expansão industrial que se manifesta durante a década de 70 promove uma nova organização espacial e faz surgir uma complexa estrutura industrial interiorana. Nela, assume grande importância um elevado número de estabelecimentos de porte médio e grande, pertencentes aos ramos industriais dinâmicos e controlados por capitais não locais. Tais industriais encontram-se instaladas principalmente em cidades médias situadas ao longo ou nas proximidades dos eixos de circulação rodoferroviária.

A presença da intervenção estatal pode ser também identificada, via política econômica, através do Programa do Alcool, com grandes efeitos de encadeamento sobre as indústrias de bens de capital localizadas nas proximidades da maior concentração alcooleira do estado de São Paulo, ou seja, passa a ocorrer uma descentralização em direção às regiões de Campinas e Ribeirão Preto. Não é nosso intento fazer todo o resgate histórico deste processo, mas cumpre destacar o quadro geral dos acontecimentos.

O que mais nos interessa nesta pesquisa é analisar a capacidade da dinâmica industrial atuar como um nexo da reestruturação urbana e da cidade. A partir do levantamento de dados sobre a balança comercial de Ribeirão Preto, temos a evidência empírica do saltar de escalas espaciais pelo setor industrial (Mapa 18).

Mapa 18 - Ribeirão Preto: exportações e importações em 2021



Fonte: SECEX/MDIC (2022). Elaboração: Jefferson Fernandes

Este mapa nos mostra como, no início da presente década, a cidade de Ribeirão Preto possui fortes interações econômicas na escala global³³, com fluxos que partem dela e até ela se dirigem. Com o movimento de desconcentração da produção industrial da metrópole paulista em direção ao interior no último quartel do século XX, cidades de níveis intermediários modificaram seus papéis na rede urbana em diferentes escalas.

Os dados revelam que, no campo das exportações, destaca-se o volume de recursos nas negociações com países como Estados Unidos, Argentina, Chile, China, Rússia, Países Baixos (Holanda), Portugal, México, Espanha e Reino Unido. Somados os valores de todos os países, as exportações de Ribeirão Preto atingiram o total de US\$ 301.172.637.

Nas importações, por sua vez, 28 países parceiros comerciais foram representados no Mapa 18 (sendo 82 países parceiros comerciais para importações no ano de 2021). Sobressaem-se nas negociações países como China, Estados Unidos, Itália, Israel, Argentina e Rússia, fazendo com que Ribeirão Preto atingisse o total de US\$ 222.000.906 nas importações. Assim sendo, os valores das exportações excederam o montante alcançado pelas importações. Cumpre registrar o importante fato de que em todos os continentes há parceiros comerciais com esta cidade média paulista, formando complexos eixos de interconexão no território.

O quadro a seguir apresenta as dez principais seções de produtos exportados e importados da/na cidade de Ribeirão Preto em 2021.

³³ Devido ao expressivo número de informações, selecionamos apenas os países que na balança comercial atingiram, pelo menos, o patamar de US\$ 1.000.000. Ao todo, 34 países foram representados na Figura (sendo 129 países parceiros comerciais para exportações no ano de 2021).

Quadro 08 - Principais seções de produtos exportados e importados – Ribeirão Preto, 2021

Exportação	Valores (US\$)	Importação	Valores (US\$)
Metais comuns e suas obras	134.998.868	Máquinas e aparelhos, material elétrico e suas partes; Aparelhos de gravação ou reprodução de som, aparelhos de gravação ou reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios	53.068.231
Produtos das indústrias alimentares; bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; Tabaco e seus sucedâneos manufaturados	39.918.828	Plásticos e suas obras; Borracha e suas obras	40.669.946
Máquinas e aparelhos, material elétrico e suas partes; Aparelhos de gravação ou reprodução de som, aparelhos de gravação ou reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios	38.428.406	Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas	34.210.522
Produtos do reino vegetal	32.904.977	Instrumentos e aparelhos de ótica, fotografia ou cinematografia, medida, controle ou de precisão; Instrumentos e aparelhos médico-cirúrgicos; Relógios e aparelhos semelhantes; Instrumentos musicais	33.958.057
Plásticos e suas obras; Borracha e suas obras	23.555.831	Metais comuns e suas obras	26.313.491
Instrumentos e aparelhos de ótica, fotografia ou cinematografia, medida, controle ou de precisão; Instrumentos e aparelhos médico-cirúrgicos; Relógios e aparelhos semelhantes; Instrumentos musicais	16.989.633	Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; Papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas); Papel e suas obras	7.441.263
Produtos minerais	5.635.367	Material de transporte	6.683.385
Mercadorias e produtos diversos	4.411.932	Produtos minerais	5.271.130
Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas	2.174.302	Matérias têxteis e suas obras	3.513.367
Material de transporte	1.159.421	Produtos do reino vegetal	3.169.120

Fonte: SECEX/MDIC (2022). Elaboração: Jefferson Fernandes

As informações sobre a circulação da produção revelam as interações espaciais interescares e reforçam a heterarquia urbana (Catelan, 2013; Sposito; Catelan, 2014; Fernandes; Catelan, 2023) como perspectiva analítica para a rede urbana contemporânea, evidenciando, pois, uma reestruturação nesta escala do urbano. Isto se deve à atuação de empresas nacionais e internacionais nas cidades médias e que estão inseridas em redes globais de produção e comercialização.

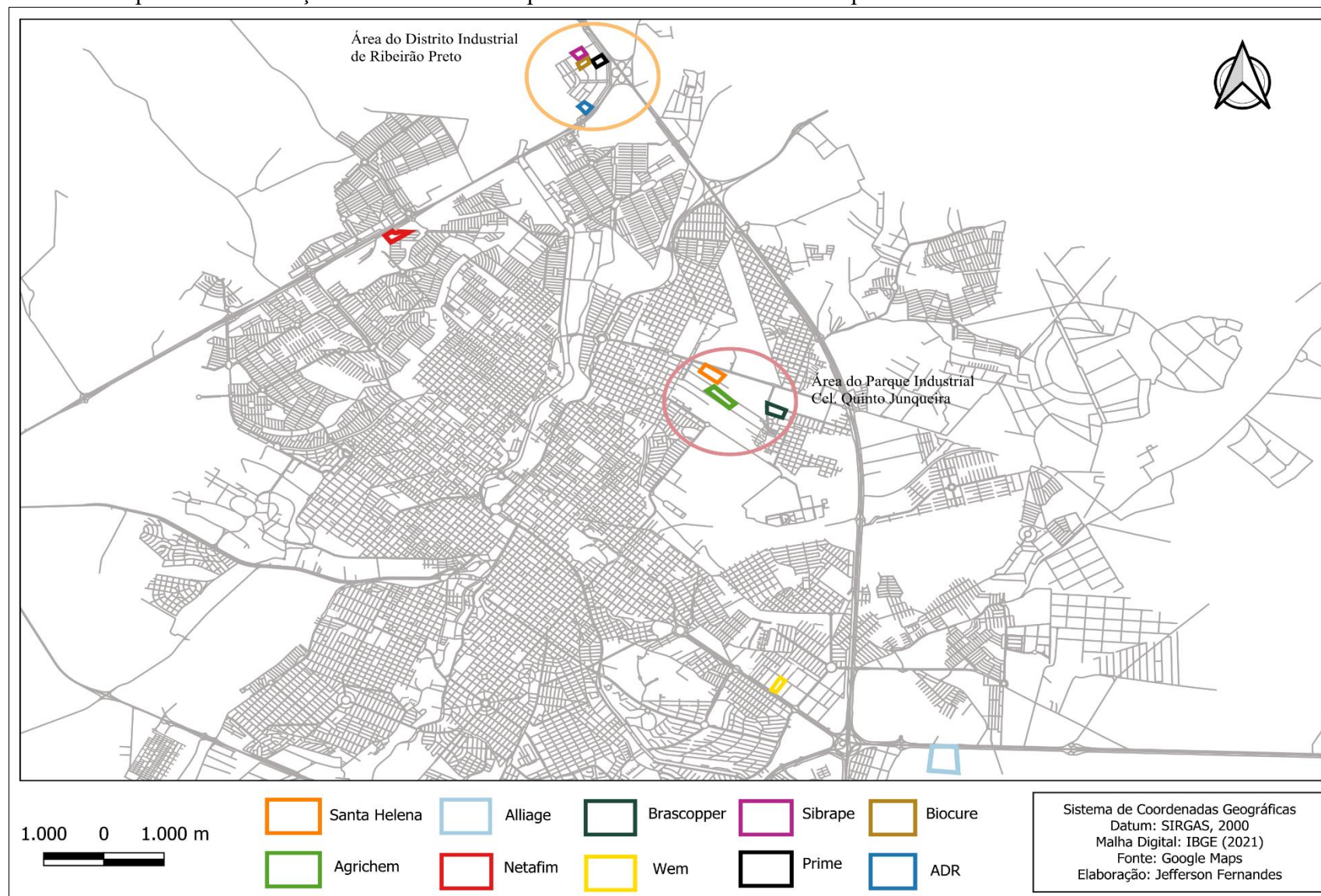
Como lembram Santos e Silveira (2001, p. 290) “[...] cada empresa, cada atividade necessita de pontos e áreas que constituem a base territorial de sua existência, como dados da produção e da circulação e do consumo: a respectiva divisão do trabalho terá essa manifestação geográfica”. Neste sentido, é mister apontarmos quais são as principais empresas industriais e em que porção do território urbano de Ribeirão Preto estão localizadas (Quadro 09 e Mapa 19).

Quadro 09 - As 10 maiores empresas industriais de Ribeirão Preto – Valor de Capital em 2022

N.º	Empresa	CNAE	Capital 2022	Abertura
1	Santa Helena Indústria de Alimentos S/A	Fabricação de Outros Produtos Alimentícios Não Especificados Anteriormente	R\$ 162.065.659,00	30/03/1973
2	Agrichem do Brasil S.A	Fabricação de adubos e fertilizantes exceto organo-minerais	R\$ 157.818.870,00	29/05/2000
3	Alliage S/A Indústrias Médico Odontológica	Fabricação de aparelhos eletromédicos e eletroterapêuticos e equipamentos de irradiação	R\$ 76.962.621,00	11/08/1966
4	Netafim Brasil Sistemas e Equipamentos de Irrigação LTDA	Fabricação de Equipamentos para Irrigação Agrícola Peças e Acessórios	R\$ 54.689.734,00	05/04/1995
5	Brascopper Cbc Brasileira De Condutores Ltda	Fabricação De Fios Cabos e Condutores Elétricos Isolados	R\$ 45.455.000,00	10/07/1984
6	Wem Equipamentos Eletrônicos LTDA	Fabricação De Instrumentos Não Eletrônicos E Utensílios Para Uso Médico Cirúrgico Odontológico e de Laboratório	R\$ 41.896.987,00	
7	Sibrape Industria e Comercio De Equipamentos Aquáticos E De Filtragem Ltda	Fabricação de equipamentos hidráulicos e pneumáticos peças e acessórios exceto válvulas	R\$ 25.626.419,00	01/02/2018
8	Prime Fundição De Alumínio S. A.	Fundição de metais não ferrosos e suas ligas	R\$ 20.095.400,00	16/08/2018
9	Biocure Pharma Biotechnology S.A	Fabricação de outros produtos químicos não especificados anteriormente	R\$ 18.520.209,00	06/03/2002
10	ADR Brasil Eixos LTDA	Fabricação de peças e acessórios para o sistema de direção e suspensão de veículos automotores	R\$ 17.800.000,00	15/04/2020

Fonte: https://www.empresaqui.com.br/listas-de-empresas/SP/RIBEIRAO_PRETO. Elaboração: Jefferson Fernandes

Mapa 19 – Localização das 10 maiores empresas industriais em valor de capital na cidade de Ribeirão Preto - 2022



Entre as 10 maiores empresas industriais por valor de capital que atuam na cidade, 04 estão localizadas no Distrito Empresarial de Ribeirão Preto (Zona Norte) e 03 estão situadas no Parque Industrial Cel. Quinto Junqueira (próximo ao Centro), sendo os dois principais centros do setor industrial na cidade. Ribeirão Preto não possui, portanto, uma grande indústria de transformação nacional que conte com uma grande planta industrial. São, em geral, as indústrias de pequeno e médio porte que empregam 15,5% da população da cidade, de acordo com dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho (Brasil, 2023). É o caso da Agrichem, empresa que atua na produção de fertilizantes para a agricultura de alto desempenho (Figura 30).

Figura 30 – Fábrica da Agrichem em Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

Nas últimas décadas, as obras de expansão e modernização do Distrito Empresarial de Ribeirão Preto (Figura 31), inaugurado em 2006, ampliaram os investimentos na Zona Norte da cidade, contribuindo assim para um maior afluxo de pessoas e capitais nesta porção do território. Por estar próximo do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes e do entroncamento do Anel Viário Norte com a Avenida Anhanguera, destaca-se pela posição privilegiada para a instalação de diversas empresas, sendo mais de 300 atualmente (especialmente microempresas) e contando com mais de 6 mil funcionários.

Figura 31 – Distrito Empresarial de Ribeirão Preto



Fonte: <https://www.tribunaribeirao.com.br/site/distrito-empresarial-rp-leilao-13-areas-do-parque-industrial/>

Esta expansão em direção à Zona Norte provocada pelo Distrito Empresarial acabou por desconcentrar o fluxo de trabalhadores do setor industrial até então concentrados no Parque Industrial Cel. Quinto Junqueira e no Parque Industrial Lagoinha (Zona Oeste), áreas que foram planejadas durante as décadas de 1970 e 1980 para a instalação de empresas industriais. Tal dinâmica está relacionada ao fato de que, entre as novas lógicas espaciais das empresas industriais, estão à procura de localizações externas ao tecido urbano, bem como a distância de territórios densamente povoados.

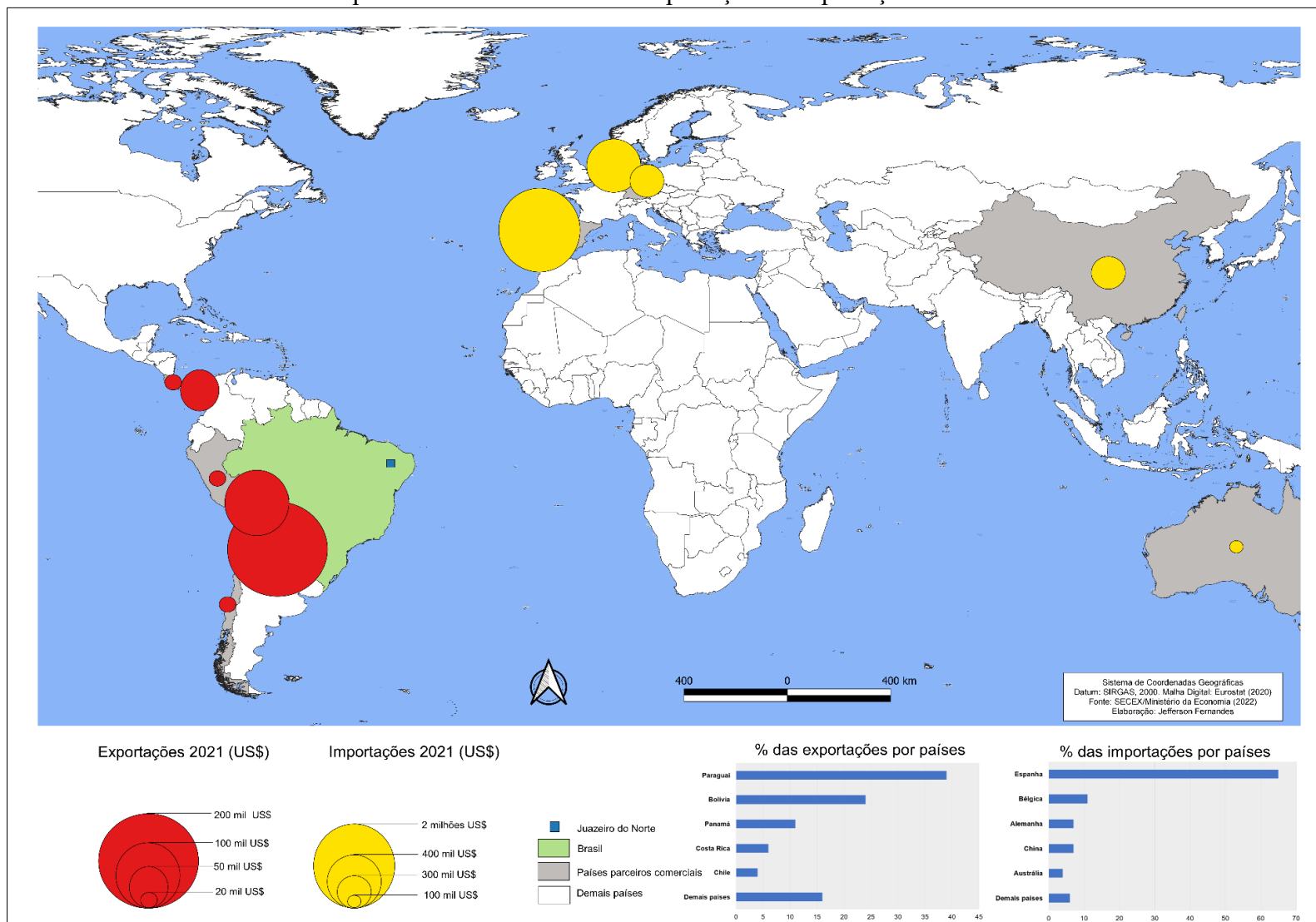
Esta redefinição da espacialidade urbana em Ribeirão Preto, provocada pelo novo Distrito Empresarial, é um dos elementos que nos permite assumirmos a perspectiva de reestruturação da cidade. Na perspectiva miltoniana do espaço como totalidade, podemos considerar que o espaço urbano desta cidade média paulista foi sendo construído processualmente, contendo uma estrutura organizada por formas e funções que podem mudar historicamente.

O processo de industrialização em Juazeiro do Norte, por sua vez, se deu a partir dos planos estaduais para a desconcentração da indústria da Região Metropolitana de Fortaleza. No início da década de 1960 e final de 1980, o governo do estado do Ceará promoveu políticas de industrialização, tendo como ponto fundamental a interiorização das indústrias, e as cidades de

Juazeiro do Norte e Crato foram umas das mais beneficiadas com estes programas. O processo de desconcentração da indústria pautava-se, segundo Lima Junior (2011), na redução da carga tributária, que ocorreria em maior valor para àquelas empresas que optassem em instalar-se nos municípios fora da RMF, sendo que foi construído um mapeamento da distância dos municípios do estado em um raio de 300 km, entre 300 e 500 km e mais de 500 km.

No que concerne à dinâmica atual do setor industrial em Juazeiro do Norte, o Mapa 19 e o Quadro 10 nos mostram como a cidade do Pe. Cícero participa dos circuitos econômicos globais.

Mapa 19 – Juazeiro do Norte: exportações e importações em 2021



Fonte: SECEX/MDIC (2022). Elaboração: Jefferson Fernandes

Quadro 10 - Principais seções de produtos exportados e importados – Juazeiro do Norte, 2021

Exportação	Valores (US\$)	Importação	Valores (US\$)
Calçado, chapéus e artefatos de uso semelhante, guarda-chuvas, guarda-sóis, bengalas, chicotes e suas partes; Penas preparadas e suas obras; Flores artificiais; Obras de cabelo	3. 84203	Pastas de madeira ou de outras matérias fibrosas celulósicas; Papel ou cartão para reciclar (desperdícios e aparas); Papel e suas obras	3.291.906
Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas	154.067	Plásticos e suas obras; Borracha e suas obras	257.266
Peles, couros, peles com pelo e obras destas matérias; Artigos de correeiro ou de seleiro; Artigos de viagem, bolsas e artefatos semelhantes; Obras de tripa	15.065	Produtos minerais	175.619
Produtos do reino vegetal	12.650	Mercadorias e produtos diversos	117.343
Instrumentos e aparelhos de ótica, fotografia ou cinematografia, medida, controle ou de precisão; Instrumentos e aparelhos médico-cirúrgicos; Relógios e aparelhos semelhantes; Instrumentos musicais; Suas partes e acessórios	8.385	Máquinas e aparelhos, material elétrico e suas partes; Aparelhos de gravação ou reprodução de som, aparelhos de gravação ou reprodução de imagens e de som em televisão, e suas partes e acessórios	106.512
Plásticos e suas obras; Borracha e suas obras	1.902	Produtos das indústrias químicas ou indústrias conexas	63.548
Produtos das indústrias alimentares; Bebidas, líquidos alcoólicos e vinagres; Tabaco e seus sucedâneos manufaturados	1.664	Metais comuns e suas obras	52.498
Matérias têxteis e suas obras	1.134	Matérias têxteis e suas obras	24.547

Fonte: SECEX/MDIC (2022). Elaboração: Jefferson Fernandes

Em comparação com a cidade de Ribeirão Preto, nota-se que as interações espaciais estabelecidas por Juazeiro do Norte na rede urbana internacional possuem uma menor densidade quanto ao volume de produtos e valores das negociações, bem como um menor alcance espacial das trocas comerciais, ficando, pois, as exportações restritas a países da América do Sul e da América Central.

A industrialização em Juazeiro do Norte começou com fábricas de fundo de quintal, informalmente, como muitos negócios que surgem na região do Cariri cearense. Com o passar do tempo, a indústria se fortaleceu e se profissionalizou, possuindo hoje fábricas nos segmentos de sandálias de plástico e de couro, bebidas, refrigerantes, alumínio, alimentos, confecções, móveis, joias, laticínios, entre outras.

A cadeia produtiva de calçados apresenta-se como o setor mais importante da indústria local, gerando milhares de empregos diretos e contribuindo para o crescimento da região. Hoje, a cidade ocupa o 3º lugar na classificação dos polos calçadistas mais importantes do Brasil

(atrás apenas das cidades de Franca/SP e Novo Hamburgo/RS). Como o perfil de 90% das fábricas é classificado como sendo médias e pequenas, a tecnologia e inovação aplicada na produção dos itens ainda deixa a desejar, mesmo diante dos investimentos nos últimos anos.

A produção local de Juazeiro do Norte é exportada para países como Paraguai, Bolívia, Panamá, Costa Rica e Chile. Contudo, o mercado interno, principalmente os das regiões Norte e Nordeste, é o principal consumidor dos calçados produzidos na cidade. A atividade gera atualmente cerca de 06 mil empregos diretos, conforme dados da RAIS (Brasil, 2023), sendo a maior empregadora da região, após o comércio.

No que se refere às importações, destaca-se a aquisição de produtos de origem europeia e asiática. Estes produtos, conforme o volume de recursos, possuem um maior valor agregado do que os produtos que são produzidos e exportados. Estas conexões, portanto, nos mostram como a cidade de Juazeiro do Norte, por meio da sua balança comercial, participa dos circuitos econômicos da economia global.

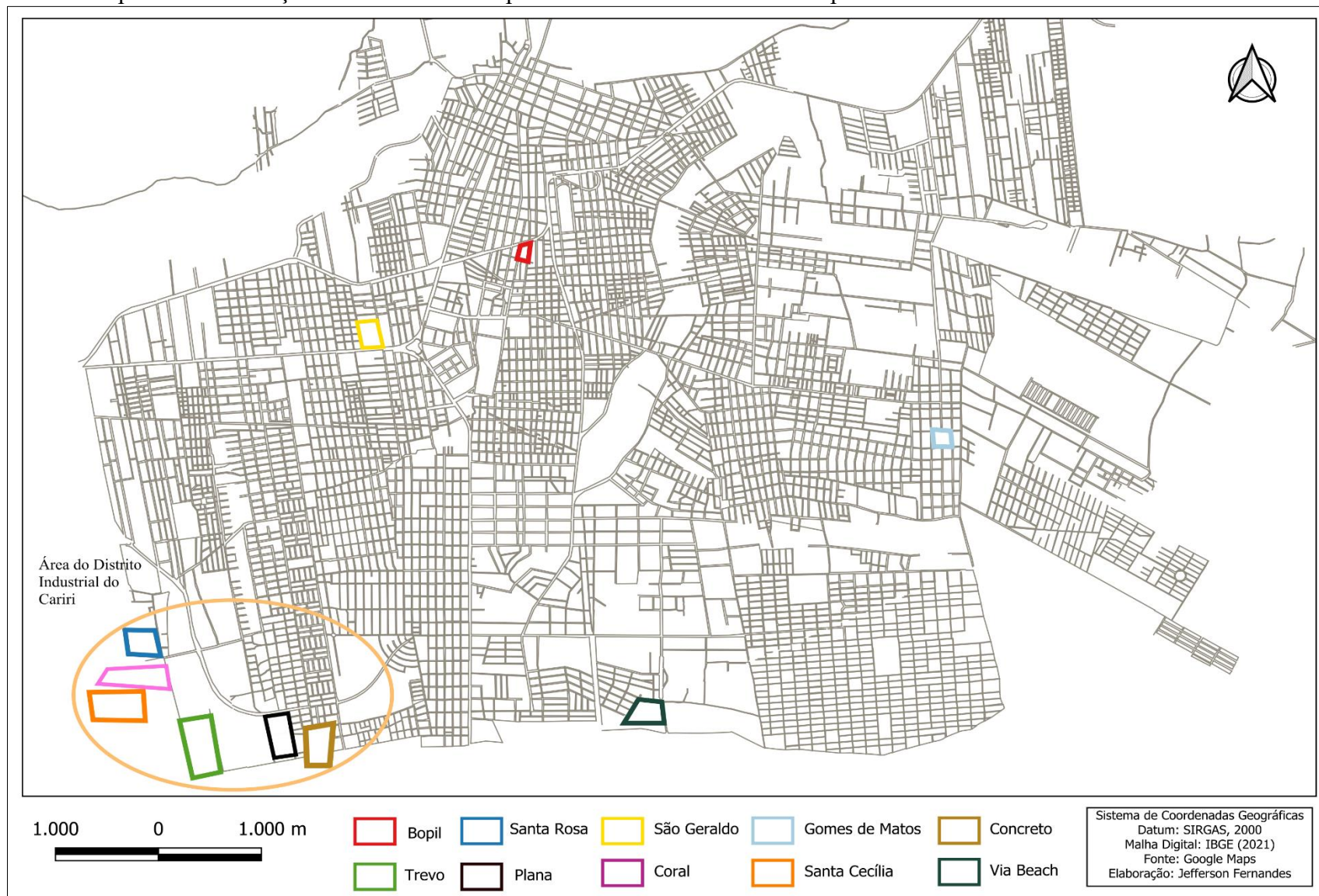
Quanto às empresas industriais com maior volume de capital na cidade, temos o seguinte cenário, conforme podemos ver no Quadro 11 e no Mapa 20.

Quadro 11 - As 10 maiores empresas industriais de Juazeiro do Norte – Valor de Capital em 2022

N.º	Empresa	CNAE	Capital 2022	Abertura
1	Bopil Borracha e Plástico Industrial LTDA	Fabricação de calçados de materiais não especificados anteriormente	R\$ 30.922.792,00	12/02/1964
2	Trevo Industrial de Acartonados S/A	Fabricação de outros produtos de minerais não metálicos não especificados anteriormente	R\$ 16.065.659,00	25/08/2004
3	Santa Rosa Indústria de Premoldados	Fabricação de casas premoldadas de concreto	R\$ 5.341.580,00	17/12/1997
4	Planna Asfalto	Construção de rodovias e ferrovias		14/06/2011
5	Cajuína São Geraldo LTDA	Fabricação de refrigerantes	R\$ 5.068.952,00	30/01/1976
6	Coral Construtora LTDA	Máquinas e equipamentos comerciais e industriais não especificados anteriormente sem operador	R\$ 5.000.000,00	11/03/2016
7	Gomes de Mattos Construtora e Empreendimentos LTDA	Construção de edifícios	R\$ 4.000.000,00	15/05/2014
8	Santa Cecília Vidros Temperados LTDA	Vidros para construção	R\$ 4.000.000,00	23/03/2015
9	Concreto Premoldados LTDA	Construção de edifícios	R\$ 4.000.000,00	06/01/2006
10	Indústria de Calçados Via Beach LTDA	Fabricação de calçados de materiais não especificados anteriormente	3.890.924,00	12/08/1966

Fonte: https://www.empresaqui.com.br/listas-de-empresas/CE/JUAZEIRO_DO_NORTE. Elaboração: Jefferson Fernandes

Mapa 20 - Localização das 10 maiores empresas industriais em valor de capital na cidade de Juazeiro do Norte - 2022



Tal como em Ribeirão Preto, em Juazeiro do Norte não há uma grande indústria nacional de transformação com uma ampla área construída na cidade. São indústrias de médio e pequeno porte que, no caso da cidade cearense, se concentram, sobretudo, próximas ao Centro (Bopil), ao Triângulo (São Geraldo) e no Distrito Industrial do Cariri (Trevo, Santa Rosa, Plana, Concreto e Santa Cecília).

O Distrito Industrial do Cariri, na porção sudoeste da cidade de Juazeiro do Norte, foi projetado pelo governo estadual na década de 1960 com vistas a promover a industrialização no sul cearense. A sua localização foi pensada de modo a fortalecer as relações com as cidades vizinhas de Crato e Barbalha. Atualmente, a área do distrito corresponde a um território conurbado com a junção da malha urbana das três cidades. Nela, atuam empresas voltadas especialmente para o setor de construção civil, fornecendo produtos para o mercado regional. Esta expansão urbana de Juazeiro do Norte em direção à parte sudoeste provocada pelas instalações industriais contribui para um maior afluxo de trabalhadores, mercadorias e capitais, alterando, assim, a estrutura urbana da cidade.

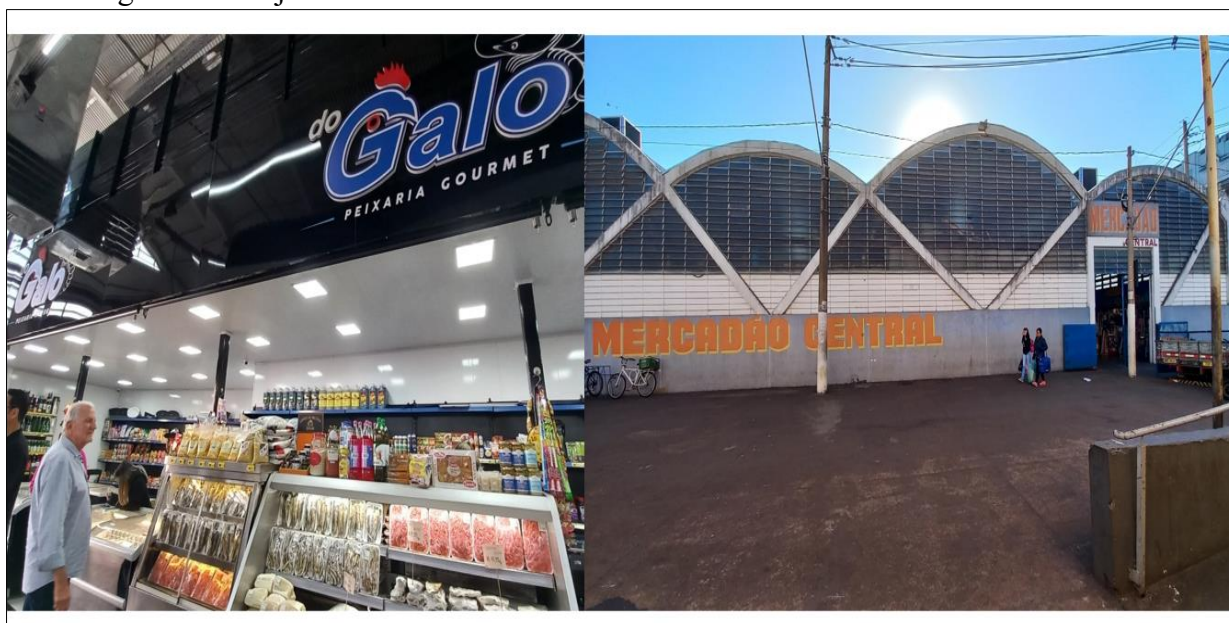
Em Juazeiro do Norte, cumpre destacarmos a importância do mercado de refrigerantes devido à produção da Cajuína São Geraldo (Figura 32), bebida local comercializada em quase todo o território nacional. A São Geraldo compete diretamente na região com grandes empresas globais do segmento como Coca-Cola e Pepsi, contudo, destaca-se por vender “uma bebida genuinamente nordestina”, atraindo, assim, um expressivo público em todas as regiões do Brasil. Inclusive, durante a nossa pesquisa de campo em Ribeirão Preto, encontramos em diversos mercados da cidade a bebida juazeirense (Figura 33).

Figura 32 - Fábrica da Cajuína São Geraldo em Juazeiro do Norte



Fonte: Jefferson Fernandes

Figura 33 - Cajuína São Geraldo à venda no Mercadão Central de Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

Este contexto reforça o papel de cidades médias como Juazeiro do Norte enquanto nós da produção e circulação de mercadorias, rompendo, pois, com as barreiras da distância. Isto nos impossibilita pensarmos, apenas, na natureza hierárquica das interações espaciais na rede urbana, havendo uma reestruturação no padrão das relações entre as cidades sem a mediação da metrópole. Como salienta Santos (1978, p. 145), isto se deve, pois, o espaço organizado pelo homem é como as demais estruturas sociais, isto é, “[...] uma estrutura subordinada e

subordinante. É como as outras instâncias, o espaço, embora submetido à lei da totalidade, dispõe de uma certa autonomia”.

Em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, a dinâmica do setor industrial, considerando os resultados da balança comercial, reposicionam os papéis destas cidades médias na nova divisão territorial do trabalho, com exportações para países americanos, europeus, africanos e asiáticos (com maior destaque para a cidade média paulista). Do mesmo modo, produtos fabricados nas cidades aqui analisadas circulam com rapidez pelo espaço regional e nacional, como é o caso da Cajuína São Geraldo de Juazeiro do Norte.

As recentes obras de expansão do distrito empresarial de Ribeirão Preto em direção à Zona Norte têm alterado a estruturação urbana da cidade, com uma nova centralidade voltada para a circulação de pessoas, mercadorias e capitais. Em Juazeiro do Norte, do mesmo modo, as instalações do Distrito Industrial do Cariri, na porção sudoeste, tiveram como rebatimento espacial uma expansão da malha urbana que contribuiu para o processo de conurbação com as cidades vizinhas de Crato e Barbalha.

5.1.2 Aeroportos

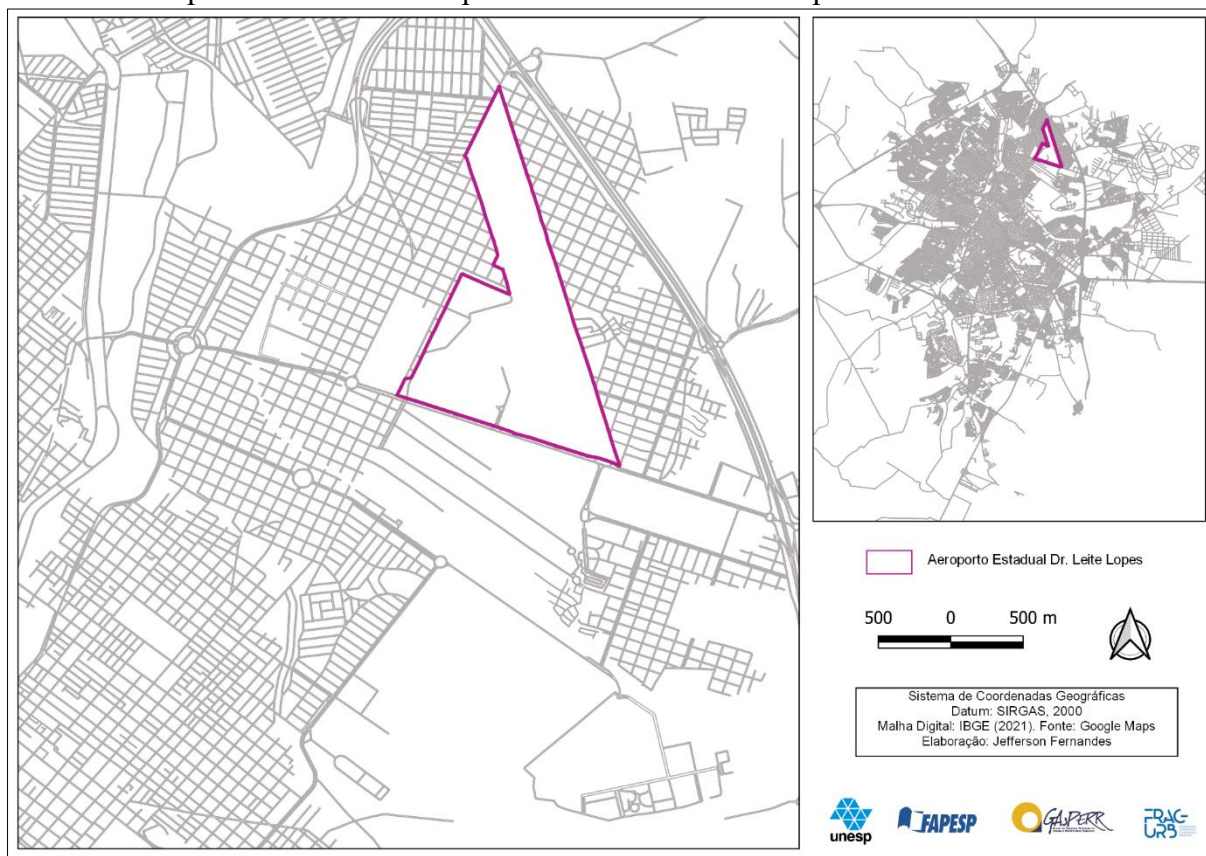
Desde o último quartel do século XX vem ocorrendo a expansão do meio técnico-científico informacional, com a construção de sistemas técnicos necessários para a realização da produção e das trocas globais (Santos, 2012). Nesta conjuntura, a instrumentalização do território passa a ser um mecanismo de exercício do poder através da oferta de bens e serviços e a sua rápida fluidez. Os aeroportos fazem parte desta tecnosfera, sendo um símbolo moderno associado à circulação de pessoas na rede urbana.

As redes de transporte aéreo são um aspecto indissociável da rede de cidades a partir de interligações espaciais de territórios contínuos e descontínuos espacialmente, propiciando condições favoráveis para a dinâmica econômica territorial e, com isso, para as interações espaciais (IBGE, 2008). Nesta seção, analisaremos o papel dos aeroportos de Ribeirão Preto e de Juazeiro do Norte no processo de reestruturação urbana e, também, como impactam na reestruturação da cidade.

O Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes, na cidade de Ribeirão Preto, é atualmente o quarto maior em movimento de passageiros no estado de São Paulo, ficando atrás apenas dos aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Campinas. Está localizado bem próximo à Rodovia Anhanguera, que apresenta um fluxo intenso, tendo como acesso, na região do aeroporto, até o Centro da cidade de Ribeirão Preto, a Avenida Brasil, que atualmente também apresenta um

fluxo intenso de veículos. O aeroporto está localizado a aproximadamente 10 km ao norte do centro tradicional da cidade de Ribeirão Preto (Mapa 21 e Figura 34).

Mapa 21 – Área do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – Ribeirão Preto



Elaboração: Jefferson Fernandes

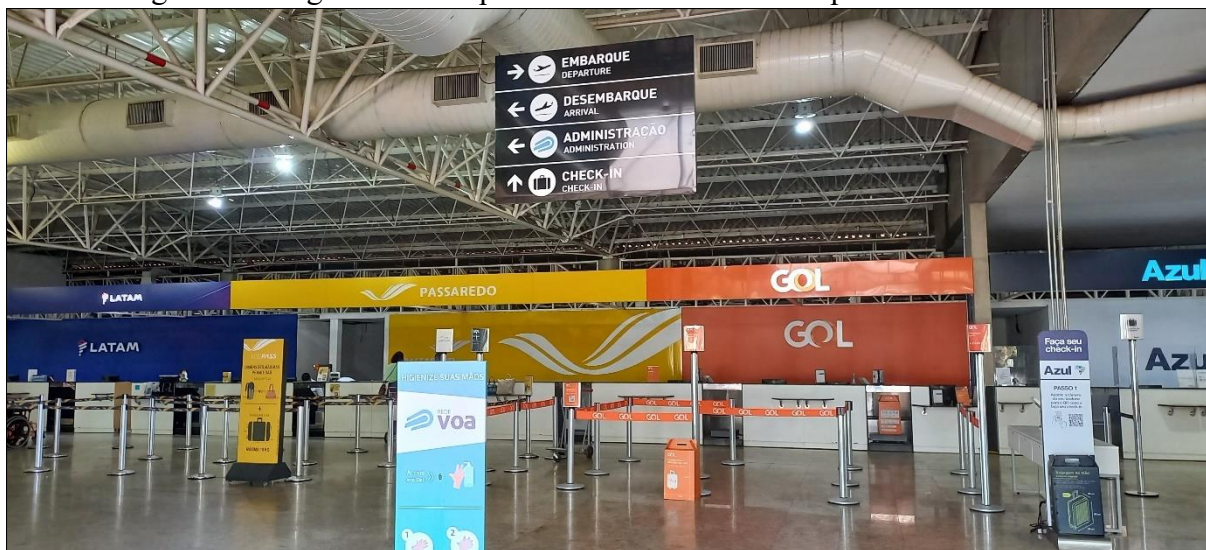
Figura 34 - Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes - Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

Desde 2022, o aeroporto passou a ser administrado pela Rede Voa, concessionária responsável por 16 aeroportos no estado de São Paulo³⁴. Os principais destinos dos passageiros, considerando os voos diretos a partir de Ribeirão Preto, são as cidades de Campinas, São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, com operações realizadas pelas companhias aéreas Latam, Voepass (Passaredo), Gol e Azul (Figura 35).

Figura 35 - Saguão do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – Ribeirão Preto



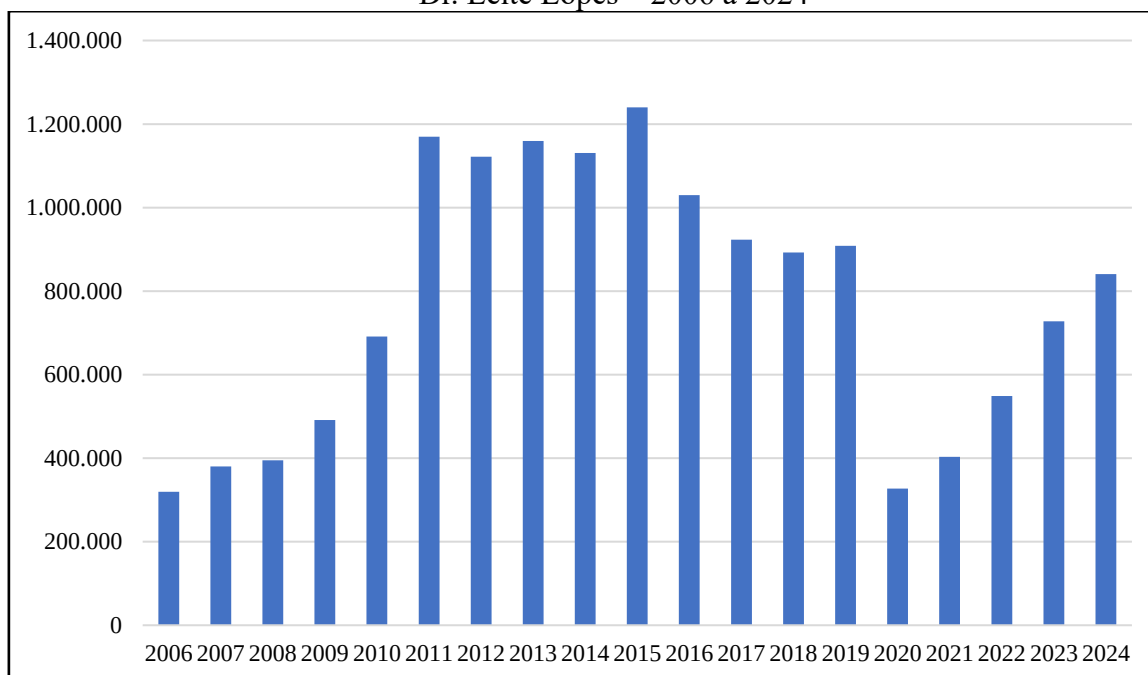
Fonte: Jefferson Fernandes

Consoante a ANAC, no Aeroporto de Ribeirão Preto houve uma movimentação de 840.925 passageiros no ano de 2024, em uma clara recuperação após a crise no setor aéreo provocada pela pandemia de Covid-19 (Gráfico 04). Entre os anos de 2011 e 2016, foram

³⁴ A rede está presente nos aeroportos de Ribeirão Preto, Franca, São Carlos, Araraquara, Bauru-Arealva, Marília, São Manoel, Avaré-Andu, Sorocaba, Campinas, Registro, Itanhaém, Jundiaí, Bragança Paulista, Ubatuba e Guaratinguetá.

números superiores a mais de um milhão de passageiros, uma marca bastante significativa para um aeroporto de porte médio no país.

Gráfico 04 – Movimentação de passageiros (embarque e desembarque) no Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes – 2006 a 2024



Fonte: ANAC (2024). Elaboração: Jefferson Fernandes

Ribeirão Preto é uma cidade de tradição aeroportuária. Nesta cidade foi fundada a companhia aérea Voepass (Passaredo), cuja sede permanece na cidade. É a mais antiga companhia em operação no Brasil, concentrando suas operações no Aeroporto Leite Lopes e no

Aeroporto de Guarulhos. Atualmente, a empresa realiza voos para 16 cidades, com destaque para operações no interior do Brasil (Figura 36).

Figura 36 – Cidades com voos da companhia aérea Voepass



Fonte: <https://www.voepass.com.br/empresa/site/#destinos>

Empresas como a Voepass, em consonância com o que afirma Sposito e Sposito (2018, p. 463), são capazes de articular “[...] múltiplas escalas geográficas de modo mais intenso, não apenas porque ligam cidades distantes entre si, mas porque o fazem redefinindo seus papéis e posições nas redes urbanas às quais pertencem”.

Cumpramos, contudo, o impacto financeiro sofrido pela empresa a partir do acidente no dia 9 de agosto de 2024, quando da queda de uma aeronave no município de Vinhedo/SP. No acidente, em um voo que partiu de Cascavel/PR com destino a Guarulhos/SP, morreram 62 pessoas. A partir do trágico evento, de repercussão nacional e internacional, a empresa redefiniu suas rotas aéreas e encerrou operações em alguns estados do Brasil³⁵. Uma das rotas canceladas, importantes para a nossa pesquisa, foi a de Juazeiro do Norte.

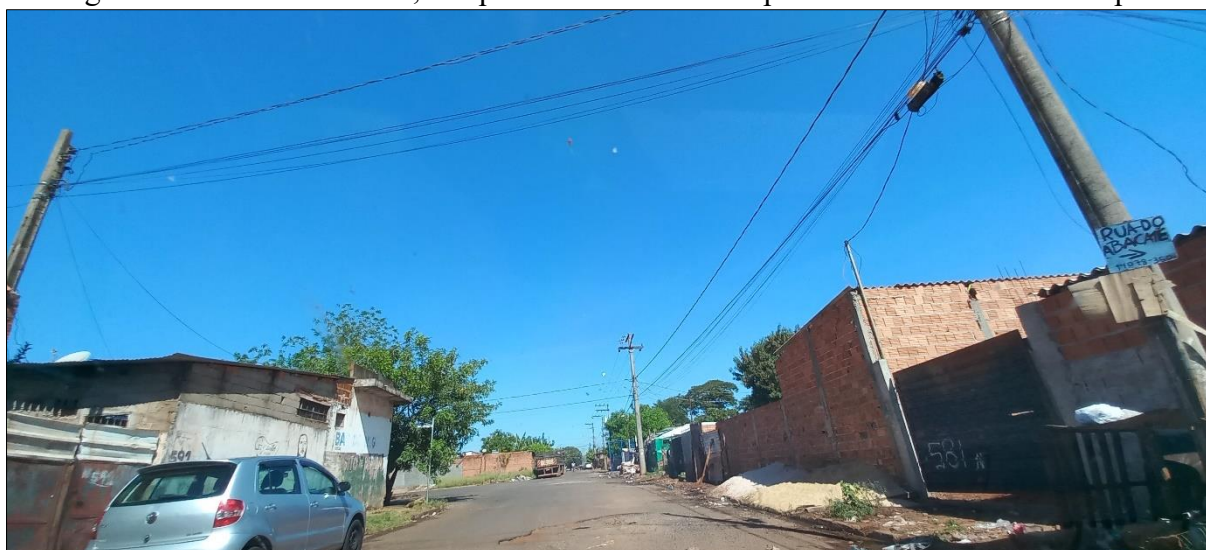
Com o crescimento da demanda nas últimas décadas, o Aeroporto Leite Lopes vem passando por diversas reformas com vistas à ampliação da oferta do número de voos. Embora isso traga benefícios econômicos para a cidade, estas reformas, entretanto, são acompanhadas por diversos problemas socioespaciais, pois na época em que foi inaugurado, em 1939, o

³⁵ <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2024/08/20/apos-acidente-voepass-cancela-rotas-em-sete-estados-e-justifica-uma-aeronave-a-menos-na-frota.ghtml>

aeroporto ficava localizado a uma significativa distância do Centro e, portanto, da concentração de pessoas.

Com a expansão territorial urbana de Ribeirão Preto para a Zona Norte, parte mais pobre da cidade, a área que compreende o entorno do aeroporto passou a ser ocupada por uma população de baixa renda, configurando, assim, um território marcado por ocupações irregulares e favelas que contam com pouca infraestrutura que assegurem uma vida urbana de qualidade (Figura 37).

Figura 37 - Favela Da Mata, nas proximidades do Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes



Fonte: Jefferson Fernandes

Esta estruturação da cidade tem fortes impactos na vida da população, especialmente os mais vulneráveis socioeconomicamente. Carolina, nossa entrevistada, reside nas proximidades do aeroporto e nos conta que:

A gente veio de Anápolis no Goiás em 2012 e pegamos um terreno que era da minha mãe pra construir essa casa. Tinha uma promessa de emprego pro meu marido, mas nem deu certo, aí ele acabou fazendo bico de pedreiro mesmo. A gente não gosta de morar aqui por causa da violência e tenho medo porque tenho dois filhos, o senhor sabe. Essa área perto do aeroporto tem muitas favelas com um pessoal que mora em barraco mesmo. E eu pra falar a verdade pro senhor não gosto desses aviões que ficam passando e fazendo barulho, principalmente quando tá de noite. O prefeito fica falando que vai tirar um pessoal daqui das favelas e levar lá pra Zona Oeste. Lá é melhor e eu gostaria de ir.

(Entrevista realizada no dia 09 de julho de 2023).

A narrativa de Carolina nos leva a refletir sobre as contradições envolvidas nos investimentos para uma maior densidade técnica do espaço urbano de Ribeirão Preto. Enquanto signo da modernidade, pois promove fluxos em diversas escalas, a ampliação da infraestrutura

aeroportuária também carrega aspectos que simbolizam o descaso com uma expressiva parcela da população que padece com as precárias condições de vida.

Desta forma, estamos diante de um caso em que promove a modernização espacial no sentido de tornar a própria cidade uma fonte de lucro. O objetivo é tornar a cidade competitiva no mercado como estratégia política de desenvolvimento local, dando ênfase às atividades turísticas ou às vantagens fiscais para a instalação de atividades produtivas de grande porte no local. Assim, a própria cidade torna-se uma mercadoria vendável (Damiani, 2006).

Diante desse quadro, algumas questões se colocam: como desenvolver o transporte aéreo e os aeroportos brasileiros em uma situação de mínimo conflito com os espaços urbanos que se localizam em seu entorno? E quais os interesses a serem preservados ou priorizados?

A aplicação da legislação aeronáutica que restringe o uso do solo em áreas próximas aos aeroportos³⁶, em função de segurança e de impactos ambientais, coloca o aeroporto, a sociedade e o poder público em posição conflitante. De um lado, o aeroporto, com todos os benefícios diretos e indiretos que proporciona à cidade e à região e também com todas as restrições e imposições existentes para seu funcionamento; de outro, a sociedade beneficiada pelo desenvolvimento gerado pela presença desse equipamento sofre os impactos ambientais decorrentes de suas operações. E o poder público é também responsável por essas questões, como mediador e regulador.

Neste cenário de problemas reais e questões em discussão acerca de possíveis intervenções para a resolução de conflitos existentes entre o aeroporto e a estrutura urbana, não se pode deixar de reconsiderar os projetos para o aeroporto de Ribeirão Preto, pois, já que subentendem um redimensionamento do próprio aeroporto e uma possível remodelação de suas funções, poderão acirrar ainda mais essas situações de conflito, como a das ocupações irregulares em áreas não-permitidas pela legislação aeronáutica, ou criar outras situações que envolvem o aeroporto na estrutura urbana de seu entorno, como a dos acessos, por exemplo.

Vale ressaltarmos, assim, a importância de novos sistemas de informação, estudos e análises que possam instaurar um processo permanente de monitoramento da realidade e das ações que se articulam para um processo mais eficaz de gestão e planejamento dessas interações entre aeroporto, cidade e região.

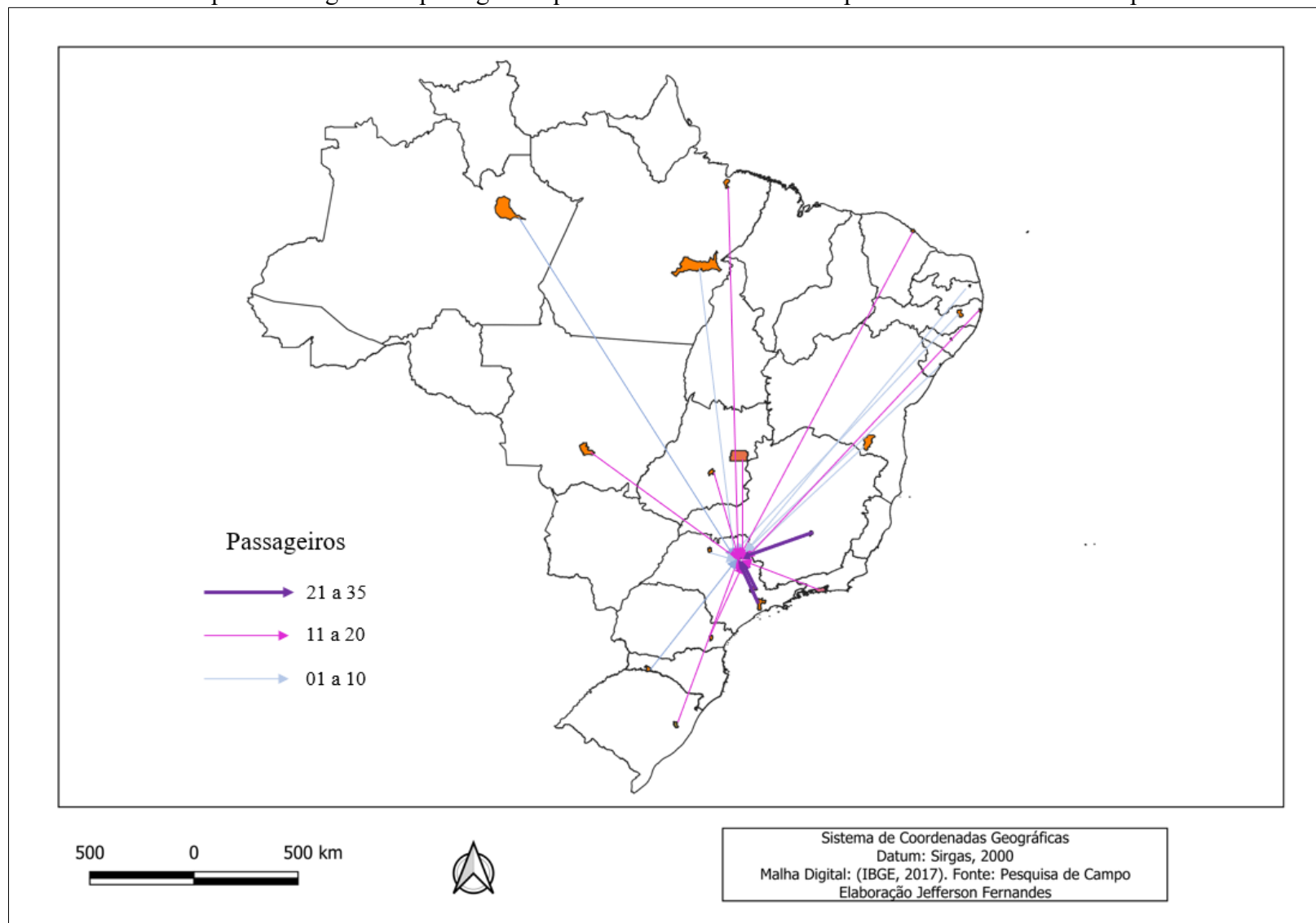
A fim de compreendermos a centralidade exercida pela cidade média de Ribeirão Preto no setor aéreo, durante a pesquisa de campo aplicamos algumas enquetes com passageiros no Aeroporto. Entre as perguntas estavam: origem/destino; motivos da viagem; faixa de renda;

³⁶ Lei n.º 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica.

profissão; local de residência (no caso de moradores de Ribeirão Preto) e outros (ver Apêndice I). Assim sendo, foram aplicadas 187³⁷ enquetes com passageiros nos dias 02, 03 e 04 de maio de 2022 e 07, 08 e 09 de julho de 2023. Os resultados podem ser visualizados nos Mapas 22 e 23.

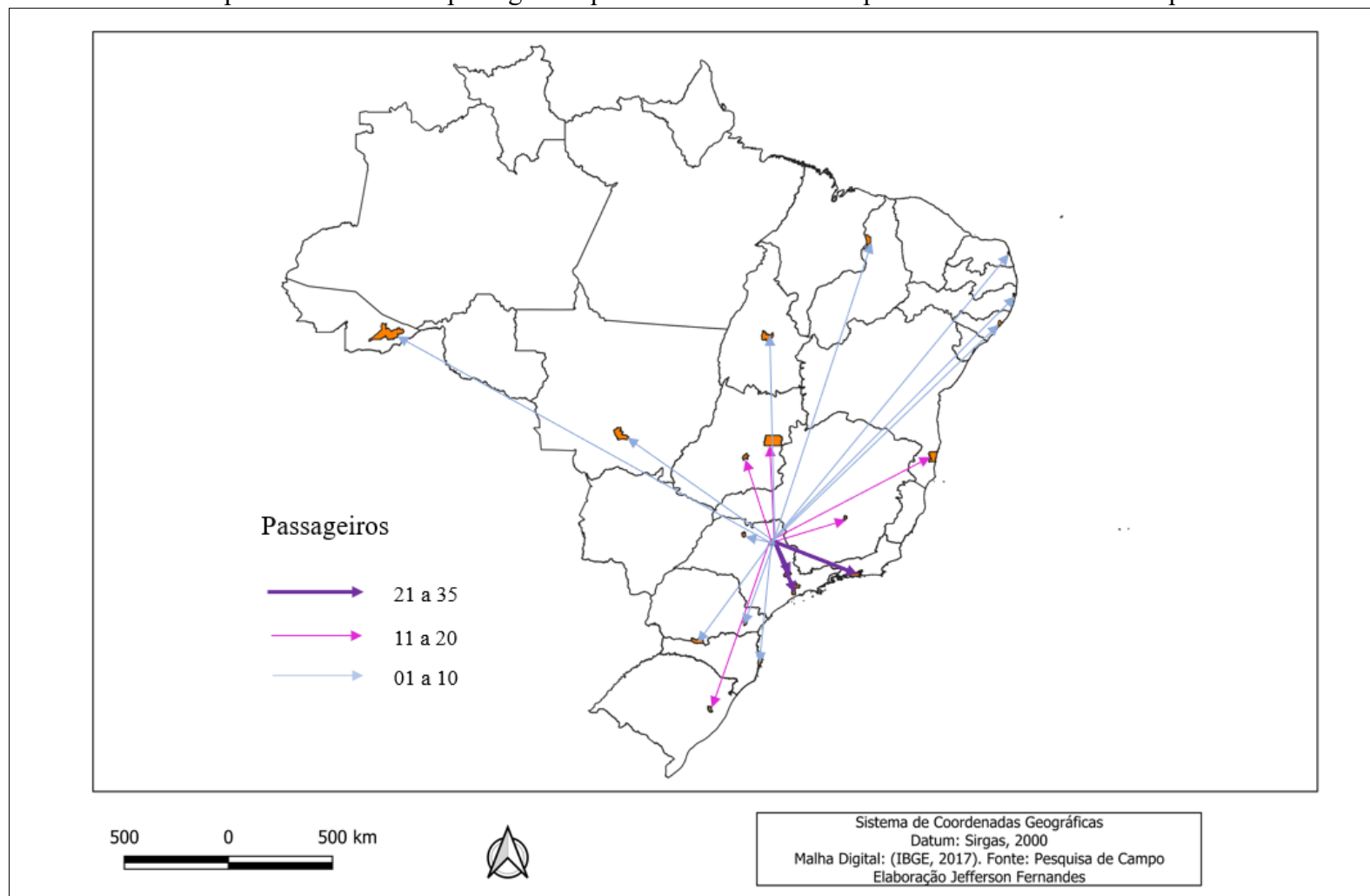
³⁷ Do total de pessoas que responderam às enquetes, 101 realizaram desembarque e 86 realizam embarque.

Mapa 22 - Origem dos passageiros que desembarcaram no Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes



Fonte: Pesquisa de campo. Elaboração: Jefferson Fernandes

Mapa 23 - Destino dos passageiros que embarcaram no Aeroporto Estadual Dr. Leite Lopes



Fonte: Pesquisa de campo. Elaboração: Jefferson Fernandes

A pesquisa de campo revelou que a maioria dos passageiros que desembarcaram no Aeroporto de Ribeirão Preto teve como origem as cidades de São Paulo (24%), Campinas (17%) e Belo Horizonte (11%), totalizando mais da metade dos desembarques. Esta rede de fluxos aéreos também conecta a cidade de Ribeirão Preto com capitais estaduais das cinco regiões do Brasil: Fortaleza/CE (4,8%), Recife/PE (6,9%), Manaus/AM (2,9%), Belém/PA (5,7%), Cuiabá/MT (5,7%), Goiás/GO (7,8%), Brasília/DF (4,8%), Porto Alegre/RS (5,7%), Curitiba/PR (1,8%) e Rio de Janeiro/RJ (2,9%).

Importante destacarmos as articulações que o setor aéreo permite com cidades médias do Brasil, como Marabá/PA (1,8%), São José do Rio Preto/SP (1,8%), Chapecó/SC (0,9%), Vitória da Conquista/BA (0,9%), Campina Grande/PB (1,8%) e Caruaru/PE (0,9%). Embora as interligações com estas cidades não sejam todas por meio de voos diretos, com conexões aéreas feitas sobretudo em Campinas e São Paulo, os dados expressam um emaranhado de fluxos de pessoas pelo território brasileiro com destino a Ribeirão Preto.

No que se refere aos embarques, os principais destinos foram São Paulo/SP (31,4%), Campinas/SP (14,3%) e Rio de Janeiro/RJ (9,2%). Em segunda ordem, aparecem as cidades de Brasília/DF (6,6%), Goiânia/GO (5,3%), Porto Alegre/RS (4,8%), Belo Horizonte/MG (4,2%) e Porto Seguro/BA (3,3%). Assim como nos deslocamentos para desembarque aparecem cidades de diferentes partes do território brasileiro: Florianópolis/SC (2,3%), Curitiba/PR (2,3%), São José do Rio Preto/SP (1,1%), Cuiabá/MT (2,3%), Rio Branco/AC (1,1%), Palmas/TO (1,1%), Teresina/PI (2,1%), Natal/RN (1,1%), Recife/PE (2,3%) e Maceió/AL (1,1%).

Estes dados coletados sobre os embarques e desembarques no Aeroporto Dr. Leite Lopes evidenciam que a cidade de Ribeirão Preto está situada numa trama de relações que ultrapassam rígidos padrões hierárquicos, modificando-se a natureza das interações espaciais, pois se tornam mais intensas, alongadas, mais frequentes e interescares.

Dos 187 entrevistados, 78 eram moradores de Ribeirão Preto, 26 de cidades da região de influência e 83 declararam residir em outras cidades do país. Entre os motivos da viagem (embarque e desembarque) a maioria dos passageiros respondeu que o deslocamento se deve a trabalho (43,2%), visita a familiares (21,5%), residência (19,8%, - moradores de Ribeirão Preto), estudos (8,1%), turismo (4,3%), eventos (2,2%) e outros (0,8%).

Sobre o público que frequenta o aeroporto, notamos que a maioria é composta por empresários, médicos, advogados, políticos, turistas, técnicos, professores e estudantes que utilizam esse meio de transporte para se deslocarem com maior facilidade e em um curto espaço

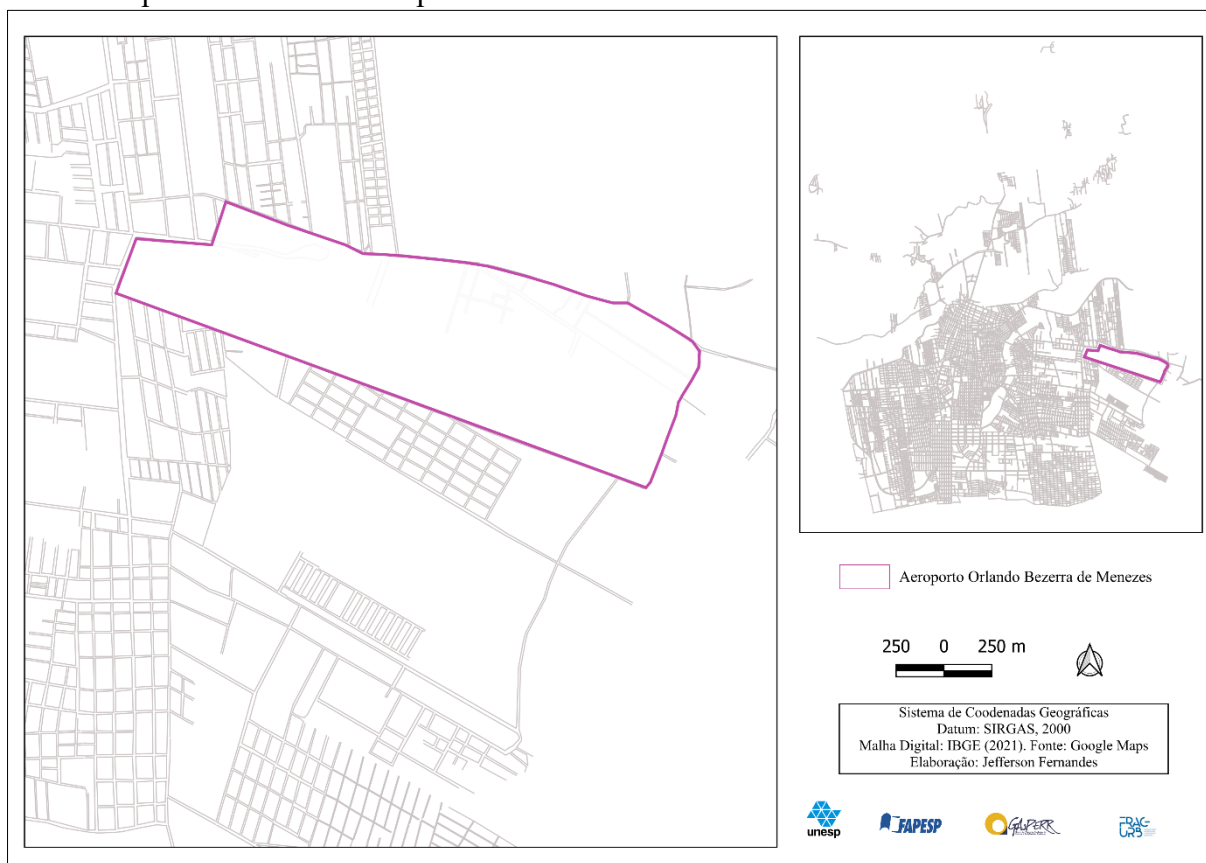
de tempo para outros centros urbanos do país. Dos entrevistados, grande parte revelou ter como renda média familiar de 05 a 15 salários mínimos. Entre os moradores de Ribeirão Preto, constatou-se a presença de habitantes de bairros como Centro, Jardim Sumaré, Alto do Ipê, Nova Aliança, Jardim Olhos D'Água, Jardim Botânico e City Ribeirão. Nota-se que a maioria é de pessoas que residem em bairros da área central da cidade e da Zona Sul. Da Zona Norte, por sua vez, encontramos moradores dos bairros Ipiranga e Vila Mariana.

A questão aqui evidenciada é que, apesar do aeroporto estar localizado na Zona Norte de Ribeirão Preto, e em seu entorno residir uma população que vive em condições de vulnerabilidade socioeconômica, o público que frequenta o aeroporto, pelo levantamento da pesquisa, é composto por uma população de classe média e alta de outras cidades e, com relação àqueles que vivem em Ribeirão Preto, a maior parte vive no Centro e na Zona Sul.

Esta constatação expressa uma desigualdade na apropriação dos signos da modernidade na cidade capitalista contemporânea. Nestas condições, como afirma Carlos (2008, p. 51), “[...] a cidade é dividida em lotes, cuja ocupação para moradia, trabalho ou lazer submete-se ao mercado imobiliário – sinalizando uma hierarquia espacial como produto direto da hierarquia social fundada na concentração de riqueza”.

Juazeiro do Norte, nossa outra cidade analisada, exerce uma importante função aeroportuária no interior do Ceará. O Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes é um ponto de conexão entre o Cariri cearense e os Sertões Centrais da região Nordeste com importantes cidades do país, e representa um dos principais equipamentos para o desenvolvimento econômico da região. Atende a praticamente toda a região sul e centro-sul do Ceará, o noroeste pernambucano, o alto sertão da Paraíba e o sudoeste piauiense. Está localizado na porção nordeste da cidade de Juazeiro do Norte, com uma distância de 14km em relação ao centro tradicional, tendo como eixo de acesso à avenida Virgílio Távora (Mapa 24 e Figura 38).

Mapa 24 – Área do Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes - Juazeiro do Norte



Elaboração: Jefferson Fernandes

Figura 38 - Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes - Juazeiro do Norte



Fonte: Jefferson Fernandes

Inaugurado em 1954 como um campo de voo, o terminal ganhou o título de Aeroporto Regional apenas depois do fechamento do equipamento localizado no município vizinho Crato, em 1971. Neste mesmo ano, foram feitas reformas de melhorias na unidade de Juazeiro do Norte, que passou a contar com um terminal de passageiros em 1981. Três anos depois, voos

comerciais regulares, suspensos desde 1975, voltaram a ser uma realidade. Na última década, sobretudo com a chegada da empresa que passou a administrar o aeroporto, houve a ampliação das pistas e dos terminais, aumentando assim a capacidade de realização de voos.

Com uma demanda regional crescente, o aeroporto esteve até março de 2019 sob a administração da INFRAERO. Com as recentes privatizações de vários aeroportos brasileiros, entre eles seis da região Nordeste, o Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes passou a estar sob a administração do grupo espanhol *Aena Desarrollo Internacional*, considerada a maior operadora aeroportuária do mundo em número de passageiros. Tal condição, como reforça Santos (2012, p. 240), torna mais nítida “[...] a associação entre objetos modernos e atores hegemônicos. Na realidade, ambos são os responsáveis principais no atual processo de globalização”.

Atualmente, operam voos na cidade de Juazeiro do Norte as companhias aéreas Gol, Azul e Latam (Figura 39).

Figura 39 - Avião da Azul no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes - Juazeiro do Norte



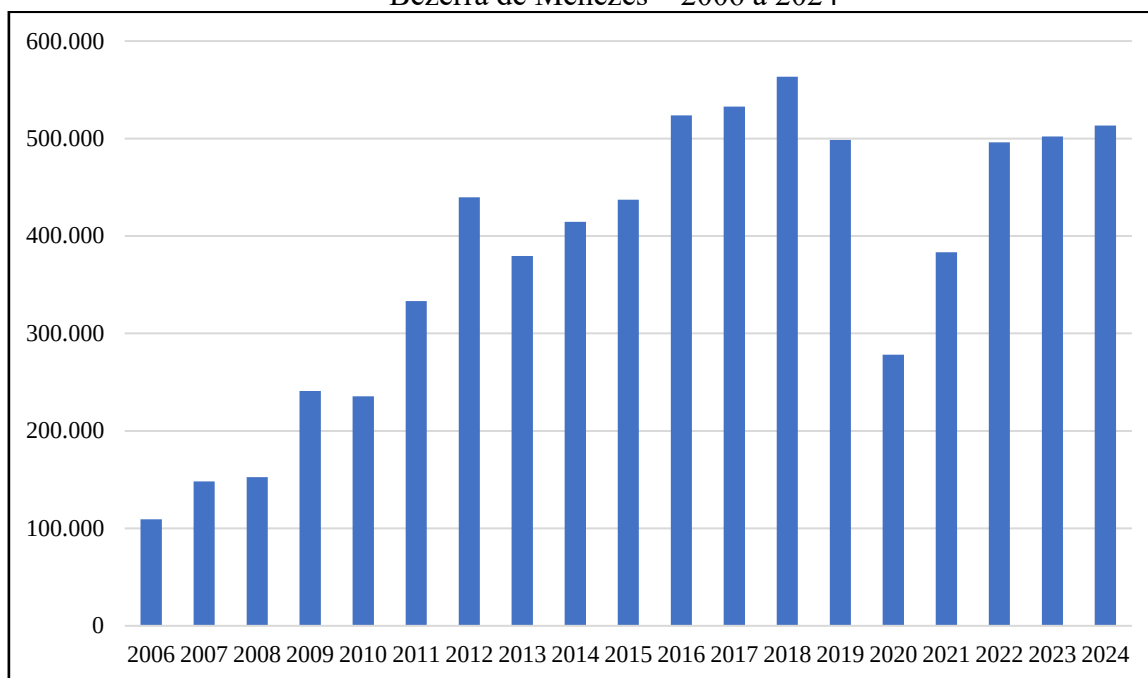
Fonte: Jefferson Fernandes

Até outubro de 2024, operava voos na cidade de Juazeiro do Norte a companhia aérea Voepass, que inclusive tem a sua sede na cidade de Ribeirão Preto, expressando, assim, as horizontalidades nas relações entre as cidades médias no Brasil. Tendo como principais destinos as cidades de São Paulo, Fortaleza, Brasília, Campinas e Recife (voos diretos), o aeroporto possui uma média que supera os 40 mil passageiros por mês entre embarque e desembarque.

Conforme dados da ANAC, no ano de 2024, o Aeroporto de Juazeiro do Norte registrou uma movimentação de 513.336 passageiros entre embarque e desembarque, sendo o segundo maior número para o estado do Ceará, atrás apenas do Aeroporto Internacional de Fortaleza

(Gráfico 05). Tal como foi visto em Ribeirão Preto, estes números expressam uma recuperação do setor após o período de pandemia. Observa-se, portanto, um crescimento expressivo do fluxo de passageiros desde a última década na cidade média cearense.

Gráfico 05 – Movimentação de passageiros (embarque e desembarque) no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes – 2006 a 2024



Fonte: ANAC (2024). Elaboração: Jefferson Fernandes

O aeroporto passou por mudanças significativas em 2023, com obras de ampliação da sua infraestrutura. Dentre as transformações implementadas pela empresa *Aena* estão os investimentos realizados para a configuração de um novo mix comercial. O aeroporto, assim, ganhou uma sala vip e um maior número de lojas, cafés, restaurantes, oferecendo ao público uma gama mais variada de serviços. Essa mudança ocorreu devido à expansão do terminal de passageiros, que foi totalmente renovado. Com isto, a edificação quase triplicou de tamanho – possuindo 6,5 mil metros quadrados – com antigas áreas demolidas e reconstruídas.

Diferentemente do que aconteceu em Ribeirão Preto, em Juazeiro do Norte, o aeroporto atraiu a expansão de empreendimentos imobiliários para o setor nordeste da cidade voltados para um público de classe média e alta da região (Figura 40).

Figura 40 – Condomínio fechado *Conviver Life Residence*, no bairro Aeroporto, Juazeiro do Norte



Fonte: Jefferson Fernandes

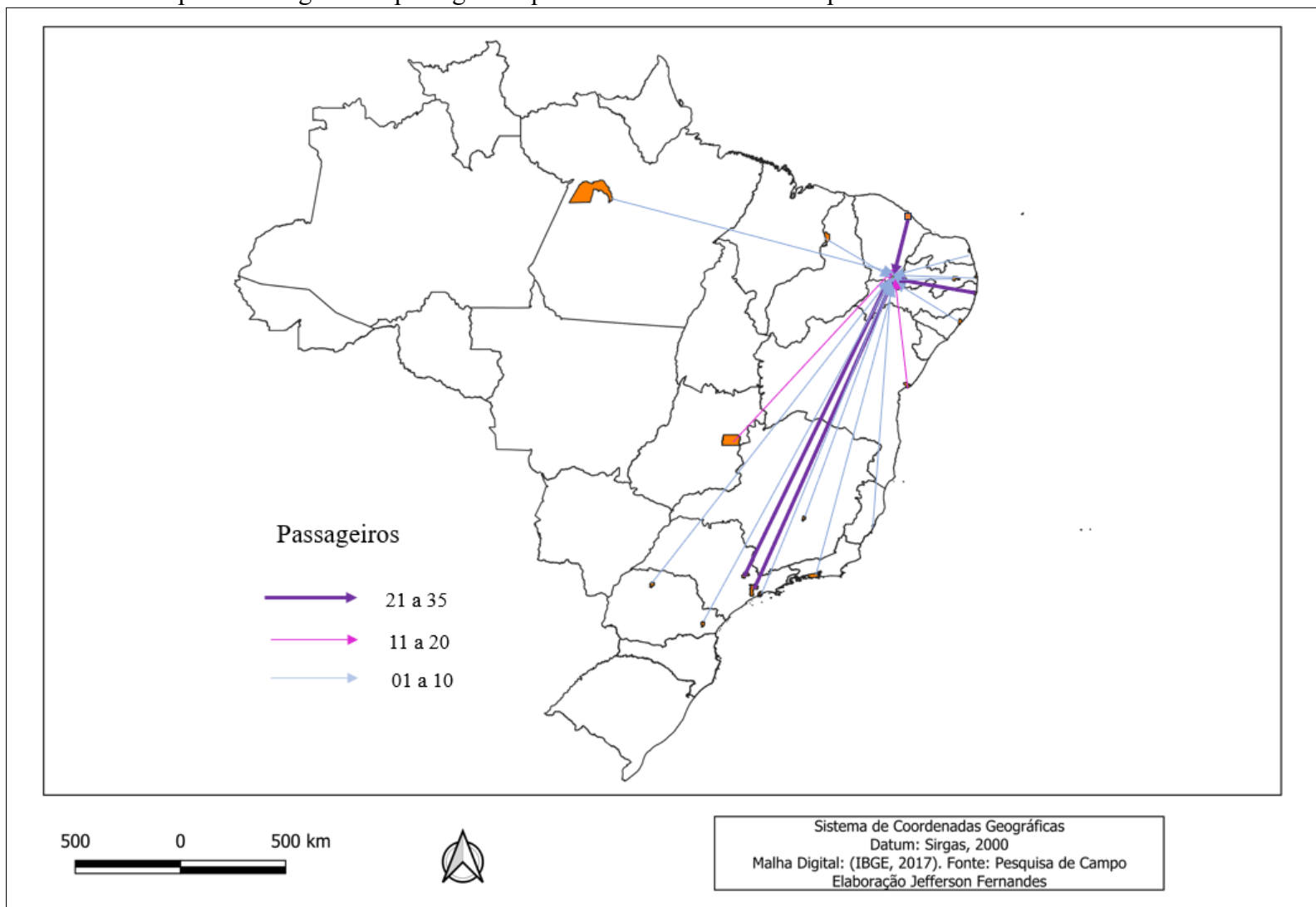
O bairro Aeroporto é considerado atualmente como um dos melhores para se viver na cidade média cearense, desconcentrando parte dos investimentos imobiliários de médio e alto padrão do bairro Lagoa Seca. É marcado por extensas áreas verdes pertencentes ao Parque Ecológico das Timbaúbas e em suas proximidades, apresentando uma ocupação residencial de baixa densidade em lotes de grandes dimensões. Isto se deve à área territorial disponível para construções somadas à infraestrutura fornecida pelo Estado (largas avenidas, iluminações, postos de saúde, universidade). O Estado, como bem nos lembra Carlos (2001), planifica o espaço, interferindo diretamente na vida cotidiana através de suas intervenções concretas, apresentadas como neutras, gerenciais, no sentido de ampliar o valor de troca da cidade como mercadoria.

Deste modo, entre as novas configurações do habitat urbano em Juazeiro do Norte, estão a abertura de loteamentos para as classes média e alta, com loteamentos fechados que promovem a ideia de distinção social e maior segurança. A ampliação e modernização do Aeroporto de Juazeiro do Norte é parte importante deste processo, o que nos permite associar este objeto geográfico às mudanças na estruturação da cidade em curso.

Para analisarmos os fluxos na rede urbana, aplicamos no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes um total de 208³⁸ enquetes com passageiros entre os dias 21, 22, 23 e 24 de novembro de 2022 e 06 e 07 de janeiro de 2023. Os resultados estão dispostos nos Mapas 25 e 26.

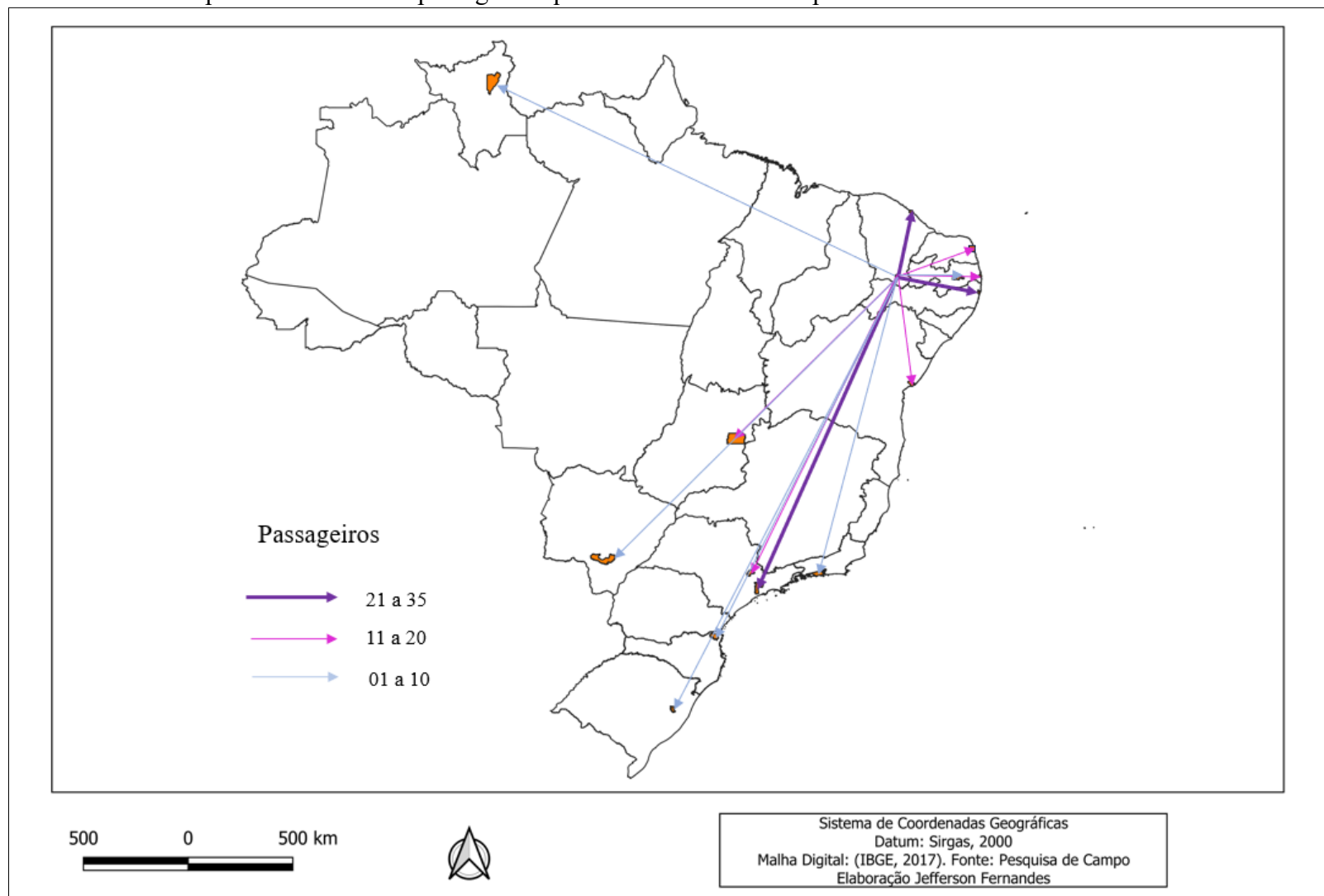
³⁸ Dos 208 entrevistados, 95 realizaram desembarque e 113 realizaram embarque.

Mapa 25 – Origem dos passageiros que desembarcaram no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes



Fonte: Pesquisa de campo. Elaboração: Jefferson Fernandes

Mapa 26 - Destino dos passageiros que embarcaram no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes



Fonte: Pesquisa de campo. Elaboração: Jefferson Fernandes.

Os dados extraídos da pesquisa de campo em Juazeiro do Norte mostram que a maior parte das pessoas que desembarcaram teve como origem as cidades de São Paulo (27,3%), Fortaleza (21,7%), Recife (17,9%) e Campinas (10,4%). Em um segundo plano, temos as cidades de Brasília (7,2%) e Salvador (5,5%). Os demais fluxos tiveram origem nas cidades de Teresina (3,1%), Rio de Janeiro (2,2%), João Pessoa (1,3%), Campina Grande (1,3%), Natal (2,1%), Maceió (2,2%), Belo Horizonte (1,5%), Santarém (1,5%), Porto Alegre (1,5%), Curitiba (1,5%) e Maringá (1,5%). Percebe-se, pois, uma intensa interligação com cidades de diferentes partes do território nacional.

Quanto aos embarques, os principais destinos foram as cidades de São Paulo (36,3%), Fortaleza (16,4%) e Recife (9,2%). Em seguida aparecem as cidades de Campinas (7,1%), Brasília (6,7%), Salvador (5,4%), Natal (2,3%), João Pessoa (2,3%), Rio de Janeiro (2,3%), Boa Vista (0,8%), Dourados (0,8%), Joinville (0,8%) e Porto Alegre (0,8%). Tanto no embarque como no desembarque, São Paulo aparece em primeiro lugar nas interações aéreas com a cidade de Juazeiro do Norte, confirmando o papel do Aeroporto de Guarulhos como sendo o maior do país.

Com relação ao perfil dos passageiros, não difere em relação ao que foi verificado em Ribeirão Preto, sendo, na sua maioria, um público de classe média e alta e com ensino superior completo. A renda média familiar dos passageiros entrevistados variou entre 04 e 12 salários mínimos. Dos 208 participantes da pesquisa, 119 se declararam como moradores de Juazeiro do Norte e de cidades vizinhas e 89 como residentes de outras localidades do Brasil.

Apareceram como bairros daqueles que estavam no aeroporto: Novo Juazeiro, Lagoa Seca, Salesianos, Tiradentes, Triângulo, Centro e Aeroporto. Apenas o bairro Horto, considerado um bairro periférico de Juazeiro do Norte, apareceu como sendo uma exceção. Isto mostra que, embora nos últimos anos tenha havido uma redução das tarifas para voos domésticos e a facilidade de pagamento via parcelamento com cartão de crédito, o “viajar de avião” ainda permanece, nas cidades aqui pesquisadas, como sendo privilégio que pertence a classes sociais com maior poder aquisitivo na cidade.

Em Juazeiro do Norte, os principais motivos das viagens destacados pelos passageiros foram: turismo (34,4%), trabalho (27,4%), visita a familiares (16,5%), eventos (11,7%), residência (10,3% - moradores de Juazeiro), estudos (6,6%) e saúde (2,7%). Chama a atenção o fato do turismo aparecer em primeiro lugar, tanto na parte de embarque como no desembarque. Talvez isto se deva às romarias que, em Juazeiro do Norte, atraem um expressivo público da região Nordeste e de outras partes do Brasil, bem como moradores do Cariri que

utilizam o aeroporto para conhecerem outras cidades do território nacional e também internacional.

Os resultados expostos sobre Ribeirão Preto e Juazeiro do Norte permitem compreender as interações espaciais hierárquicas e heterárquicas. As duas cidades seguem a tendência nacional quanto ao aumento do número de pessoas que utilizam o transporte aéreo, num processo de intensificação da circulação de informações, mercadorias e pessoas.

Vimos que as cidades médias têm importante função na organização da circulação aérea. Isso resulta em interações espaciais onde a rede urbana regional, em constante dinamismo e com o aparato de fixos (sistema do aeroporto), representado pelo sistema aéreo de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, promove a fluidez, mas, também, impactam na estruturação da cidade.

A necessidade de expansão das áreas dos aeroportos de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto impactaram fortemente na produção das cidades. Em Juazeiro do Norte, o bairro Aeroporto passou a abrigar diversos investimentos públicos e privados, com uma modernização da área, sendo hoje um dos bairros que mais atrai pessoas de classe média e alta da região. Por outro lado, as áreas próximas ao aeroporto de Ribeirão Preto, na Zona Norte, são conhecidas por uma paisagem urbana que caracteriza a periferia pobre da cidade, com destaque para favelas e ocupações irregulares. O aeroporto, diante disso, carrega o paradoxo da modernização do território e o reforço das desigualdades na cidade.

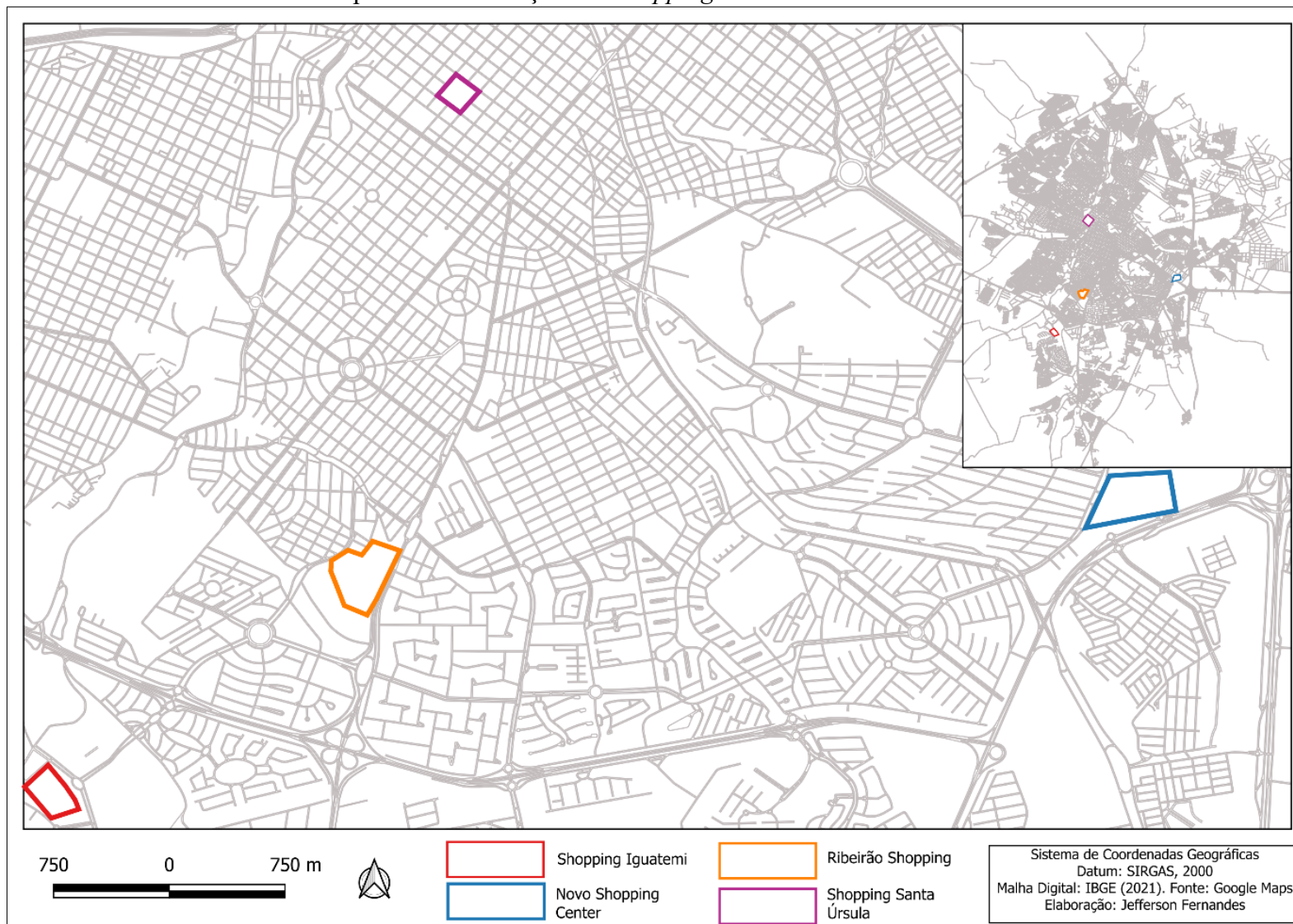
5.1.3 *Shopping centers*

O *shopping center*, segundo Pintaudi (1989), é um espaço concebido, planejado e realizado por uma pessoa jurídica, com lojas quase sempre alugadas, com um amplo estacionamento e uma ampla diversidade de lojas e serviços. Esses espaços expõem uma fantasiosa forma de viver e consumir em um lugar suscitado para a felicidade. Os *shopping centers*, dessa forma, buscam concentrar pessoas e capital em um local no qual o consumo seja intenso, vendendo uma imagem elitizada. O consumidor, deste modo, não busca somente a concentração de lojas e serviços, mas também o lazer, em um espaço sem intempéries ou violência urbana.

Com o crescimento das cidades, surgiram ou se intensificaram problemas como a violência, fazendo com que os ambientes públicos sejam substituídos por “pseudoespaços públicos”, como os *shopping centers*. Esses espaços transmitem uma segurança e conforto que não são encontrados no comércio de rua.

A implantação de um grande empreendimento, como um *shopping center* em uma cidade média, é um forte indicador da sua centralidade urbana em diferentes escalas. São equipamentos modernos que demandam grande área para a instalação da sua infraestrutura moderna, aquilo que, no dizer de Pintaui (1989), constitui a “Catedral das Mercadorias”. A construção de um empreendimento desta natureza ocorre a partir do entendimento de agentes hegemônicos ligados ao grande capital comercial de que em determinado ponto do território existe um comércio em franca expansão.

No caso de Ribeirão Preto, o comércio desta cidade apresenta grande diversidade, com um setor atacadista de destaque no país, auxiliado pela localização estratégica e acessos rodoviários da região e um comércio varejista de grande importância econômica. Neste, incluem-se os quatro *shopping centers* da cidade destacados a seguir.

Mapa 27 – Localização dos *Shopping Centers* em Ribeirão Preto

Elaboração: Jeferson Fernandes

Figura 41 – Ribeirão Shopping – Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

O mais antigo *shopping* da cidade, o Ribeirão Shopping, foi inaugurado no ano de 1981, sendo o primeiro construído em uma cidade fora da órbita metropolitana no Brasil. Está localizado na Avenida Coronel Fernando Ferreira Leite, Jardim Califórnia, bairro nobre da Zona Sul, e foi construído em um momento em que existiam apenas mais 8 *shopping centers* no país³⁹.

Na época da sua inauguração, quando Ribeirão Preto possuía uma população de 316 mil habitantes (Seade, 2009), contava com 100 lojas, praça de alimentação e cinema em um ambiente climatizado, expandindo-se periodicamente desde então para tornar-se um polo de consumo elitizado. Os hábitos de consumo naquele momento privilegiavam o comércio localizado no centro tradicional da cidade, tendo como ponto focal a Praça XV. O comércio de conveniência se localizava nos bairros, que dispunham de eixos comerciais nas principais vias de ligação com o Centro. Quanto ao padrão empresarial, observa-se que a maioria das lojas era gerida pelo próprio dono e familiares, que acumulavam as funções de administração, compras e atendimento aos clientes (Garrefa, 2007).

O local onde antes havia uma fazenda de cana-de-açúcar hoje abriga esse amplo complexo multiuso que envolve hotel, torres empresariais e centro de compras. O

³⁹ Shopping Iguatemi (1966) e Shopping Ibirapuera (1976) em São Paulo/SP, Shopping João Pessoa (1970) em Porto Alegre/RS, Shopping da Bahia (1975) em Salvador/BA, BH Shopping (1979) em Belo Horizonte/MG, Shopping Recife (1980) em Recife/PE, Rio Sul Shopping Center (1980) no Rio de Janeiro/RJ e Shopping Center Iguatemi (1980) em Campinas/SP.

megaempreendimento transformou seu entorno e criou novas oportunidades de desenvolvimento econômico para a região. Atualmente, gera mais de 5 mil empregos, incluindo funcionários de lojas, da administração e que atuam na operação do *shopping*.

O momento de inauguração do empreendimento é marcado por grupos empresariais que começaram a investir maciçamente no setor, abrindo cadeias de *shopping centers* nas regiões mais ricas do Brasil. É o caso do Ribeirão Shopping, pertencente ao grupo Multiplan, integrante de uma cadeia de *shopping centers* que dispunha de capital e conhecimento para a escolha da localização e aspecto “mix” do empreendimento. A localização escolhida considerava o baixo preço da terra na zona rural, proximidade com o Centro da cidade (apenas 4 km) e a possibilidade de expansão.

Figura 42 – Área do Ribeirão Shopping - 1981



Fonte: <https://revistashoppingcenters.com.br/empreendedor/multiplan-tem-gestao-solida-agil-e-inovadora/>

Sobre o momento em que o novo investimento chegou na cidade, Garrefa (2007, p. 8) destaca que:

[...] muitas lojas naquele período abriam das 8:00 às 18:00 e ainda fechavam na hora do almoço, o que tornava difícil para quem trabalhava sair para compra. Apesar das novidades trazidas pelo shopping, diversas adaptações tiveram de ser feitas com referência aos hábitos dos consumidores da época. Uma delas dizia respeito à feira livre, muito comum e que ganhou um espaço no shopping, porém “visualmente mais

organizada e mais asseada” do que a feira livre tradicional [...] O Ribeirão Shopping também representou uma mudança no sentido da imagem das lojas, pois apresentava um interior bem cuidado em termos de design o que levou muitos comerciantes do centro a empreenderem reformas para ajustar a imagem de seus negócios aos novos padrões apresentados pelo concorrente

Atualmente, este *shopping* possui como ABL um espaço de 71.066 m² e possui 4.220 lugares para estacionamento, ou seja, é um *shopping* de grandes proporções (Figura 43). O ambiente arquitetônico e estético do empreendimento deixa claro desde sua inauguração os extratos sociais que pretende atingir, conforme as expansões ocorreram esse espaço tornou-se cada vez mais elitizado, contando com grifes internacionais (Le lis Blanc Deux, John John Denin, Osklen), lojas de cosméticos importados (MAC, The Beauty Box, Sephora), restaurantes renomados e redes internacionais de culinária (Madeiro, Outback, Mirai, Si Señor, The Fifties).

Figura 43 – Área do Ribeirão Shopping - 2024

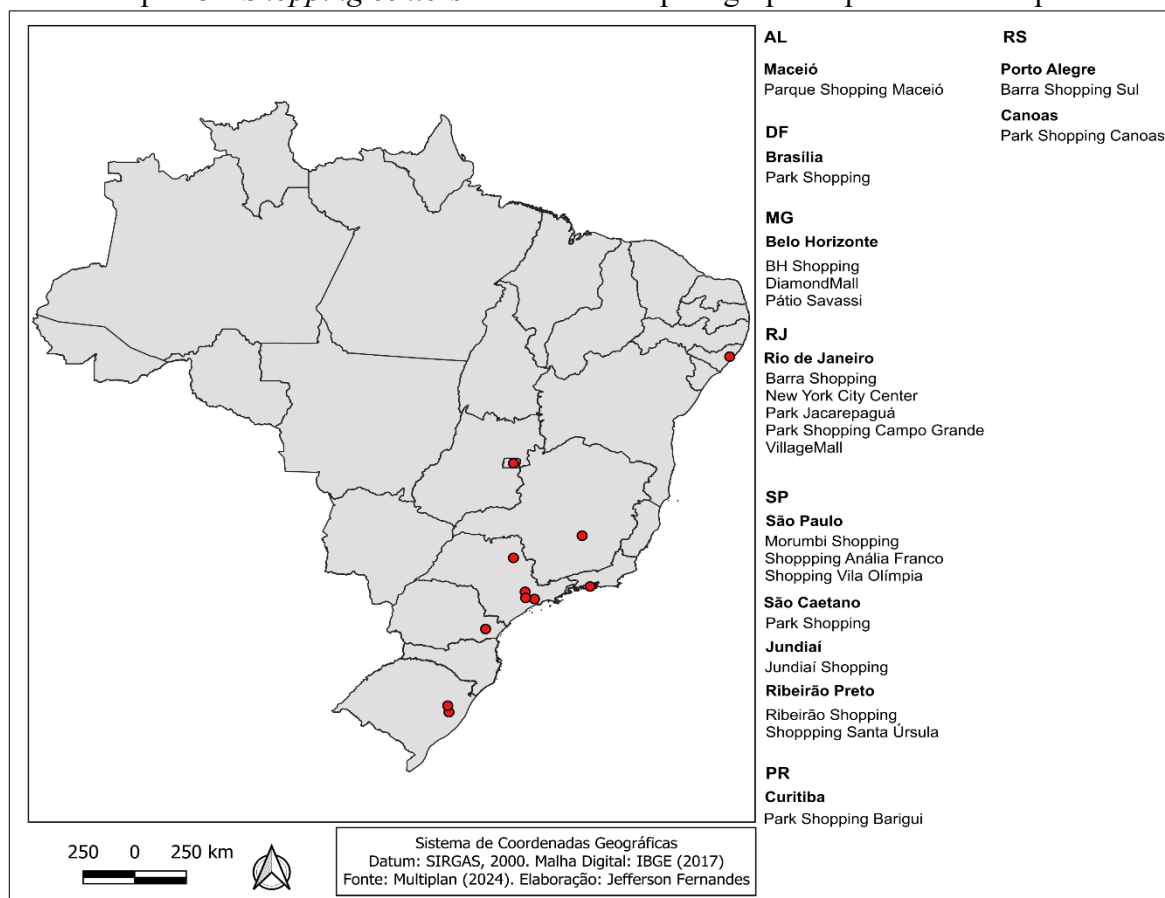


Fonte: <https://www.mercadoeventos.com.br/feiras-e-eventos/outlet-travel-2024-marcado-para-junho-em-ribeirao-preto-sp-segue-em-negociacao-de-espacos/>

O *shopping* em seu interior traz um ar de sofisticação e luxo, fazendo com que as populações de baixos extratos sociais não se sintam pertencentes ao lugar. Suas lojas funcionam como espelhos para seus frequentadores, assim como seus funcionários, sempre formalmente vestidos.

O Ribeirão Shopping segue a lógica dos *shopping centers* de alto padrão no Brasil. É um ambiente elitizado, criando uma atmosfera de fantasia, em um local aparentemente a parte da sociedade, sem intempéries naturais, livre de violência, sem desigualdades sociais (uma vez que apenas as classes mais altas o frequentam), incitando o consumo ao máximo e excluindo populações de baixo rendimento. É administrado pela rede Multiplan, uma das maiores do Brasil, com 20 *shopping centers* espalhados em todas as regiões do país (Mapa 28).

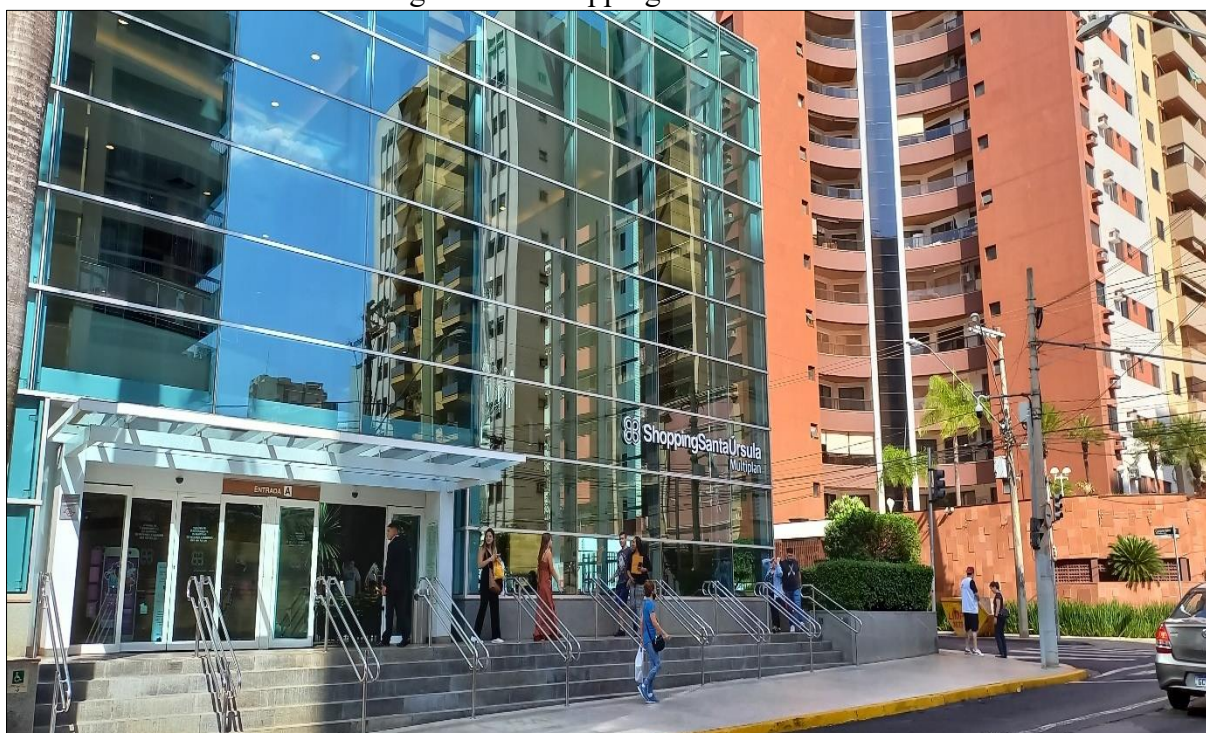
Mapa 28 – *Shopping centers* administrados pelo grupo empresarial Multiplan



Fonte: <https://www.multiplan.com.br/shoppings/>. Elaboração: Jefferson Fernandes

O segundo *shopping* a ser construído em Ribeirão Preto foi o Shopping Santa Úrsula, no ano de 1999, quando a cidade contava com uma população de 504 mil habitantes (Seade, 2009). Este empreendimento tentou impingir um padrão sofisticado com grifes e se instalou em um reduto de alta renda contíguo ao centro tradicional. Foi edificado pelo grupo empresarial Almeida Jr., novato no setor de *shopping centers* até então, contando com recursos próprios e administração pouco familiarizada com o setor. Em 2008, o Shopping Santa Úrsula foi comprado pelo grupo Multiplan, que tem empreendido reformas estruturais para adequá-lo a seus padrões.

Figura 44 – Shopping Santa Úrsula



Fonte: Jefferson Fernandes

O Shopping Santa Úrsula adota o modelo arquitetônico *Downtown*, localizado na área central da cidade. A implantação da unidade foi polêmica por envolver a demolição do centenário Colégio Santa Úrsula, considerado patrimônio cultural e arquitetônico da cidade de Ribeirão Preto. Em 1996, o Colégio de Freiras das Irmãs Ursulinas passou a ter uma nova instalação, no Jardim Santa Ângela, localizado na Zona Sul. A antiga área foi incorporada pelo capital comercial imobiliário para a construção do segundo *shopping* da cidade.

Figura 45 – Área do antigo Colégio Santa Úrsula - 1985



Fonte: <https://www.imobiliariapiramide.com.br/imoveis-por-proximidades/Escolas-e-Colagios-33/Colagio-Santa-Orsula--322>

Nesta direção, a cada momento histórico, como nos lembra Santos (1985), cada elemento muda seu papel, sua posição no sistema espacial e o valor de cada um deve ser tomado da sua relação com os demais elementos. Isso significa que as variáveis do espaço mudam no movimento do tempo histórico. Logo, o espaço, considerado como um mosaico de elementos de diferentes eras, sintetiza, de um lado, a evolução da sociedade e explica, de outro lado, situações que se apresentam na atualidade. Evidencia-se, então, a inseparabilidade da noção de espaço da ideia de sistemas de tempo.

Em notícia veiculada no Jornal Folha de São Paulo⁴⁰ em 29 de setembro de 1999, podemos perceber a magnitude do referido empreendimento:

O Shopping Santa Úrsula será inaugurado amanhã ao público. O novo centro de compras de Ribeirão tem 157 lojas, num total de 63 mil m² de área construída em pleno centro da cidade. Segundo o superintendente, Gilberto Stocche, 35, foram investidos R\$ 90 milhões na construção do shopping. O custo total da obra, somando-se o gasto dos lojistas, chega a R\$ 130 milhões. O empreendimento levou dois anos para ser construído. Stocche afirma que o Santa Úrsula vai empregar 2.500 pessoas e gerar uma receita mensal em salários de R\$ 1,25 milhão. A expectativa é que o shopping receba uma média de 35 mil a 40 mil pessoas por dia.

⁴⁰ <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/ribeirao/ri2909199921.htm>

O superintendente diz que o Santa Úrsula tem um diferencial importante para conquistar o mercado regional, que é a sua localização. "Estamos numa região central e adensada", diz Stocche. Ele acredita que essa característica vai transformar o Santa Úrsula numa extensão da casa dos moradores do centro de Ribeirão. Mesmo querendo colar à sua imagem um perfil local e próximo à comunidade, o Santa Úrsula também quer conquistar o consumidor que vive nas cidades da região de Ribeirão Preto.

Este *shopping* possui atualmente uma ABL de 23.339 m², 856 vagas de estacionamento e 74 lojas, sendo assim um *shopping* de média proporção. No site da própria administradora⁴¹ destaca-se que “o *Shopping Santa Úrsula combina luxo e simplicidade e harmoniza espaços com conforto*”. A ideia de luxo e simplicidade em um mesmo espaço remete ao fato de, embora com a oferta de serviços diversificados através de suas lojas, a localização e o tamanho modesto das instalações em relações aos outros *shopping centers*, tornam o Santa Úrsula o *shopping* de mais fácil acesso da cidade, pois “a *fácil localização do empreendimento atrai milhares de moradores e frequentadores da área central da cidade todos os dias*”.

No entanto, na medida em que avançaram os índices de motorização e o congestionamento nas áreas centrais, somado aos resultados de seu projeto feito por um escritório norte-americano pouco afeito às características locais, o Shopping Santa Úrsula se tornou pouco atraente para seu público-alvo enfrentando dificuldades e tendo altas taxas de vacância, destaca Garrefa (2007).

Figura 46 – Área do Shopping Santa Úrsula - 2023



⁴¹ Ver <https://www.shoppingsantaursula.com.br/o-shopping/o-shoppingsantaursula/>

Fonte: https://br.freepik.com/fotos-premium/ribeirao-preto-sao-paulo-brasil-por-volta-de-agosto-de-2023-imagens-aereas-do-shopping-santa-ursula-no-centro-de-ribeirao-preto_16407774.htm

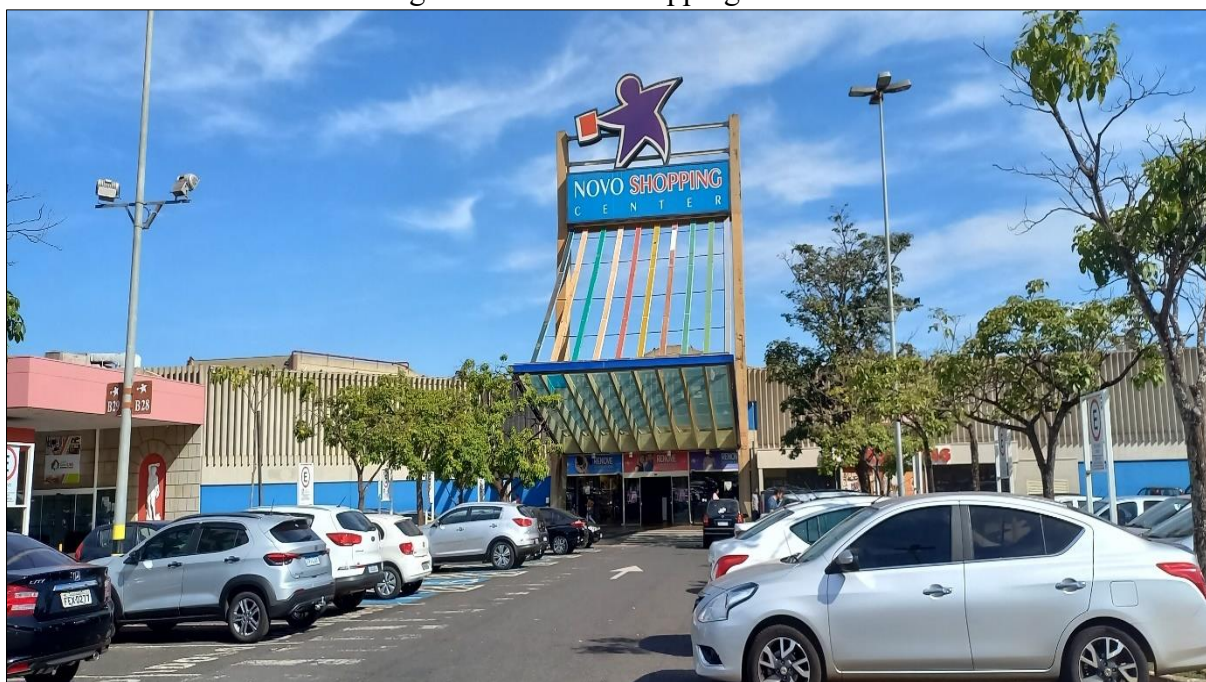
Ao contrário de seus concorrentes, o padrão do Shopping Santa Úrsula é vertical, assemelhando-se assim aos *shopping centers* da cidade de São Paulo, como é o caso do Shopping Vila Olimpia. Ainda de acordo com Garreza (2007, 12), a principal diferença do Santa Úrsula para os demais *shopping centers* da cidade está:

[...] nos hábitos do consumidor local que não assimilou esse padrão e também em diversos equívocos de projeto que tornaram a circulação interna confusa. Situado no centro, e com um mix que inclui várias lojas de grife, o público não foi o esperado (classe A) tendo o Shopping Santa Úrsula recebido as diversas camadas populacionais que circulavam pelo centro.

O Shopping Santa Úrsula é parte integrante da paisagem urbana do centro tradicional de Ribeirão Preto, e os processos econômicos a ele associados contribuíram para a modificação da estrutura urbana do Centro com suas novas funcionalidades. Tal como o Ribeirão Shopping, o Santa Úrsula é administrado pela rede Multiplan, uma empresa de investimentos imobiliários com sede no Rio de Janeiro.

O terceiro *shopping* a entrar em operação na cidade foi o Novo Shopping Center, também no ano de 1999. Está localizado no bairro Ribeirânia, sendo um importante vetor de expansão da Zona Leste da cidade.

Figura 47 – Novo Shopping Center



Fonte: Jefferson Fernandes

Deste modo, no fim dos anos 1990, Ribeirão Preto passa a ter consolidado em seu cenário urbano o padrão *shopping center*, que se torna referência para o comércio local. Entre os 3 centros comerciais, no entanto, passa a haver diferenciações importantes, numa busca por segmentação de mercado, abrangendo quase todas as classes sociais. O Novo Shopping Center se configura como um *shopping* popular, mesmo estando longe do Centro, pois se aproveita da crescente motorização da classe média baixa.

Figura 48 – Área do Novo Shopping Center - 1998



Fonte: http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/3_cincci/049-garrefa.pdf

De acordo com o superintendente do próprio *shopping*, em entrevista concedida à imprensa local⁴², a unidade teve grande impacto para a expansão e desenvolvimento da Zona Leste da cidade de Ribeirão Preto:

Segundo Wilson Gotardello, a criação do Novo Shopping foi primordial para o desenvolvimento da região leste, impactando a vida de inúmeras pessoas que vivem no entorno. Em meados dos anos 1990, a construção do shopping, na explicação do superintendente, começou a proporcionar desenvolvimento acelerado aos bairros próximos ao empreendimento, tendo em vista que eles estavam relativamente distantes de outros centros comerciais da cidade. “Antes mesmo de o shopping ser inaugurado, o Walmart abriu as portas, em 1997, trazendo um hipermercado com inúmeras opções de produtos para as famílias de Ribeirão Preto e região e gerando empregos para os moradores da cidade. Em 1999, pouco antes da inauguração oficial do Novo Shopping, a Leroy Merlin instalou no local uma megaloja que trouxe o conceito de bricolagem para a cidade e gerou ainda mais empregos para a região”, lembra o superintendente, que ainda faz questão de ressaltar a expansão do negócio mesmo diante de um cenário econômico ainda em retomada de crescimento. Para ele,

⁴² <https://www.revive.com.br/noticias/revista/duas-decadas-de-celebracao/>

o mercado está se aquecendo, e a resposta do público por meio das campanhas promocionais e visitas a exposições e atrações que são promovidas nos corredores é sempre positiva. “As nossas expectativas são sempre as melhores possíveis. Portanto, estamos satisfeitos com o rumo que os planos vêm tomando e só temos a agradecer aos nossos clientes e colaboradores, que têm feito tudo dar certo”, pontua.

Nesta direção, o Novo Shopping possui o mesmo padrão de localização do Ribeirão Shopping, apesar das quase duas décadas que separam suas inaugurações. Situado às margens do entroncamento entre o anel viário sul e a rodovia Anhanguera, o empreendimento do Grupo Savoy induziu fortemente a expansão da malha urbana em direção ao vizinho município de Cravinhos, desta vez aproveitando-se da sinergia com alguns novos equipamentos instalados ou ampliados em suas proximidades como a Universidade de Ribeirão Preto e o Fórum, que complementam sua atração de fluxos. Por estar localizado às margens da rodovia Anhanguera, atrai moradores da Zona Norte da cidade e de cidades da região que têm acesso fácil pela rodovia.

Em 2024, o Novo Shopping Center conta com uma ABL de 126.489 m² e 5.500 vagas de estacionamento, sendo, neste critério, o maior *shopping* de Ribeirão Preto.

Figura 49 – Área do Novo Shopping Center - 2024



Fonte: <https://stock.adobe.com/br/images/novo-shopping-center-ribeirao-preto/593775877>

Em relação à tipologia, como salienta Garrefa (2007), o Novo Shopping adota o tipo caixote, com extensas áreas terraplanadas que abrigam as edificações principais e as áreas de estacionamento que os cercam. Em nossas pesquisas de campo, foi possível notar que, em relação ao Ribeirão Shopping e ao Santa Úrsula, os corredores e lojas são mais simples,

estabelecendo, assim, um padrão que o consolida para um público de baixo e médio padrão aquisitivo. Góes (2017, p. 9), ao analisar o público que frequenta o Novo Shopping, corrobora com esta afirmativa ao salientar que:

Tal representação deve-se, por um lado, à sua localização, na Avenida Presidente Kennedy, que favorece o acesso de consumidores residentes em pequenas cidades do entorno, cujo deslocamento pendular para Ribeirão Preto ocorre diariamente, para trabalhar. Mas eles também vêm nos finais de semana, atraídos pelo lazer disponível no Novo Shopping, mais que pelas compras, conforme revelam as entrevistas que fizemos com trabalhadores desse shopping. Por outro lado, a realização de entrevistas com cidadãos residentes em diferentes áreas de Ribeirão Preto, com perfis socioeconômicos desiguais, possibilitou a apreensão de representações sociais negativas em relação ao Novo Shopping, como evidencia o emprego da denominação “centro com ar condicionado”, inclusive por trabalhadores de outros shopping centers da cidade.

Este *shopping* é administrado pelo grupo Savoy, uma empresa com vários empreendimentos imobiliários (armazéns, escritórios, lojas, centros logísticos e *shopping centers*) com sede na cidade de São Paulo, responsável pela operação de 06 *shopping centers* no Brasil nas cidades de São Paulo, Osasco, Itu e Ribeirão Preto (Mapa 29).

Mapa 29 – *Shopping Centers* administrados pelo grupo empresarial Savoy

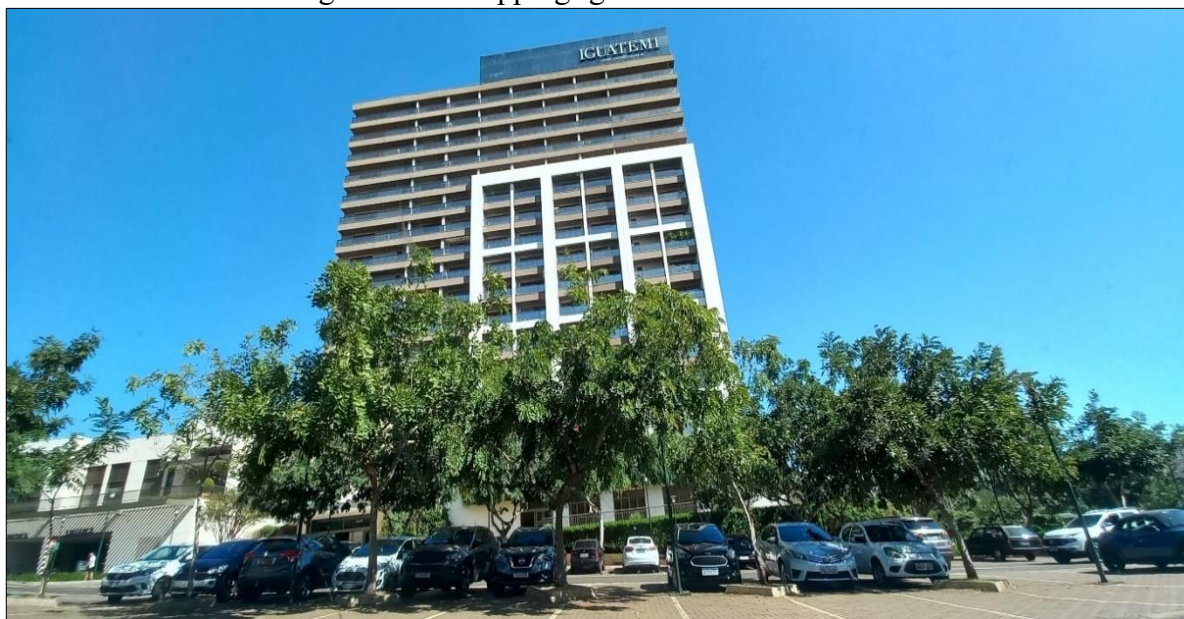


Fonte: <https://savoy.com.br/aluguel-em-shopping-center>. Elaboração: Jefferson Fernandes

Dessa maneira, os padrões do novo regime de acumulação do capitalismo impõem maior demanda por flexibilidade dos espaços urbanos, encontrando nas cidades de estrato intermediário na rede urbana um lócus fundamental para a intermediação dos fluxos e a expansão do consumo moderno, cuja organização compete as grandes empresas, caso aqui relatado pela Savoy.

O último *shopping* a ser fundado em Ribeirão Preto foi o Iguatemi, no ano de 2013. Localizado na Zona Sul, em área em que predominam os condomínios verticais e horizontais (residenciais e comerciais) voltados aos segmentos de classe média e elite, muitos dos quais, em construção, principalmente na Avenida João Fiúsa, e na Avenida Wladimir Meirelles Ferreira (Jardim Botânico). Considerada em processo de expansão e valorização, a área é conhecida como Vila do Golf.

Figura 50 – Shopping Iguatemi – Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

A rede Iguatemi, em conjunto com a Vila do Ipê Empreendimentos, anunciou em 2013 que estava investindo no “maior complexo imobiliário do interior do Brasil”, composto por um *shopping center* de 44.000 m², oito torres comerciais, nove edifícios corporativos, 18 torres residenciais, hotel, sete condomínios horizontais, escola, centro de eventos e campo de golfe. Segundo seu site, o projeto já teria sido aprovado pelas autoridades locais, prevendo investimentos de R\$ 259,5 milhões e geração de 3.516 novos empregos. Trata-se, portanto, não apenas de um *shopping*, mas sim de um grande complexo imobiliário.

Figura 51 – Vila do Golf em Ribeirão Preto



Fonte: <https://www.revive.com.br/noticias/economia/vila-do-golfe-ganha-novo-empreendimento-de-alto-padrao-em-ribeirao-preto/>

Tal quadro nos mostra que o interior do país se tornou um mercado atrativo para este tipo de investimento. Embora essa interiorização tenha se intensificado no Brasil nas duas últimas décadas, a cidade de Ribeirão Preto já era considerada atraente ainda no final do século XX ao construir três *shopping centers*.

Para Dal Pozzo (2015), o estabelecimento deste complexo traz novas dimensões da fragmentação socioespacial para o estudo da cidade de Ribeirão Preto, também considerando o apelo imobiliário acerca da multiplicidade de usos oferecidas pela vila. O Iguatemi Ribeirão se insere nessa realidade a partir da potencialidade e crescimento da área. Esses espaços, por serem privados, estimulam a segregação e a autosegregação, devido ao fato de o consumo ser desigual e excludente. Tal segregação é amparada pelo marketing e pela publicidade, excluindo indivíduos que não se enquadram nos padrões estabelecidos.

A área do entorno do Shopping Iguatemi possui grande quantidade de empreendimentos voltados ao público de maior poder aquisitivo, destacando-se o volume de lançamentos imobiliários de alto padrão, uma escola particular e o Centro Empresarial Iguatemi, do Complexo Vila do Golf. A alocação do centro ao lado do *shopping* denota tanto uma associação

de possíveis atividades de consumo quanto da valorização imobiliária do próprio *shopping* que aluga salas comerciais.

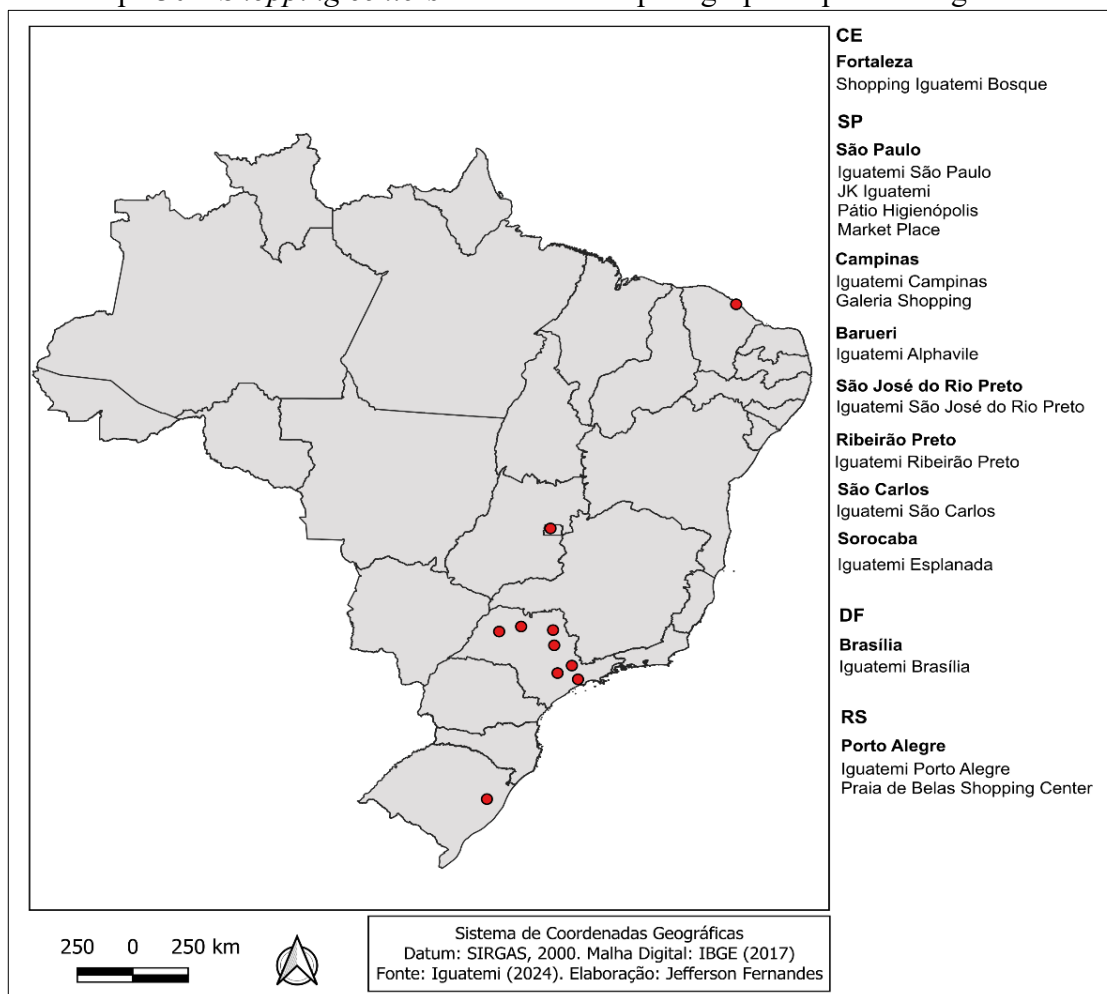
Estes processos descritos se relacionam à emergência de novas áreas centrais que tornaram a centralidade intraurbana de Ribeirão Preto mais complexa, com rebatimentos também no espaço interurbano. Os empreendimentos nas áreas do Centro e Zona Sul induzem uma nova dinâmica socioespacial na cidade, reconfigurando o uso do solo urbano no seu entorno. Ao atraírem um grande público, estas empresas, de abrangência escalar nacional, orientam novas práticas espaciais dos cidadãos ao redefinirem os fluxos de pessoas para as áreas onde elas, as empresas, se localizam. Como nos lembra Sposito e Sposito (2017, p. 471), tais empreendimentos impõem padrões de consumo e “fazem escolhas espaciais que redefinem a estrutura espacial dos sistemas urbanos e o acontecer da vida urbana”.

A emergência destes novos espaços de consumo em Ribeirão Preto implica no surgimento de diferentes contextos de interação socioespacial, já que estes espaços são voltados para públicos distintos, e em alterações nas dinâmicas observadas nos centros tradicionais, marcadas pela popularização dos bens e serviços ofertados (Sposito, 2013; Whitacker, 1991).

A cidade de Ribeirão Preto concentra uma população de grande rendimento, o que desperta o interesse de empreendimentos interessados em captar esses recursos. O Ribeirão Shopping, o Shopping Santa Úrsula, o Novo Shopping e o Iguatemi foram instalados na cidade com o intuito de atender e também criar demandas de consumo dessa população.

A marca Iguatemi é uma das mais tradicionais administradoras de *shopping centers* no Brasil, com empreendimentos realizados nas principais cidades do país (Mapa 30). O Iguatemi em Ribeirão Preto possui atualmente uma ABL de 43.288 m² e 1.738 vagas de estacionamento.

Mapa 30 – *Shopping centers* administrados pelo grupo empresarial Iguatemi



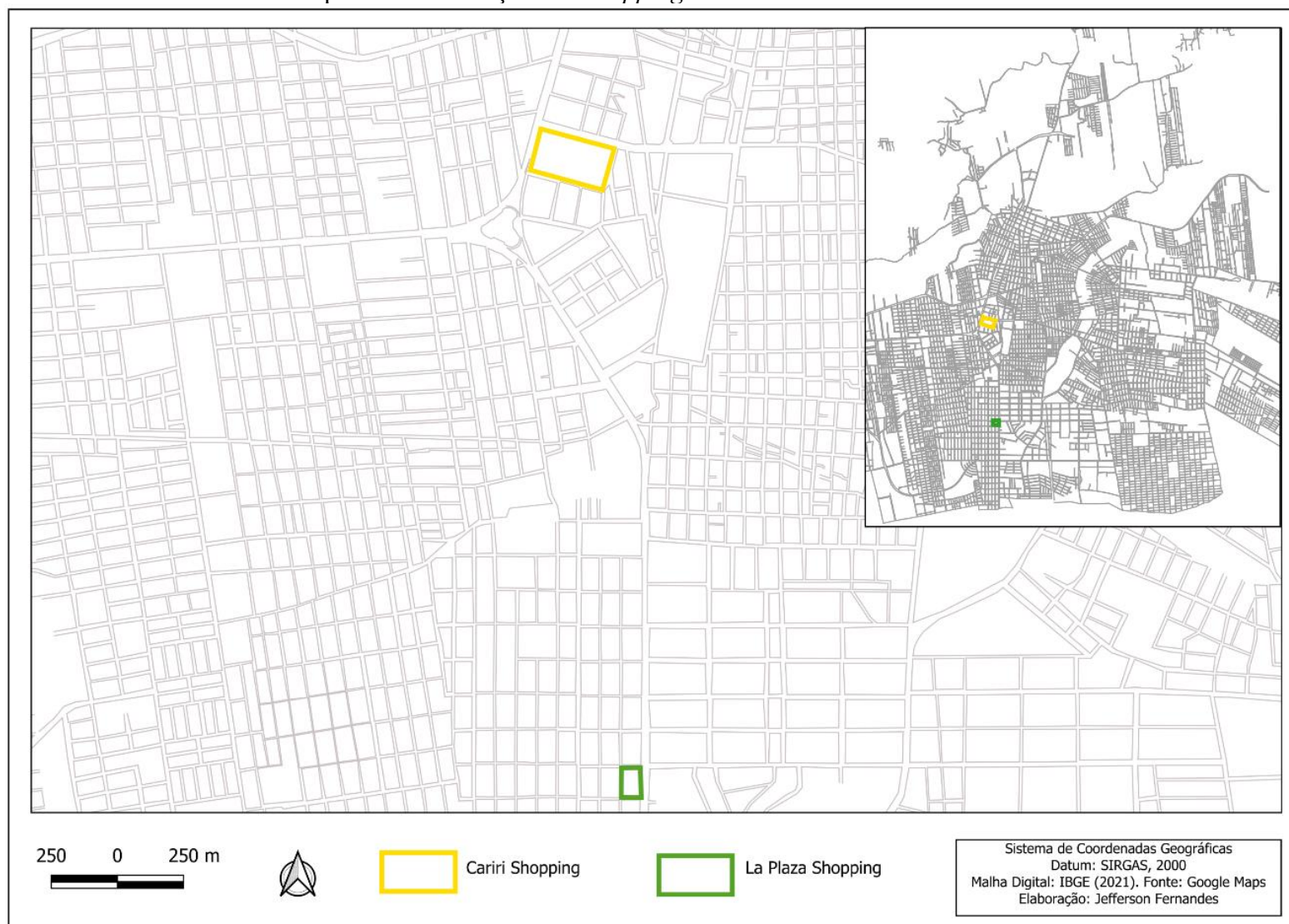
Fonte: <https://iguatemi.com.br/institucional/>. Elaboração: Jefferson Fernandes

Com isto, os *shopping centers* em Ribeirão Preto, entendidos como objetos técnico-científicos-informacionais, tomando a perspectiva de Santos (2012), apresentam uma difusão rápida e generalizada a partir da década de 1980, convivendo com outros objetos e ações na cidade média paulista e modificando as suas estruturas espaciais intra e interurbana. Esta presença marca, portanto, a totalidade do espaço no atual período histórico.

Ao fazermos o mesmo exercício investigativo para a cidade de Juazeiro do Norte, é preciso sublinhar que o impacto destas empresas do setor comercial não pode ser considerado apenas na macroescala nacional ou mesmo global, pois o enfoque sobre a realidade urbana pode revelar as nuances de como cada lugar se adapta e/ou resiste às forças exógenas. Como bem nos lembra Santos (1978, p. 65-66):

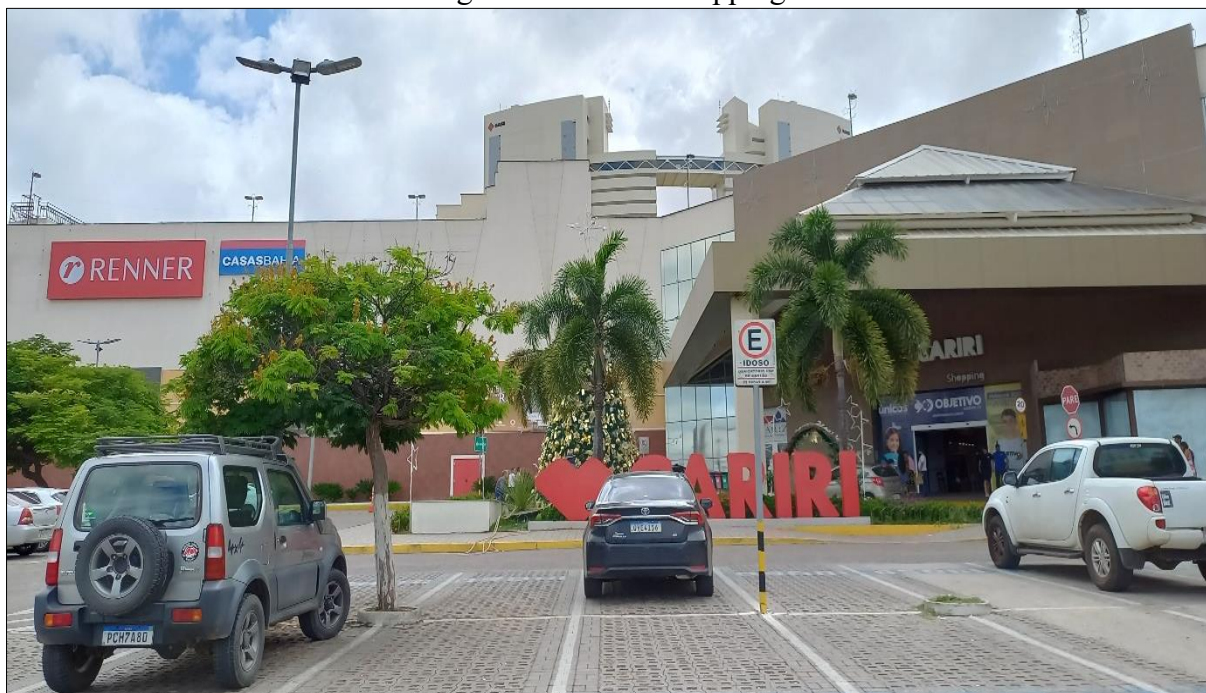
As condições econômicas, infraestruturais, técnicas e políticas de receptividade não são as mesmas, cada lugar conhece um grau diferente de inserção dos capitais tecnológicos estrangeiros e, por isso mesmo, a estrutura do capital interno a cada qual se torna ainda mais específica.

Na cidade média cearense, assim sendo, existem dois *shopping centers*: o Cariri Shopping e o La Plaza Shopping. Esta menor quantidade reflete um mercado consumidor reduzido comparado com a cidade média paulista (Mapa 31).

Mapa 31 - Localização dos *Shopping Centers* em Juazeiro do Norte

Fonte: Jefferson Fernandes

Figura 52 - Cariri Shopping



Fonte: Jefferson Fernandes

O Cariri Shopping, inaugurado em 1997, foi o primeiro empreendimento desta natureza construído no interior do Ceará. Está localizado no bairro Triângulo, área que liga Juazeiro do Norte às cidades vizinhas de Crato e Barbalha.

No fim da década de 1990, conforme destaca Tavares (2017), já havia uma centralidade em formação no bairro Triângulo, contanto, após a instalação do Cariri Garden Shopping (Figura 53), houve uma acentuação no fluxo comercial da localidade, onde o trecho em que se fixou se consolidou como um dos principais corredores urbanos da cidade.

Figura 53 – Área do Cariri Shopping - 1997



Fonte: <https://www.gazetadocariri.com/2019/06/cariri-shopping-se-transformou-ao-longo.html>

A escolha da localização deste empreendimento não se deu de forma aleatória, fixando-se mediante o entendimento de ser uma área estratégica, pois interliga Juazeiro do Norte com as cidades de Crato e Barbalha. Assim, a mobilidade urbana até esse empreendimento comercial se tornou mais viável para aqueles consumidores residentes nas cidades circunvizinhas da região, o que pode estar contribuindo ainda mais para a atração da clientela a esse empreendimento em questão.

Em alguns intervalos de tempo, o empreendimento esteve envolvido em reformas administrativas, onde em uma delas, inclusive, desencadeou na mudança da nomenclatura e na ampliação da extensão dessa área dedicada ao empreendimento comercial.

Nesse sentido, uma considerável mudança surgiu sobretudo em 2012, conforme relata Queiroz (2013, p. 168):

As mudanças mais significativas ocorreram tanto no controle acionário, o que repercutiu na gestão desse empreendimento, quanto na sua configuração física e operacional. A primeira mudança digna de nota se deu na recomposição do controle acionário. Originalmente controlado por um agente local e três outros oriundos de Fortaleza, passou para controle majoritário de um grupo empresarial mineiro, Tenco Realty, em associação com um grupo de investimento internacional, dois outros grupos mineiros e um cearense.

Deste modo, além de promover o seu próprio espaço, a partir da concentração de atividades e fluxos para o seu interior, com destaque para ancoragem de gigantes do setor varejista nacional e multinacional, influenciam decisivamente no redimensionamento do uso e ocupação do solo urbano ao seu redor. Nesta direção, outros empreendedores tem se beneficiado com esse fluxo de pessoas nesse entorno do *shopping*. Isso porque têm surgido ao longo dos anos alguns médios e grandes empreendimentos atraídos pelo dinamismo ali presente.

Figura 54 – Área do Cariri Shopping - 2022



Fonte: <https://allos.co/shopping/cariri-shopping/>

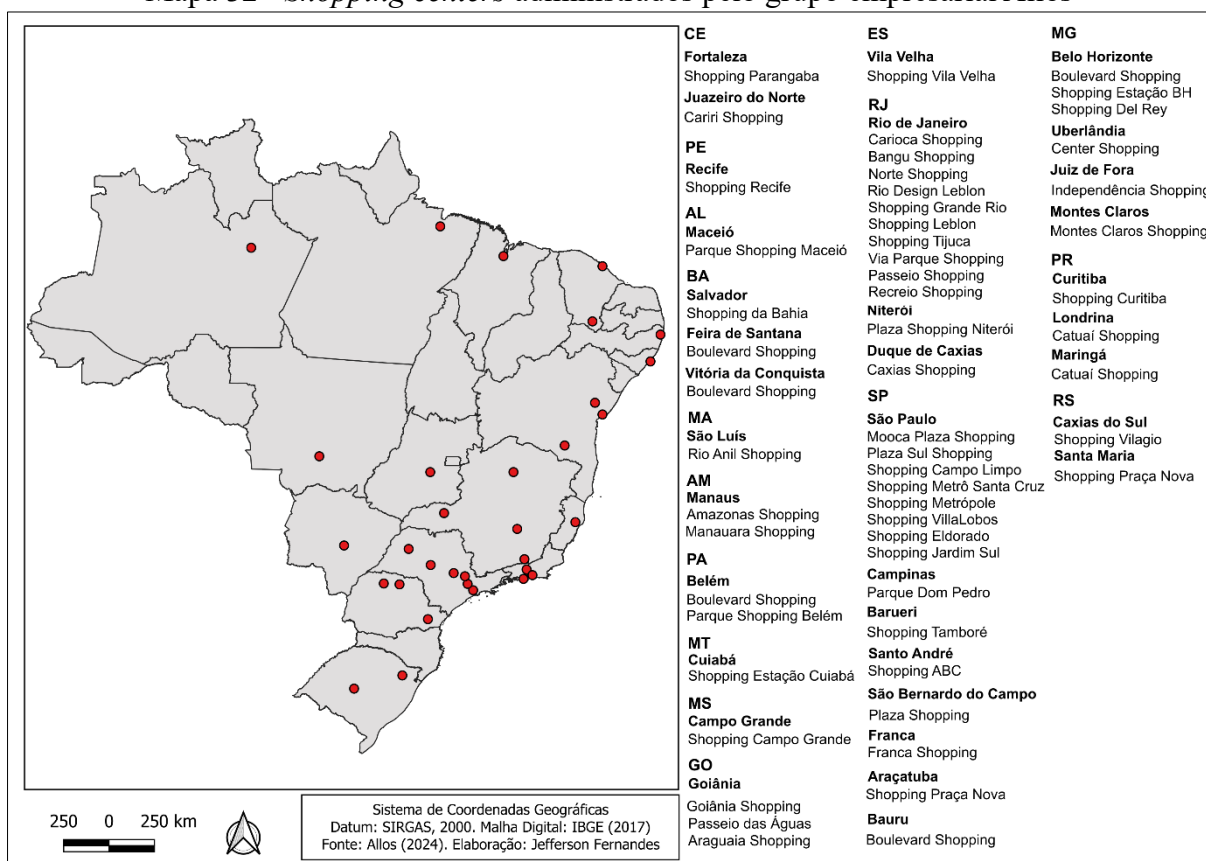
A presença desse objeto geográfico na cidade de Juazeiro do Norte implicou em mudanças nas formas de valorização do espaço urbano, o que pode ser verificado pelos novos empreendimentos nas suas proximidades e a forte verticalização da área (hospital regional, torres comerciais, edifícios residenciais, restaurantes, concessionárias de carro, agências bancárias, etc.). O *shopping* atende a um público regional composto por pessoas dos vários municípios do interior do Ceará e de estados vizinhos, implicando em novos padrões de consumo mediante bens e produtos nacionais e internacionais.

Essa transformação no espaço urbano de Juazeiro do Norte contemplou também às construções civis. Isso porque algumas casas que serviam como residências em outros tempos passaram a dar lugar a prédios dedicados ao comércio ou serviço. Com isso, vê-se que essa

área, que já possuía uma certa valorização do solo urbano em razão de alguns equipamentos públicos e privados ali existentes, tem o seu valor ampliado. Isso se observa, por exemplo, a partir do preço dos aluguéis dos pontos comerciais situados naquela localidade, um dos mais elevados de toda a cidade. Deste modo, compreende-se que esse entorno de onde se consta localizado o Cariri Garden Shopping, consolidou-se como uma importante centralidade para a cidade de Juazeiro do Norte.

Este *shopping* é atualmente administrado pela empresa Allos (com sede no Rio de Janeiro), que conta com 62 shopping centers em todo o Brasil (Mapa 32). O primeiro shopping de Juazeiro do Norte tem como ABL uma área de 26.894 m², 141 lojas e 1.076 vagas de estacionamento, sendo o terceiro maior *shopping center* localizado do interior da região Nordeste⁴³.

Mapa 32 - *Shopping centers* administrados pelo grupo empresarial Allos



Fonte: <https://allos.co/portfolio/>. Elaboração: Jefferson Fernandes

⁴³ O maior *shopping center* do interior nordestino é o Caruaru Shopping, localizado na cidade de Caruaru/PE, que conta com uma ABL de 60.048 m². Na segunda posição está o Partage Shopping Campina Grande, na cidade Campina Grande/PB, que possui uma ABL de 41.425,52 m².

No ano de 2019, no bairro Lagoa Seca, foi inaugurado o mais novo *shopping center* do sul do Ceará: o La Plaza Shopping. Embora apresente uma infraestrutura modesta em relação ao Cariri Shopping, este empreendimento carrega como principal característica uma maior seletividade do público que o frequenta, com um mix de lojas voltadas para pessoas de maior poder aquisitivo na cidade de Juazeiro do Norte e região do Cariri.

Figura 55 - La Plaza Shopping



Fonte: Jefferson Fernandes (2023)

Situado no coração do bairro mais nobre da cidade, o local do estabelecimento corresponde à área do antigo restaurante La Favorita, um dos mais tradicionais da região do Cariri cearense e cartão postal de Juazeiro do Norte para quem acessava à cidade pela rodovia CE 292 vindo da vizinha cidade de Barbalha.

Figura 56 - Restaurante La Favorita – 2015



Fonte: <https://www.gazetadocariri.com/2015/10/la-favorita-vai-deixar-saudade-mas-se.html>

O restaurante com mais de trinta anos de existência era, talvez, a principal referência gastronômica de médio e alto padrão para turistas e moradores da região. Seu principal diferencial estava em oferecer aos clientes um cardápio com comidas típicas do interior do Nordeste de forma sofisticada e com uma infraestrutura especializada.

Felipe, morador da cidade, em entrevista concedida ao jornal Gazeta do Cariri⁴⁴ no dia 24 de outubro de 2015, relata a sua percepção sobre as transformações em curso:

Tamanha foi minha surpresa, há algumas semanas, passando pela avenida Leão Sampaio, em Juazeiro do Norte, quando percebi que duas máquinas grandes destruíam o que um dia foi um dos mais importantes restaurantes da história da cidade. Enquanto passava, vi vir abaixo a La Favorita, que em três décadas tornou-se 'cartão postal' de um bairro que até então tinha pouco ou quase nada a oferecer. É improvável dar adeus a La Favorita. O lugar era como se fosse um patrimônio tombado da cidade, ali, no pé da avenida que liga Juazeiro à Barbalha, reuniam-se grandes nomes da sociedade juazeirense. Políticos, artistas, médicos, empresários costumavam aproveitar o que ainda nem se chamava de 'happy hour'; uma 'seresta' seria nome correto neste caso.

Em 2017, deu-se início às obras para o novo empreendimento comercial de Juazeiro do Norte, com uma nova forma e uma nova função urbana. A iniciativa para a criação do primeiro

⁴⁴ <https://www.gazetadocariri.com/2018/04/apos-tres-decadas-termina-historia-do.html>

shopping center no bairro da Lagoa Seca partiu do Grupo Prol-Lar (empresa de capital local do setor de alumínios), tendo sido contratada a Construtora WR Engenharia para execução da obra.

Figura 57 – Construção do La Plaza Shopping – 2017



Fonte: https://www.blogdojoceliolite.com.br/2018/12/populacao-de-juazeiro-do-norte-contara.html#google_vignette

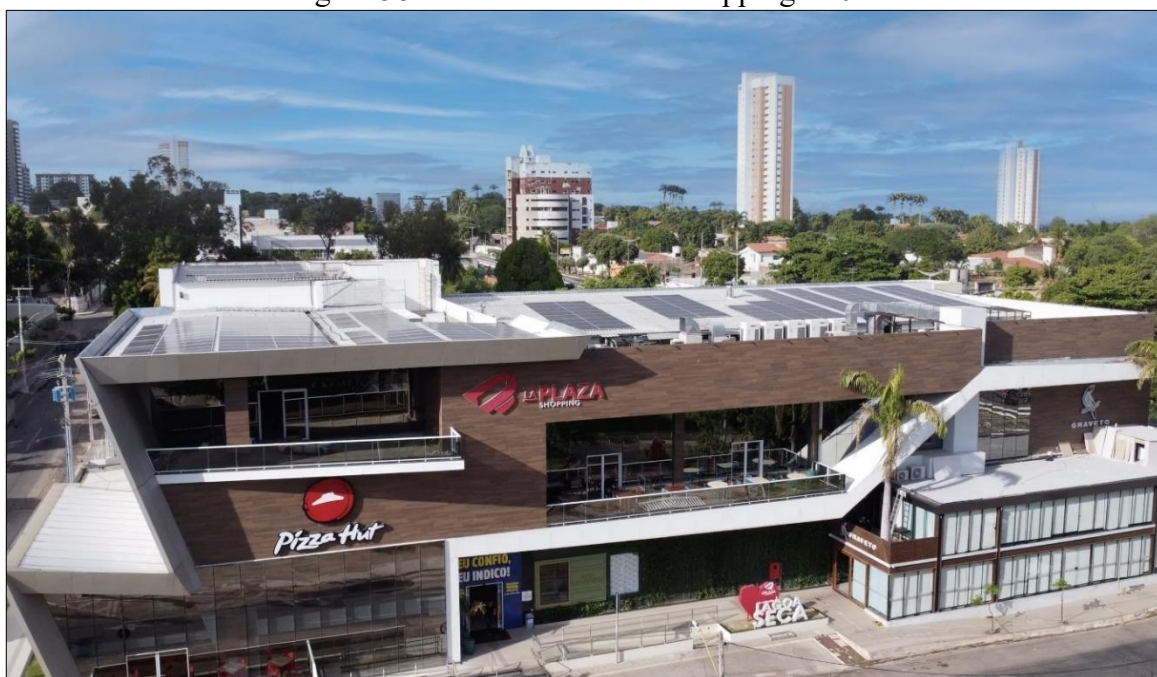
O La Piazza, com uma infraestrutura bastante moderna, é ancorado no conceito de *lifestyle center*, oferecendo um espaço de convivência, compras e serviços de alto padrão ao abrigo de uma arquitetura contemporânea. De acordo com o site da empresa administradora da unidade⁴⁵, a Imalls, o La Plaza é:

[...] um empreendimento edificado e pensado estrategicamente, para atender quem venha ou vá para Barbalha e Crato, nossas lindas cidades vizinhas, e para aquele que entrar em Juazeiro do Norte vindo de outros municípios, por qualquer lado, estará no coração do Cariri, encontrando o nosso La Plaza Shopping. O sonho La Plaza Shopping saiu do papel e se tornou real. Com um moderno design, espaço aconchegante, contando com três pisos, com mais de 30 lojas distribuídas em uma área de 1.980 m².

Em 2024, a área construída total ampliada é igual a 3.681,38 m² e ABL igual a 1.961,22 m². Além de uma ampla praça de alimentação, auditório com capacidade para 80 pessoas, 43 lojas e mais de 170 vagas de estacionamento.

⁴⁵ <https://laplazashopping.com.br/sobre/>

Figura 58 – Área do La Plaza Shopping - 2024



Fonte: <https://laplazashopping.com.br/sobre/>

Cumpramos destacar que, ao contrário do que se verificou no Cariri Shopping, que atuou como indutor de um novo centro em Juazeiro do Norte ao atrair diversos tipos de investimentos imobiliários e comerciais para o bairro Triângulo e adjacências, o La Plaza muito mais se aproveitou de uma centralidade já existente no bairro Lagoa Seca ao se instalar onde antes funcionava um tradicional restaurante voltado para um público de médio e alto padrão.

Neste sentido, como reforça Santos (1985), a dimensão histórica é necessária para ir além de um nível de análise superficial, de forma que a situação atual depende, por isso, de influências históricas, pois o comportamento do novo sistema é condicionado pelo anterior. Alguns elementos cedem lugar, completa ou parcialmente, a outros mais modernos. Foi o caso aqui constatado da sucessão dos objetos geográficos em tela.

Vale frisar que, enquanto o Cariri Shopping foi planejado para atrair um público de diferentes estratos de renda, dada a distância em relação a outros *shopping centers* em cidades do Nordeste, o La Plaza foi construído pensando em atender às demandas de um público de classe média e alta. Apesar de não ser um processo tão forte como em Ribeirão Preto, vide, por exemplo, o Iguatemi e o Novo Shopping, há uma dinâmica de diferenciação social quanto às pessoas que frequentam determinado *shopping center* na cidade.

O La Plaza Shopping é administrado pela empresa Imalls, com sede em Eusébio/CE, responsável por mais 05 *shopping centers* na região Nordeste nas cidades de Parnaíba/PI, Mossoró/RN, Sobral/CE, Serra Talhada/PE e Eusébio/CE (Mapa 33).

Mapa 33 – *Shopping centers* administrados pelo grupo empresarial Imalls



Elaboração: Jefferson Fernandes. Fonte: <http://imalls.com.br/portifolio>

Com estes *shopping centers* em Juazeiro do Norte, as empresas criam novos padrões de interações espaciais ou os tornam mais complexos. Isto pode ser verificado, como nos alerta Corrêa (1991), por três motivos: a) circulação de excedente em direção aos locais de matriz das empresas via rede bancária; b) circulação de mercadoria aos pontos de venda e de informações, ligadas à gestão e à divulgação dos produtos; c) pelo fortalecimento da centralidade interurbana. No caso das interações espaciais estabelecidas pelo grupo Imalls, vemos ascender e se consolidar relações heterárquicas de complementaridades entre as cidades.

Portanto, estes empreendimentos demonstram a importância do comércio e do consumo na estruturação do espaço urbano das duas cidades, uma vez que essas empresas têm importante papel no processo de reestruturação urbana e da cidade, haja vista que suas novas lógicas espaciais resultam também em redefinição da centralidade intra e interurbana.

As avenidas e ruas que convergem para o acesso aos *shopping centers* tornam-se eixos de expansão urbana de alto padrão, uma vez que a paisagem urbana e os empreendimentos

instalados nestes locais já são bastante significativos do tipo de cidade apresentada e, principalmente, para que tipo de público é produzida, sobretudo ao se observar o modo de circulação de diferentes perfis de pessoas.

Este quadro nos leva a deduzir que as empresas ligadas à implantação dos *shopping centers* em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto articulam "[...] lógicas espaciais mais complexas e decididas fora da escala de poder econômico e político local, em função de interesses comerciais e imobiliários" (Sposito, 2007, p. 242). É o caso, por exemplo, das "[...] redes de comércio de múltiplas filiais ou de franquias que associam atores econômicos locais a atores econômicos nacionais" (Ibid.).

O *shopping*, como fenômeno comercial, apresenta hoje papel de grande relevância nas cidades e, como espaço privado de uso público, direcionado ao consumo, demonstra uma face controladora que procura deixar claro as relações e comportamentos planejados e desejados com o entorno e com os frequentadores. A partir do seu surgimento e popularização na sociedade do consumo, é possível considerar o *shopping* sujeito às lógicas próprias dos produtos.

Neste cenário, podemos afirmar que Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto fazem parte de redes urbanas complexas que extrapolam a escala regional e também os limites político-administrativos dos estados do Ceará e de São Paulo.

A cidade média paulista, que possui uma maior economia urbana e mercado consumidor, conta com 04 *shopping centers*, dotando a cidade de uma policentralidade comercial. Juazeiro do Norte, por seu turno, conta com 02 *shopping centers*, que disputam a centralidade comercial da cidade com o centro tradicional. Estes *shopping centers* são administrados por empresas de capital nacional e internacional, bem como abrigam lojas de diversos tipos que tornam a economia do território mais complexa.

Nos casos aqui analisados, compreendendo 06 *shopping centers*, percebemos que há direcionamentos para consumidores de segmentos de classe baixa, média e alta. As diferentes localizações (central, pericentral e periférica), juntamente, são reveladoras da capacidade do *shopping center* de instalar-se em qualquer lugar e de criar localizações nas duas cidades. Para criar localizações empregam novas estratégias que só são possíveis em função da atração de grandes investidores (Multiplan, Iguatemi, Savoy, Allos e Imalls) interessados no lançamento de grandes complexos que vão além dos *shopping centers*, mas estruturam-se a partir deles e modificam a estrutura da cidade e a vida urbana.

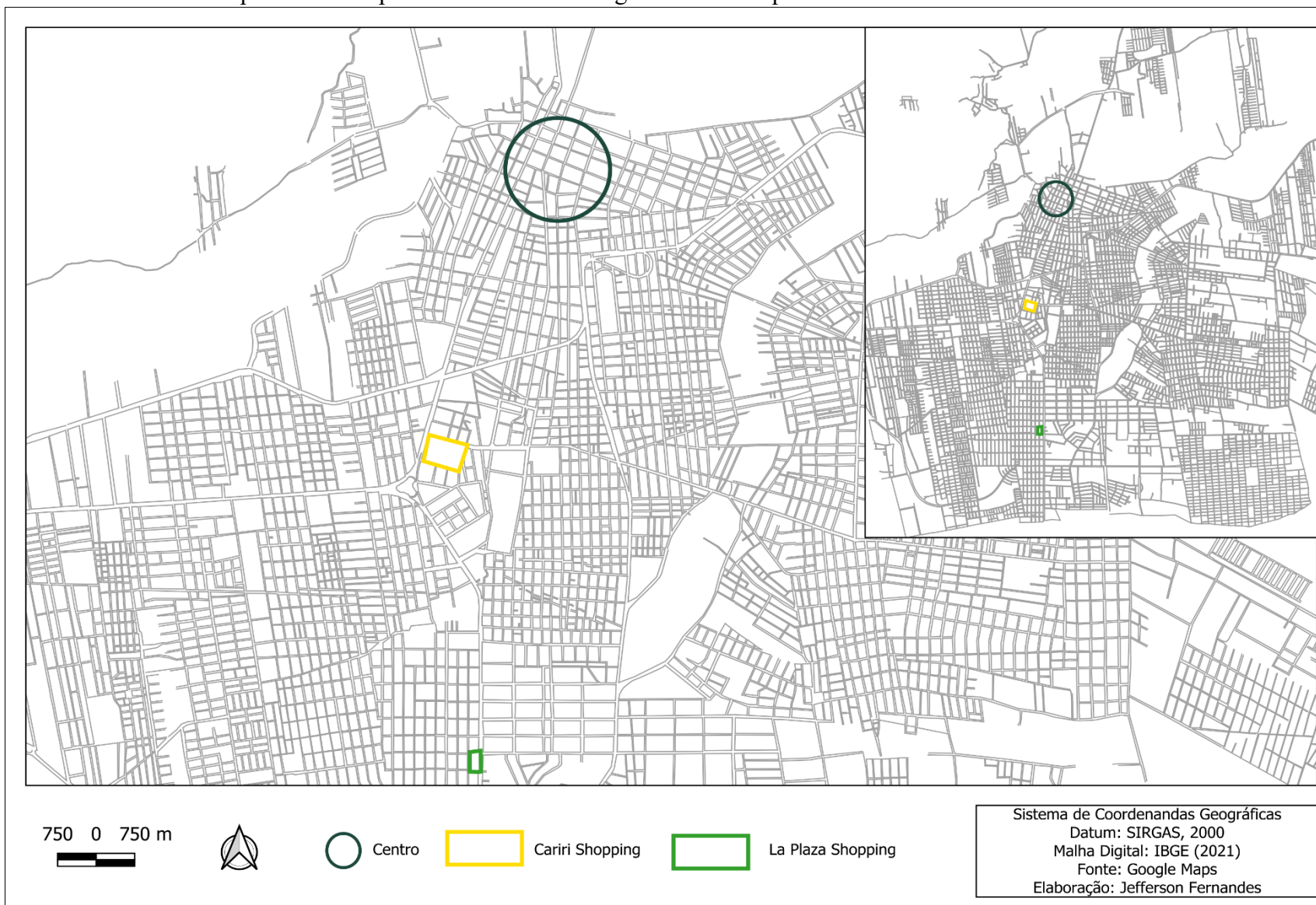
5.1.4 Franquias

As cidades médias têm passado por intensas transformações nos últimos anos, o que nos permite, em alguns casos, falarmos de reestruturações da cidade e da rede urbana. Neste sentido, um importante viés de análise é a implantação de estabelecimentos comerciais que seguem a lógica de sistemas de franquias, os quais priorizam instalar-se em grandes avenidas, centros e, sobretudo, em *shopping centers*.

Na presente seção, nossa abordagem recai sobre a distribuição e a organização espacial das franquias em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto. Para tanto, cumpre destacar que investigar a totalidade das franquias distribuídas nas duas cidades nos levaria a um exaustivo trabalho quantitativo, algo que, no nosso entendimento, não é necessário para explicar os processos que aqui estamos perscrutando. Elegemos, portanto, o centro tradicional e os *shopping centers* de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto como expressões de centralidades a serem analisadas. Metodologicamente, realizamos levantamento *in loco*, consulta no site das empresas e no banco de dados da ABF.

No tocante à cidade de Juazeiro do Norte, o mapa abaixo nos mostra as principais centralidades urbanas com as concentrações de franquias no espaço urbano.

Mapa 34 – Principais centralidades no segmento de franquias na cidade de Juazeiro do Norte



Com o levantamento de campo feito no centro tradicional e a consulta no site das empresas (o campo aqui se fez necessário, pois, em caso de encerramento das atividades na cidade, muitas vezes o site da empresa não atualiza as informações) encontramos as 22 lojas de franquias dispostas a seguir (Quadro 12 e Figura 59):

Quadro 12 – Franquias no centro tradicional de Juazeiro do Norte

Franquia	Localização	Ano de instalação ⁴⁶	Sede
Cacau Show	Rua Santa Luzia	2015	Itapevi/SP
Casa de Bolos	Rua Dr. José Foz	2019	Ribeirão Preto/SP
CCAA	Avenida Padre Cícero	2007	Rio de Janeiro/RJ
CNA	Avenida Padre Cícero	2020	Rio de Janeiro/RJ
Chiquinho Sorvete	Rua do Cruzeiro	2021	São José do Rio Preto/SP
Colchões Ortobom	Rua São Pedro	2004	São Paulo/SP
Fisk	Rua do Cruzeiro	2018	São Paulo/SP
Havaianas	Avenida Padre Cícero	2011	São Paulo/SP
Help	Rua Santa Luzia	2014	São Paulo/SP
Hinode	Avenida Padre Cícero	2014	Barueri/SP
Mais 1 Café	Rua do Cruzeiro	2016	Curitiba/PR
Mc Donald's	Rua São Pedro	2018	Chicago/EUA
Mercadão do Óculos	Rua Santa Luzia	2017	São José do Rio Preto/SP
Microlins	Rua do Cruzeiro	2016	São José do Rio Preto/SP
Natura	Rua São Pedro	2011	São Paulo/SP
O Boticário	Rua São Pedro	2009	São José dos Pinhais/PR
Odonto Company	Rua São Pedro	2020	Barueri/SP
Óticas Carol	Rua São Pedro	2020	Barueri/SP
Óticas Diniz	Rua São Pedro	2003	São Paulo/SP
Rommanel	Rua São Pedro	2012	São Paulo/SP
Shell Select	Avenida Padre Cícero	2016	Londres/Inglaterra

Fonte: Pesquisa de campo, site das empresas e Google *Street View*

Elaboração: Jefferson Fernandes

Estas lojas concentram-se, sobretudo, nos principais corredores comerciais do Centro da cidade, a saber, a Rua São Pedro, a Avenida Padre Cícero, a Rua Santa Luzia e a Rua do Cruzeiro. As referidas empresas nos relevam como os fluxos econômicos se materializam no território, pois têm como suas sedes grandes centros urbanos internacionais como Chicago (Mc Donald's) e Londres (Shell Select), metrópoles nacionais como São Paulo (Óticas Diniz, Fisk, Help, etc.) e Rio de Janeiro (CNA) e cidades médias como São José do Rio Preto (Chiquinho Sorvetes e Microlins).

⁴⁶ Para descobrirmos os anos em que as lojas franquizadas iniciaram suas operações em seus atuais endereços no Centro buscamos informações nos sites das empresas e imagens de anos anteriores por meio do Google *Street View*.

Consideramos que este quadro de referência das empresas que atuam no Centro constitui a síntese geográfica das redes e fluxos representativos da atuação do mercado, fornecendo o posicionamento relativo das cidades na rede urbana brasileira e internacional. Tal cenário nos leva, portanto, ao reconhecimento do par hierarquia-heterarquia como perspectiva analítica.

Figura 59 – CNA, Chiquinho Sorvetes, O Boticário e Óticas Diniz – Centro tradicional de Juazeiro do Norte



Fonte: Jefferson Fernandes

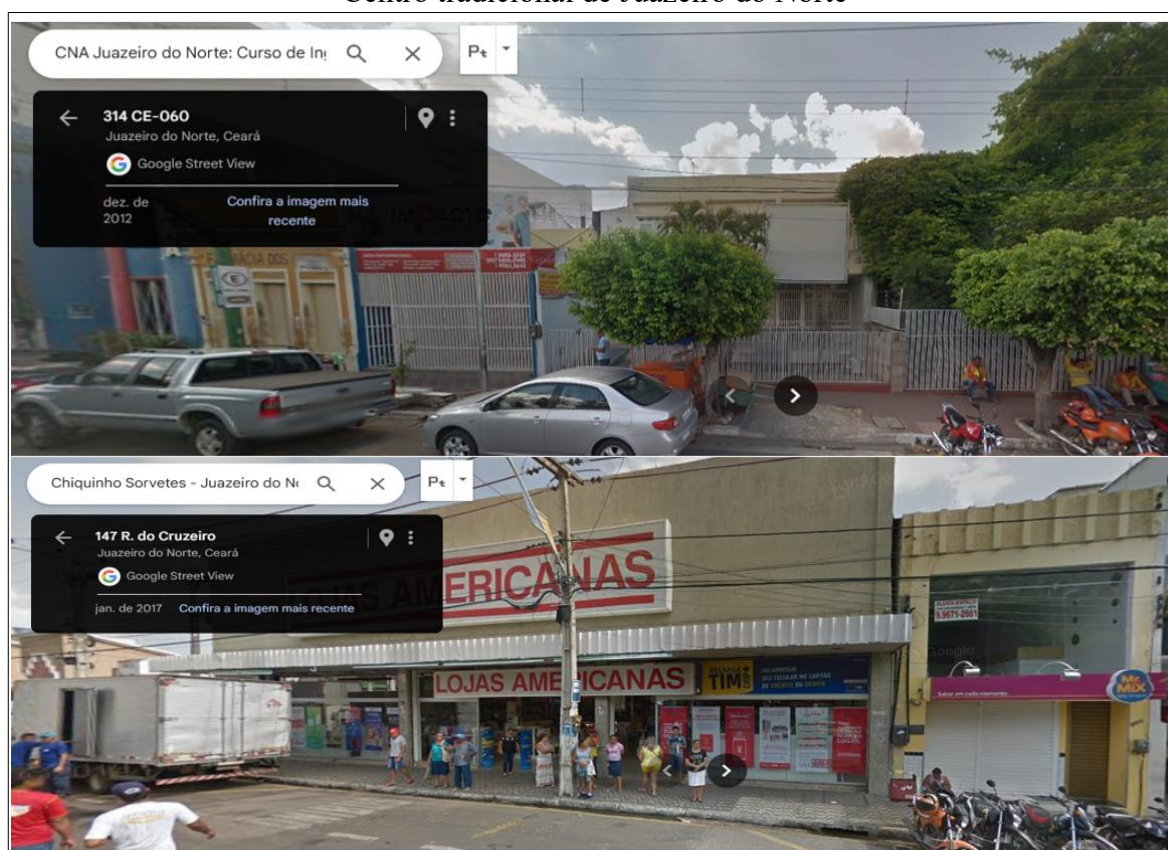
Muitas destas empresas possuem mais de uma unidade no Centro (e também em outras áreas da cidade) e disputam o território do consumo com empresas locais (vide o caso da Juazeiro Importados na imagem) e empresas nacionais do setor de varejo que atuam em rede como Casas Bahia, Magazine Luiz e Lojas Americanas.

Conforme os anos indicados no Quadro 12 em que as franquias passaram a atuar na área comercial do Centro, podemos concluir que estamos diante de uma dinâmica recente de reestruturação econômica e espacial, pois a maioria das empresas iniciou suas atividades na última década, exceção feita, apenas, a Óticas Diniz, CCAA, O Boticário e Colchões Ortobom nos anos 2000. Nesta direção, o Centro da cidade se modernizou para atender as novas lógicas econômicas e espaciais das empresas que alteraram os conteúdos do que anteriormente

constituía-se como um importante centro de romarias que contava com a pujança de um comércio com ambulantes e lojas da própria cidade.

Consultando imagens de anos anteriores por meio do Google *Street View*, é possível observarmos as mudanças na estruturação do Centro de Juazeiro do Norte a partir dos locais onde hoje funcionam a escola de idiomas CNA e a Chiquinho Sorvetes.

Figura 60 – Imagens das atuais instalações do CNA (2012) e Chiquinho Sorvetes (2017) – Centro tradicional de Juazeiro do Norte



Fonte: Google *Street View*

O CNA, uma das maiores escolas que atuam no ensino de inglês e espanhol no Brasil, com sede no Rio de Janeiro, iniciou suas atividades em Juazeiro do Norte no ano de 2020. Na imagem, visualizamos que, no ano de 2012, o seu endereço, na Avenida Padre Cícero, tinha outra forma e outra função urbana, pois ali funcionava uma pequena clínica para consultas odontológicas. Já no caso da Chiquinho Sorvetes, com sede no interior de São Paulo, iniciou suas atividades em 2021. No seu endereço, Rua do Cruzeiro, até 2017, funcionava uma outra rede de sorveteria, a Mr. Mix, com sede em Santo André/SP. Logo, neste último caso, houve uma mudança da forma urbana, mas não da sua função.

Temos no Centro de Juazeiro do Norte, neste sentido, a presença de verticalidades criadas por empresas que, segundo Santos (2012, p. 105), “[...] aparecem como vetores da

modernidade mais moderna, transportadores de uma racionalidade superior, veículos do discurso pragmático dos setores hegemônicos”. Por serem produzidas em rede, as verticalidades não dependem de um território físico específico para serem criadas. Contudo, as verticalidades somente se manifestam concretamente no espaço geográfico através de sua irradiação nos lugares. Daí uma explicação para um número cada vez mais crescente de lojas franqueadas no Centro de cidades médias como Juazeiro do Norte.

Isto posto, os processos econômicos e espaciais aqui narrados modelaram a área do Centro de acordo com os elementos do espaço que foram sendo incorporados. Estes, por sua vez, vão dando lugar a outros sistemas que geram uma nova organização espacial na cidade. Do mesmo modo, o sistema de fluxos também são elementos que desempenham importante papel na estruturação do espaço, com objetos e ações definidos, o que nos leva, em conformidade com Santos (2012), a uma abordagem continuamente histórica, relacional e materialista de Geografia.

Estas empresas na área do centro tradicional de Juazeiro do Norte têm como público-alvo uma população de baixo e médio poder aquisitivo, não tendo um caráter de seletividade quanto ao padrão de renda dos clientes, diferentemente do que ocorre com muitas franquias instaladas nos *shopping centers*. Este fato reitera o debate sobre a diferenciação espacial na cidade.

Contudo, é sobretudo nos *shopping centers* da cidade que o segmento de franquias ganha mais força. De acordo com Patrik Ramos, gerente da Fini no Brasil, uma empresa espanhola produtora de balas de gelatinas presente em mais de 80 países, a cidade de Juazeiro do Norte está no radar dos grandes investimentos do setor de franquias no território nacional. Em entrevista ao Jornal o Povo⁴⁷, o empresário destaca:

Fazemos estudos de mercado frequentemente e identificamos Juazeiro do Norte como foco para nossos negócios. O poder aquisitivo da população, a faixa etária e o estilo de vida vão ao encontro das necessidades da Fini. Por isso, estamos em busca de empreendedores que desejem abrir seu próprio negócio e que queiram ser nossos parceiros.

A Fini iniciou suas atividades em Juazeiro do Norte no ano de 2020 no Cariri Shopping, a mais moderna superfície comercial da cidade e que atende às estratégias de localização da empresa para a maior obtenção de lucro. Neste *shopping*, nosso levantamento indicou um total de 68 lojas franqueadas que, assim como a Fini, elegeram esta área do espaço urbano de

⁴⁷ <https://www.opovo.com.br/noticias/economia/2019/02/29856-juazeiro-do-norte-sera-a-proxima-cidade-escolhida-pela-fini-para-expansao-de-franquias.html>

Juazeiro do Norte como tendo condições espaciais específicas para assegurar o sucesso da marca e a venda dos seus produtos (Quadro 13).

Quadro 13 – Franquias no Cariri Shopping - Juazeiro do Norte

Franquia	Sede
Acium	Milão/Itália
Adcos	São Paulo/SP
Anacapri	São Paulo/SP
Avatim	Ilhéus/BA
Bibi Calçados	Parobé/RS
Bob's	Rio de Janeiro/RJ
Buger King	Miami/EUA
Broomer	Recife/PE
Cacau Show	Itapevi/SP
Camisaria Colombo	São Paulo/SP
Carmem Steffens	Franca/SP
Casa & Coisa	São Paulo/SP
Casa do Celular	Santarém/PA
Casa do Pão de Queijo	São Paulo/SP
Chilli Beans	Barueri/SP
CIA do Terno	Belo Horizonte/MG
Clube Melissa	São Paulo/SP
Colcchi	Brusque/SC
Colchões Ortobom	Rio de Janeiro/RJ
CS Club	Franca/SP
Dona Make	São Paulo/SP
Ellus	São Paulo/SP
Espaço Laser	Buenos Aires/ARG
Estivanelli	São José do Rio Preto/SP
Fini	Múrcia/Espanha
Euro	Rio de Janeiro/RJ
Flora Pura	Divinópolis MG
Grão Expresso	São Paulo/SP
Gregory	São Paulo/SP
Grietto	Indaiatuba-SP
Havaianas	São Paulo/SP
Hering	Blumenau/SC
Hope	São Paulo/SP
Imaginarium	São Paulo/SP
Kopenhagen	Extrema/MG
Le Parfum	Rio de Janeiro/RJ
Lupo	Araraquara/SP
McDonald's	Chicago/EUA
Mioche	Campina Grande/PB
Monalisa	São Paulo/SP
Montana Grill	Porto Alegre/RS
Morana	São Paulo/SP
Mr. Beer	Arraial do Cabo/RJ
O Boticário	São José dos Pinhais/PR
Óticas Diniz	São Paulo/SP
Polo Clube	Jacareí/SP

Power Games	São Paulo/SP
PP Cell Conceito	Fortaleza/CE
Quem disse, Berenice?	São Paulo/SP
Ragazzo	São Paulo/SP
Ri Happy	São Paulo/SP
Roasted Potato	Campinas/SP
Santa Lola	Moema/SP
Sonho dos Pés	Rio de Janeiro/RJ
Spoletto	Rio de Janeiro/RJ
Subway	Shelton/EUA
Tip Top	Curitiba/PR
Toli	Macaíba/RN
Touti	Recife/PE
Villet	Cuiabá/MT
Vip Shop	Garuva/SC
Vivara	São Paulo/SP
World Tennis	São Paulo/SP

Fonte: Pesquisa de campo e consulta nos sites do Cariri Shopping e das lojas franqueadas.

Elaboração: Jefferson Fernandes

Por ser o maior *shopping center* do interior do Ceará e o terceiro do interior da região Nordeste, o Cariri Shopping possui um mix variado de lojas voltadas para públicos de diferentes estratos de renda. Isto faz deste empreendimento a maior centralidade comercial na cidade de Juazeiro do Norte para este tipo de negócio.

O mix de lojas franqueadas no Cariri Shopping abrange desde unidades de baixo custo e de acesso por uma população de baixo e médio padrão econômico (O Boticário, Lupo, Hering, etc.) até lojas de alto custo e frequentadas por aqueles com maior poder aquisitivo (Carmem Steffens, Anacapri e CIA do Terno, por exemplo). O fluxo de capital nos mostra, assim, um sistema de trocas econômicas a partir de diferentes cidades no sistema urbano brasileiro e internacional.

Figura 61 – Mc Donald's, Bob's, Anacapri e CIA do Terno – Cariri Shopping



Fonte: Jefferson Fernandes

Nestas interligações econômicas via empresas no Cariri Shopping e suas respectivas sedes, destacamos as conexões de Juazeiro do Norte com outras cidades médias do Brasil como São José do Rio Preto (Estivanelli), Blumenau (Hering), Franca (Carmen Steffens), Araraquara (Lupo), Santarém (Casa do Celular) e Campina Grande (Mioche). Esta realidade econômica e seus rebatimentos no espaço nos impedem de assumir a hierarquia urbana como perspectiva analítica única para explicar o que acontece em Juazeiro do Norte a partir das expressões de centralidade no Cariri Shopping.

No caso do La Plaza Shopping, que possui uma menor infraestrutura instalada, encontramos 18 lojas no sistema de franquias. Estas unidades têm como traço comum o fato de buscar atrair um perfil de cliente de classe média e alta que vive na região, especialmente os que frequentam o bairro Lagoa Seca. Alguns destes empreendimentos caracterizam-se como microfranquias, como é o caso da 50 sabores, SR&SRA Waffles e Clínica Corpore. Por outro lado, o La Plaza também conta com grandes franquias internacionais (Pizza Hut e Espaço Laser) e nacionais (Graveto e Casa Café).

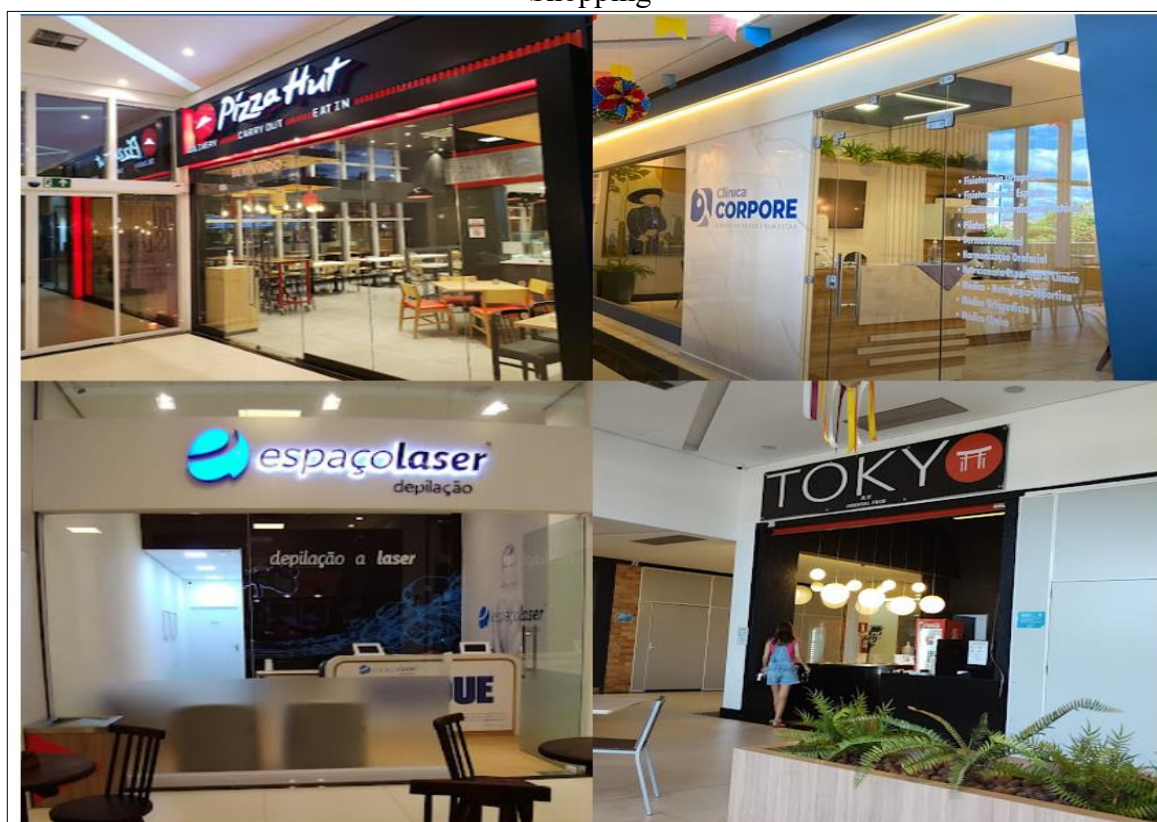
Quadro 14 – Franquias no La Plaza Shopping -Juazeiro do Norte

Franquia	Sede
50 sabores	Fortaleza/CE
ABA Calçados	Juazeiro do Norte/CE
Boto Center	São Paulo/SP
Casa Café	Vila Velha/ES
Clínica Corpore	Três Lagoas/MS
Doce Maria Guloseimas	Americana/SP
Espaço Laser	Buenos Aires/ARG
Graveto	São Paulo/SP
Ishop	Florianópolis/SC
Jota R. Conceito	Juazeiro do Norte/CE
Kirus Brinquedos	Fortaleza/CE
MRS Papel	Rio de Janeiro/RJ
Pizza Hut	Plano/EUA
Salão Belarus	Juazeiro do Norte/CE
SR&SRA Waffles	Juazeiro do Norte/CE
Tokyo Oriental Foods	Campo Grande/MS
WJ Importados	Itapetinga/BA

Fonte: Pesquisa de campo e consulta nos sites do La Plaza Shopping e das lojas franqueadas.

Elaboração: Jefferson Fernandes

Figura 62 – Pizza Hut, Clínica Corpore, Espaço Laser e Tokyo Oriental Foods - La Plaza Shopping



Fonte: Jefferson Fernandes

No La Plaza é possível encontrar unidades comerciais de diferentes cidades do Brasil e do mundo. Contudo, cumpre destacarmos alguns investimentos de capital local. As lojas ABA Calçados, Jota R. Conceito, Salão Belarus e SR&SRA Waffles são microfranquias que têm como origem a cidade de Juazeiro do Norte e atualmente encontram-se, também, em algumas cidades da região Nordeste como Mossoró, Sobral e Caruaru.

A fim de melhor compreendermos as estratégias de localização e a atuação de uma empresa no sistema de franquias na cidade de Juazeiro do Norte, realizamos entrevista com o proprietário da Pizza Hut, o senhor Paulo, que nos relata:

A Pizza Hut já é um negócio antigo e bem estabelecido no mundo. Chegou no Brasil e foi um sucesso. Somos a maior rede de pizzas do mundo e isso não é fácil. Tive uma experiência boa em Osasco com um sócio em 2011. Em 2017 me mudei pra Juazeiro e pensei em investir. No começo queria ali na rua São Paulo perto do Centro ou na Avenida Padre Cícero chegando na rotatória. Ao saber que estavam construindo um novo shopping na cidade em um bairro nobre, o Lagoa Seca, não pensei duas vezes. Hoje nós temos um público diferenciado com uma boa movimentação, especialmente nos fins de semana, feriados e romarias daqui de Juazeiro. Apesar de novo, o shopping ainda vai crescer bastante nos próximos anos, e isso também trará mais público para o nosso restaurante.

(Entrevista realizada no dia 07 de janeiro de 2023)

A fala de Paulo nos revela importantes detalhes sobre as novas centralidades na estrutura urbana de Juazeiro do Norte. Cumpre frisar, no entanto, que embora o entrevistado tenha atribuído a ele a iniciativa do investimento no La Plaza, sabemos que, na verdade, são as grandes empresas com suas estratégias espaciais que determinam o local exato para o funcionamento da marca e, deste modo, obter maiores vantagens para a obtenção de lucros.

Sob essa perspectiva, a dialética no/do território se afirma mediante um controle local da parcela técnica da produção e um controle remoto (global) da parcela política da produção. Assim, há um conflito que se agrava entre um espaço local e um espaço global, este último com um conteúdo ideológico de origem distante, que chega em todos os lugares (Santos, 2012). Pelo fato de ser Juazeiro do Norte uma cidade média do sertão cearense e, portanto, não ocupar lugar de destaque na hierarquia urbana nacional e mundial, esta acaba sendo mais suscetível aos ditames de empresas sediadas nos polos de comando de uma economia cada vez mais globalizada.

A Pizza Hut é uma empresa fundada nos EUA e que atua em mais de 130 países, possuindo um mercado consolidado. Para se instalar em Juazeiro do Norte, a leitura do proprietário foi de que o bairro Centro não seria o mais vantajoso para o empreendimento, investindo-se na área de um novo *shopping* construído no bairro Lagoa Seca, pois tal localidade

atrai “*um público diferenciado*”, “*num bairro nobre*”. Logo, franquias como a Pizza Hut, ao mesmo tempo que se sustenta em redes urbanas, tornando-as mais complexas, orientam a produção do espaço urbano.

Nesta direção, como alertam Sposito e Sposito (2017, p. 472-473):

[...] quando tratamos da localização dos estabelecimentos comerciais e de serviços nas cidades médias, muitas grandes empresas, ainda que obedecendo às lógicas espaciais que orientam, de modo geral, suas ações, terão que desenvolver estratégias espaciais particulares a cada contexto espaço-temporal, sempre considerando os campos de concorrência em que se inserem. Os menores tamanhos do mercado (comparados aos metropolitanos) e/ou os papéis regionais distintos que exercem (em termos de alcance espacial e de poder de compra), e/ou, ainda, a situação geográfica delas (mais ou menos perto de outras cidades de mesmo ou de maior porte e importância regional) são condicionantes que exigirão escolhas locacionais muito singulares, resultados de estratégias espaciais. Combinarão decisões que se estabelecem na escala da rede urbana com aquelas que se estabelecem na escala da cidade.

Com a implantação de novos espaços de consumo na cidade de Juazeiro do Norte, muitas lojas antes instaladas no centro tradicional se deslocaram para espaços mais modernos e voltados ao seu público alvo, como os *shopping centers*. Nesse sentido, os elementos aqui elencados nos permitem inferir que a expansão territorial urbana e os novos padrões de localização de alguns segmentos do comércio, e especialmente no caso das franquias, vêm redefinindo a centralidade na escala da cidade de Juazeiro do Norte.

As estratégias de localização das franquias em Juazeiro do Norte não se pautam apenas no espaço intraurbano, mas também no interurbano, visto que tais empresas apropriam-se de condições espaciais específicas para assegurar o sucesso da marca e a venda dos seus produtos, fato que revela a lógica territorial que lhe é inerente. Esses empreendimentos seguem lógicas específicas para atrair fluxos, como é o caso da Localiza, empresa de aluguel de carros com empreendimento instalado no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes.

Figura 63 – Loja da Localiza no Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes



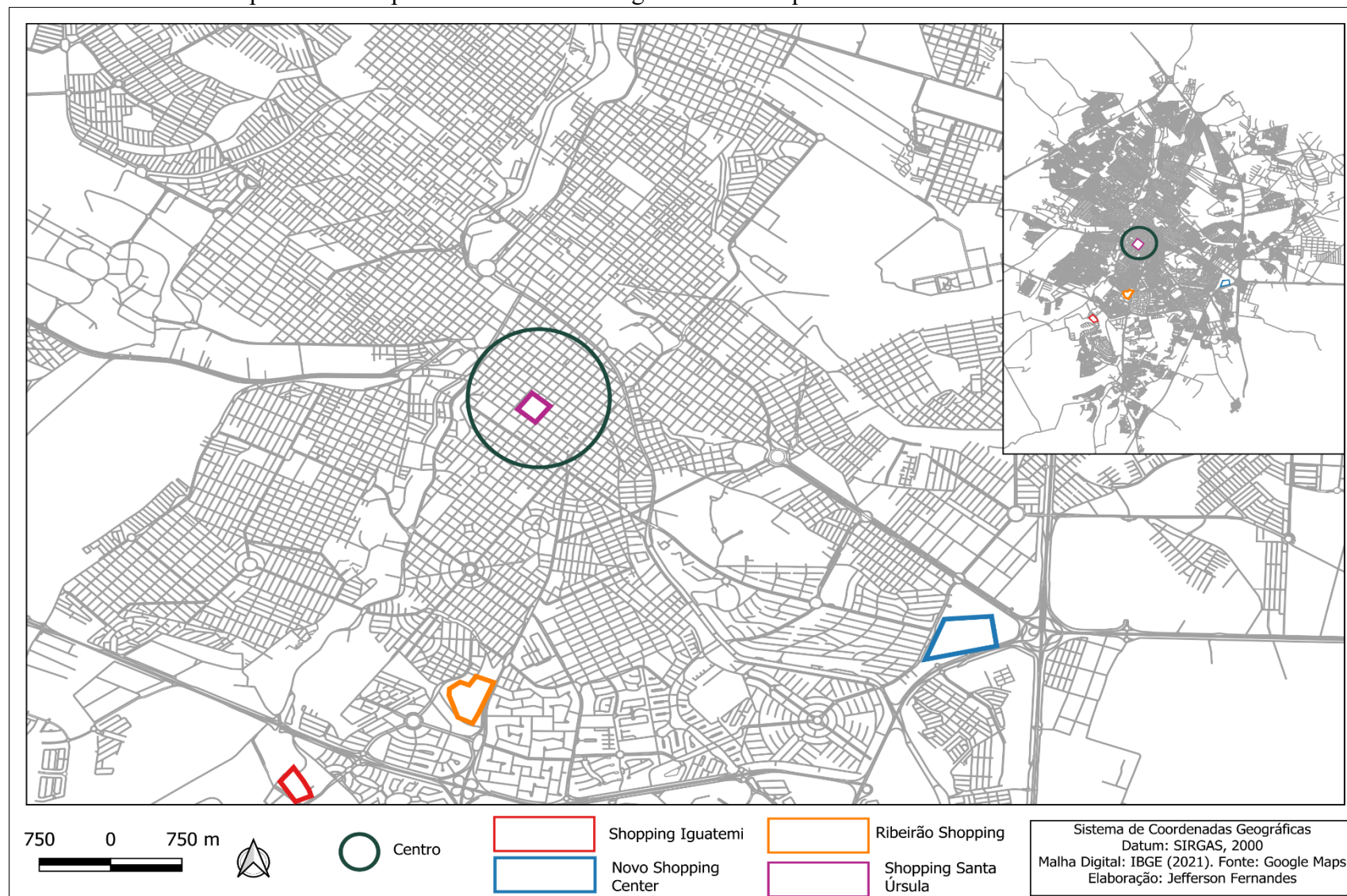
Fonte: Jefferson Fernandes

Tal estratégia comercial tem como foco o deslocamento de pessoas em Juazeiro do Norte e cidades vizinhas. As franquias, deste modo, produzem e se apropriam dos fluxos já existentes na área, atuando como indutoras do processo de reestruturação qualitativa, redefinindo e reforçando a centralidade urbana e regional.

Diante disso, julgamos que a inserção de Juazeiro do Norte nas novas lógicas econômicas globais aponta para um processo de reestruturação da cidade, com mudanças na morfologia urbana, e para um processo de reestruturação urbana, pois esta cidade vem ampliando a sua importância na divisão territorial do trabalho, assumindo certo destaque no desenvolvimento socioeconômico regional e redefinindo antigos padrões espaciais da rede urbana.

Já no contexto da cidade média paulista, identificamos 05 centralidades principais quanto à localização das franquias: o bairro Centro, o Ribeirão Shopping, o Shopping Santa Úrsula, o Novo Shopping e o Shopping Iguatemi (Mapa 35).

Mapa 35 – Principais centralidades no segmento de franquias na cidade de Ribeirão Preto/SP



Na área do centro tradicional de Ribeirão Preto, segundo a nossa coleta de campo e levantamento nos sítios eletrônicos das empresas, foram encontradas 47 lojas (Quadro 15):

Quadro 15 – Franquias no centro tradicional de Ribeirão Preto

Franquia	Localização	Ano de instalação ⁴⁸	Sede
5ÀSEC	Avenida Nove de Julho	2007	Chêne-Bourg/FRA
AM/PM	Avenida Marechal Costa e Silva	2009	La Palma/EUA
Bob's	Avenida Jerônimo Gonçalves	2011	Rio de Janeiro/RJ
Buger King	Rua São José	2022	Miami/EUA
Cacau Show	Rua Tibiriçá	2015	Itapevi/SP
Casa de Bolo	Rua Visconde de Inhaúma	2008	Ribeirão Preto /SP
Casa do Construtor	Avenida Dr. Francisco Junqueira	2013	Rio Claro/SP
CCAA	Rua Prudente de Moraes	2011	Rio de Janeiro/RJ
Chille Biens	Rua Barão do Amazonas	2019	Barueri/SP
Chiquinho Sorvetes	Rua Barão do Rio Branco	2015	São José do Rio Preto/SP
Chocolate Brasil Cacau	Rua Barão do Amazonas	2010	Extrema/MG
Clube Melissa	Rua Álvares Cabral	2012	São Paulo/SP
Colchões Ortobom	Rua Saldanha Marinho	2008	São Paulo/SP
Dia	Avenida da Saudade	2012	Madrid/ESP
Gazim Semi Jóias	Avenida da Saudade	2009	Limeira/SP
Havaianas	Rua Barão do Amazonas	2009	São Paulo/SP
Help	Rua Amador Bueno	2019	São Paulo/SP
Hope	Rua Barão do Amazonas	2023	São Paulo/SP
KNN Idiomas	Avenida Nove de Julho	2021	Balneário Camboriú/SC
Kumon	Avenida Nove de Julho	2015	Takanawa/JAP
Lubrax+	R. Saldanha Marinho	2013	Duque de Caxias/RJ
Mais 1 Café	Avenida Nove de Julho	2022	Curitiba/PR
Mc Donald's	Rua São José	2007	Chicago/EUA
Mercadão do Óculos	Rua Visconde de Inhaúma	2008	São José do Rio Preto/SP
Microlins	Avenida Nove de Julho	2020	São José do Rio Preto/SP
Mundo Verde	Avenida Jerônimo Gonçalves	2017	Petrópolis/RJ
Natura	Rua General Osório	2006	São Paulo/SP
Nutri Mais	Avenida Nove de Julho	2021	São José do Rio Preto/SP
O Boticário	Rua General Osório	2010	São José dos Pinhais/PR
Odonto Company	Rua Álvares Cabral	2016	Barueri/SP
Oggi Sorvetes	Avenida Independência	2010	São Paulo/SP
Oral Sin	Rua Rui Barbosa	2008	Londrina/PR
Óticas Carol	Avenida Nove de Julho	2018	Barueri/SP
Pitstop Skol	Rua São José	2013	São Paulo/SP
Remax	Rua Barão do Amazonas	2007	Denver/EUA
Rommanel	Rua Visconde de Inhaúma	2011	São Paulo/SP
SapaShow	Rua General Osório	2017	Ribeirão Preto/SP
Subway	Rua Visconde de Inhaúma	2019	Shelton/EUA

Fonte: Pesquisa de campo e consulta nos sites das lojas franqueadas.

Elaboração: Jefferson Fernandes

⁴⁸ Mesmo procedimento metodológico adotado para o levantamento em Juazeiro do Norte

Identificamos que no centro tradicional de Ribeirão Preto as franquias estão localizadas, sobretudo, nos principais corredores comerciais e de alto fluxo de pessoas: Rua Visconde de Inhaúma, Rua Barão do Amazonas, Avenida Nove de Julho e a Rua General Osório. Assim como em Juazeiro do Norte, mas desta vez em números mais expressivos, é possível constarmos a presença de empresas com sedes em diferentes partes do Brasil e do mundo. Interessantes exemplos são: Subway (Shelton nos EUA), 5ÀSEC (Chêne-Bourg na França) e Dia (Madrid na Espanha); Clube Melissa (São Paulo/SP), Bob's (Rio de Janeiro/RJ) e Mais 1 Café (Curitiba/PR); e Casa do Construtor (Rio Claro/SP), Oral Sin (Londrina/PR) e KNN Idiomas (Balneário do Camburiú/SC).

Motta e Carvalho (2017, p. 63), ao analisarem as interconexões entre sedes e filiais de empresas no Brasil, destacam que a rede de cidades que se formam a partir destes vínculos de gestão empresarial funciona pela interação colaborativa entre os seus agentes econômicos. Nestas condições, “embora a repartição dos recursos seja desigual, o fato de se estar conectado a essas redes, significa que suas economias locais estão participando ativamente dos processos quem formam *city-ness*”, se inserindo aos pontos mais luminosos do território [...], ressaltam. Em Ribeirão Preto, os estabelecimentos comerciais do sistema de franquias são reveladores desta realidade espacial (Figura 64).

Figura 64 – Óticas Carol, Subway, Dia e Casa de Bolos – Centro tradicional de Ribeirão Preto



Fonte: Jefferson Fernandes

Consoante o levantamento que realizamos sobre os anos em que as empresas franqueadas se instalaram (considerando o seu endereço atual) no Centro de Ribeirão Preto (Quadro 15), observamos que na década de 2000, já havia uma forte presença deste tipo de empreendimento. Deste modo, o centro tradicional da cidade média paulista passou por uma requalificação das suas formas e funções urbanas praticamente uma década antes do mesmo processo observado na cidade média cearense.

Um importante fato a ser destacado sobre as franquias em Ribeirão Preto é que a Casa de Bolos, localizada na Rua Visconde de Inhaúma, é atualmente a maior franquia de bolos do Brasil e nasceu exatamente ali, no Centro da cidade. O negócio de uma família ribeirão-pretana que se iniciou nos anos 2000 rapidamente se espalhou pelo território nacional, pois conta em 2024 com 513 unidades. Conforme descrição no site da empresa⁴⁹

A primeira unidade foi um pequeno espaço no Centro de Ribeirão Preto – SP e o sucesso foi imediato. Em pouco tempo, outras unidades foram abertas na região e ao final de 2010 a Casa de Bolos já tinha 5 unidades. Em 2011, os irmãos decidiram fazer a expansão do negócio por meio do sistema de franquias. A partir daí, essa grande

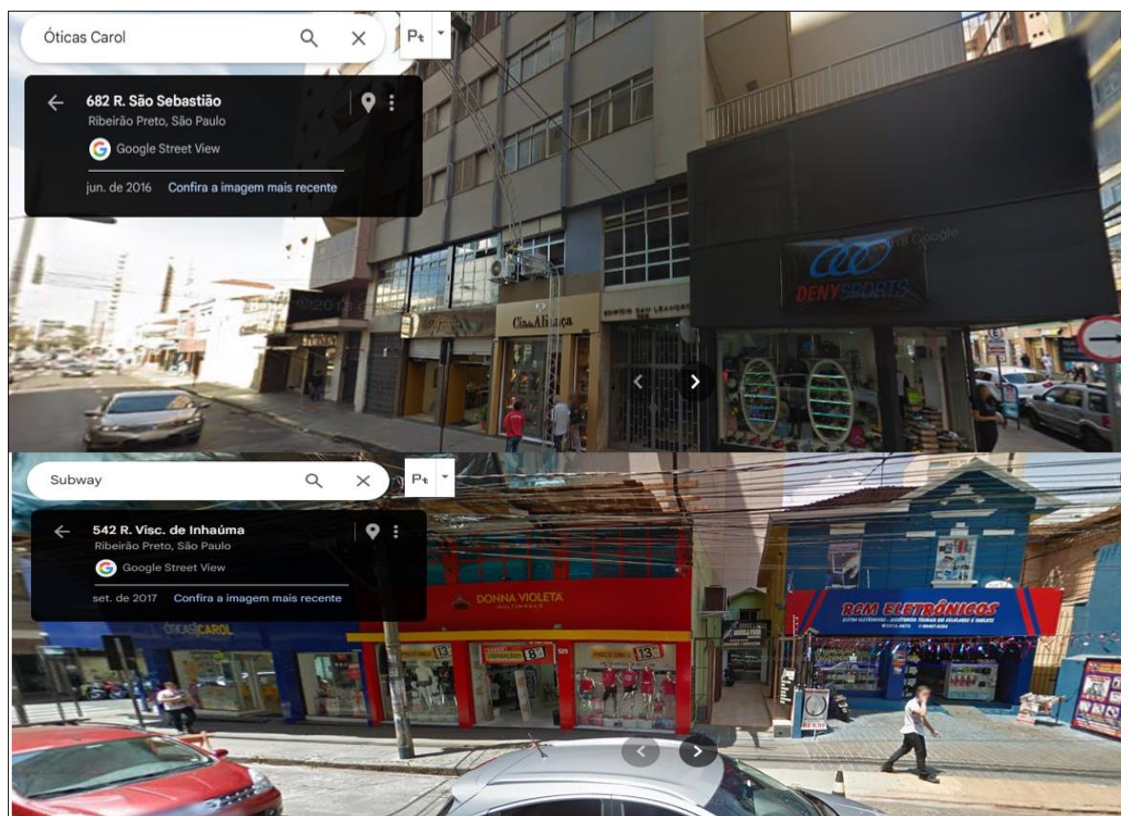
⁴⁹ <https://www.casadebolos.com.br/nossa-historia-2/>

família só cresceu. Desde 2018 conquistamos anualmente o Selo de Excelência da ABF. No fim de 2021 eram 404 unidades em operação por todo o Brasil. Hoje, a Casa de Bolos é a maior franquia de bolos do país, figurando no Top 50 entre todas as franquias nacionais. E assim, contrastando com a complexidade dos dias atuais e a vida agitada do mundo moderno, a simplicidade do bolo caseiro tem conquistado cada dia mais seu espaço, possibilitando aos nossos clientes momentos especiais com pessoas queridas, estreitando laços e fortalecendo relacionamentos.

Nesta direção, o capital local convive com forças exógenas que complexificam os territórios, intensificando os fluxos de capital, bens e serviços. Mas também os agentes locais se sobressaem e, por vezes, também saltam escalas e abrangem outros territórios. É o caso evidente da franquia ribeirão-pretana Casa de Bolos.

Tal como realizamos em Juazeiro do Norte, buscamos imagens de anos anteriores por meio do Google *Street View* para visualizarmos as transformações recentes no bairro Centro de Ribeirão Preto. A consulta nos revelou, a título de exemplificação, que o endereço onde atualmente funciona a Óticas Carol (Rua Visconde de Inhaúma), que se instalou no Centro em 2018, funcionava até 2016 uma loja de produtos esportivos da própria cidade. Do mesmo modo, a Subway (também na Rua Visconde de Inhaúma), que passou a operar no Centro em 2019, até o ano de 2017 funcionava um estabelecimento para a venda de produtos eletrônicos que também era de capital ribeirão-pretano.

Figura 65 - Imagens das atuais instalações da Óticas Carol (2016) e Subway (2017) – Centro tradicional de Ribeirão Preto



Fonte: Google Street View

Portanto, duas empresas de forte capital nacional e internacional ocuparam os espaços de duas lojas de capital local, em uma clara evidência de uma reestruturação qualitativa do Centro. Neste caso, as verticalidades se impuseram às horizontalidades, em um contexto em que “[...] as empresas fazem suas escolhas espaciais estudando, mensurando, prospectando, avaliando e reavaliando. Buscam as evidências de que podem pesar todas as variáveis e que farão a opção certa” (Sposito e Sposito, 2017, p. 467).

Para além do centro tradicional, as centralidades comerciais a partir do sistema de franquias em Ribeirão Preto podem ser observadas considerando a distribuição das lojas franqueadas nos 04 *shopping centers* existentes da cidade.

O Ribeirão Shopping, o mais antigo da cidade, localizado no Jardim Califórnia, conta com um total de 81 lojas franqueadas. Situado na Zona Sul, é um dos *shopping centers* mais movimentados da cidade, com destaque para a praça de alimentação, pois está localizado próximo a muitas empresas de médio e grande porte (Figura 66).

Quadro 16 – Franquias no Ribeirão Shopping

Franquia	Sede
Água de Cheiro	São Paulo/SP
Americanflex	São José do Rio Preto/SP
Ares Perfumaria	São Paulo/SP
Artwalk	São Paulo/SP
Balão Mágico	Sorocaba, SP
Biruta Presentes	Petrópolis/RJ
Burguer King	Miami/EUA
By Kit	São Paulo/SP
Cacau Café Cafeteria	São Carlos-SP
Cacau Show	Itapevi/SP
Carmen Steffens	Franca/SP
Casa e Coisa	São Paulo/SP
Chick Bijoux	Canoinhas/SC
Chinelaria	São Caetano do Sul/SP
Chocolates Brasil Cacau	Extrema/MG
Convex Brasil	São José do Rio Preto/SP
Dipz Batata Frita	São Paulo/SP
Forma Rara	São José do Rio Preto/SP
Gelatos Parmalat	São Paulo/SP
Giraffa's	Brasília/SP
Grilleto	Araçatuba/SP
Habib's	São Paulo/SP
Havaianas	São Paulo/SP
He Shoes Concept	São José do Rio Preto/SP
Hering	Blumenau/SC
Hope	São Paulo/SP
Ice by Nice	Jaboticabal/SP
Imaginarium	São Paulo/SP
It Beach	São Paulo/SP
Jin Jin Wok	Campinas/SP
Jogê	Barueri/SP
L'Occitane	Manosque/FRA
Le Lis Blanc Deux	São Paulo/SP
Le Monnege	São José do Rio Preto/SP
Lesso	Foshan/China
Levi's	São Francisco/EUA
Lilica & Tigor	Florianópolis/SC
Lupo	Araraquara/SP
Luz da Lua	Novo Hamburgo/RS
M. Martan	São Paulo/SP
M. Officer	São José dos Campos/SP
Magic Games	Novo Hamburgo/RS
Massage Express	São Paulo/SP

Mc Donald's	Chicago/EUA
Milano Calçados	São Paulo/SP
Mousse Cake	Uberlândia/MG
O Boticário	São José dos Pinhais/PR
Óticas Diniz	São Paulo/SP
Quem disse, Berenice?	Contagem/MG
Ragazzo	São Paulo/SP
Ri Happy	São Paulo/SP
Risotto Mix	Campinas/SP
Roasted Potato	Campinas/SP
Santa Lolla	Moema/SP
Subway	Shelton/EUA
Urban, Arts	São Paulo/SP

Fonte: Pesquisa de campo e consulta nos sites do Ribeirão Shopping e das lojas franqueadas.

Elaboração: Jefferson Fernandes

Os *shopping centers* têm como sua força motriz o consumo, e isso serve de diretriz às escolhas locacionais dos empreendimentos, buscando os lugares que se apresentam como nós de circulação, aumentando o movimento de pessoas e ampliando cada vez mais o raio de deslocamento dos indivíduos para o lazer e a busca de mercadorias (Pintaudi, 1992). Dessa forma, as empresas franqueadas no Ribeirão Shopping são importantes expressões de centralidade para Ribeirão Preto e cidades vizinhas.

De acordo com informações no site da Multiplan⁵⁰, das mais de 12 milhões de pessoas que frequentaram o *shopping* em 2024, 73% pertencem às classes A e B. O mix de lojas realmente apresenta ao público uma enorme variedade de opções de consumo, desde produtos mais elitizados até os de médio padrão. Não se caracteriza, ao contrário do Novo Shopping, como sendo um “*shopping* popular da cidade”, mas também não carrega o título de “*shopping* mais caro da cidade”, posto este ocupado pelo Iguatemi desde 2013.

⁵⁰ <https://www.multiplan.com.br/shoppings/ribeiraoshopping/>

Figura 66 – Mousse Cake, Carmen Steffens, Água de Cheiro e Hering - Ribeirão Shopping



Fonte: Jefferson Fernandes

Já o Shopping Santa Úrsula, situado no bairro Centro, possui o menor número de lojas em comparação aos outros *shopping centers* (51). Este é o *shopping center* com a menor área construída de Ribeirão Preto, e seu fluxo comercial conta sobretudo com trabalhadores, moradores e visitantes do Centro devido à sua localização.

Quadro 17 – Franquias no Shopping Santa Úrsula

Franquia	Sede
Água de Cheiro	São Paulo/SP
Americanflex	São José do Rio Preto/SP
Artwalk	Itapevi/SP
Authentic Feet	São Paulo/SP
Biruta Presentes	Petrópolis/RJ
Bob's	Rio de Janeiro/RJ
Bushido	Osasco/SP
Cacau Show	Itapevi/SP
Camisaria Colombo	São Paulo/SP
Casa & Coisa	São Paulo/SP
Casa do Pão de Queijo	São Paulo/SP
Chilli Beans	São Paulo/SP
Chiquinho Sorvetes	São José do Rio Preto/SP
Contém 1g	São Paulo/SP
Cute Case	Betim/MG
Estivanelli	São José do Rio Preto/SP
Greogory	São Paulo/SP
Griletto	Indaiatuba/SP
Hering	Blumenau/SC
Jin Jin Wok	Campinas/SP
Kopenhagen	Extrema/MG
Lupo	Araraquara/SP
M. Officer	São José dos Campos/SP
Marchot	São José do Rio Preto/SP
McDonald's	Chicago/EUA
M. Martan	São Paulo/SP
Montana Grill	Porto Alegre/RS
Morana	São Paulo/SP
Mr. Beer	Arraial do Cabo/RJ
Não+Pêlo	Nova Lima/MG
Nobe	Sorocaba/SP
Nutty Up	Blumenau/SC
O Boticário	São José dos Pinhais/PR
Ragazzo	São Paulo/SP
Ri Happy	São Paulo/SP
Roasted Potato	Campinas/SP
Rosifini Calçados	Ribeirão Preto/SP
Saboon Real Care	São José do Rio Preto/SP
Sapataria do Futuro	São Paulo/SP
Siberian	São Paulo/SP
Stroke	São Paulo/SP
Subway	Shelton/EUA
Taco	Rio de Janeiro/RJ
Tip Top	Curitiba/PR

Fonte: Pesquisa de campo e consulta nos sites do Shopping Santa Úrsula e das lojas franqueadas.

Elaboração: Jefferson Fernandes

Dados do grupo Multiplan⁵¹, o mesmo que administra o Ribeirão Shopping, apontam que do total de 1,7 milhões de pessoas que frequentaram o estabelecimento em 2024, 52% pertence às classes A e B. Isto torna o Santa Úrsula um *shopping* fortemente frequentado por uma clientela de baixo e médio padrão devido à sua fácil localização no Centro. Por ter este perfil, o *shopping* não conta com grandes marcas de luxo como Colcci, Shutz, Jorge Bishoff e Euro, empresas que estão mais presentes no Iguatemi e no Ribeirão Shopping.

Figura 67 – Chilli Beans, Lupo, Morana e Cacau Show – Shopping Santa Úrsula



Fonte: Jefferson Fernandes

Em nossas pesquisas de campo constatamos que durante o período do almoço há um intenso fluxo de pessoas que trabalham no Centro (grande parte com uniformes de pequenos estabelecimentos comerciais) que realizam as suas refeições na praça de alimentação do Shopping Santa Úrsula, consumindo, destarte, produtos de franquias como Grileto, Girafas, Mc Donald's, Burguer King, etc.

O Novo Shopping, localizado no bairro Ribeirão, possui o maior mix de lojas no segmento de franquias na cidade, totalizando 102 unidades. Isto se deve, em grande parte, à sua ABL, sendo o maior *shopping* em área construída de Ribeirão Preto. Soma-se a isso a sua

⁵¹ <https://www.multiplan.com.br/shoppings/santaursula/>

localização privilegiada no entroncamento de rodovias que dão acesso às cidades vizinhas como Serrana, Cravinhos e Serra Azul.

Quadro 18 – Franquias no Novo Shopping

Franquia	Sede
Açaí da Barra	São Paulo/SP
Acqua It	Santo André/SP
Adji Men	São Paulo/SP
Água de Cheiro	São Paulo/SP
Anacapri	São Paulo/SP
Anarella	Pinhais/PR
Arezzo	Campo Bom/RS
ArtWalk	São Paulo/SP
Authentic Feet	São Paulo/SP
Baeta	São Paulo/SP
Balão Mágico Brinquedos	São José do Rio Preto/SP
Balonè	Guarulhos/SP
Bob's,	Rio de Janeiro/RJ
Brooksfields,	São Paulo/SP
Burger King	Miami/EUA
Cacau Show	Itapevi/SP
Café do Ponto	Barueri/SP
Calvin Klein	Nova York/EUA
Capodarte	São Paulo/SP
Casa do Pão de Queijo	São Paulo/SP
Chilli Beans	São Paulo/SP
Chiquinho Sorvetes	São José do Rio Preto/SP
Chocolates Brasil Cacau	Extrema/MG
Clube Melissa	São Paulo/SP
Colchões Ortobom	Rio de Janeiro/RJ
Contém 1g	São Paulo/SP
Divino Fogão	São Paulo/SP
Drill Surf'n Sport	Goiânia/GO
Equus	São Paulo/SP
Esmaltheria Nacional	São Paulo/SP
Estivanelli	São José do Rio Preto/SP
First Class	Rio de Janeiro/RJ
Fórum	Uberaba/MG
Fototica	São Paulo/SP
Gambo	Franca/SP
Girafas	Brasília/DF
Gelados Parmalat	Londrina/PR
Grão Espresso	São Paulo/SP
Griletto	São Paulo/SP
Havaianas	São Paulo/SP
He Shoes Concept	São José do Rio Preto/SP
Hering	Blumenau/SC
Hope	São Paulo/SP
Ice by Nice	Jaboticabal/SP
Imaginarium	São Paulo/SP

It Beach	São Paulo/SP
Jin Jin Wok	Campinas/SP
Jogê	Barueri/SP
Le Monnege	São José do Rio Preto/SP
Lesso	Foshan/China
Levi's	São Francisco/EUA
Lilica & Tigor	Florianópolis/SC
Lupo	Araraquara/SP
Luz da Lua	Novo Hamburgo/RS
M. Martan	São Paulo/SP
M.Officer	São Paulo/SP
Mc Donald's	Chicago/EUA
Milano Calçados	Uberlândia/MG
Montana Express	São Paulo/SP
Mousse Cake	Uberlândia/MG
Mr. Beer	Arraial do Cabo/RJ
Mr. Cat	Rio de Janeiro/RJ
Mr. Kitsch	São Paulo/SP
Multicoisas	São Paulo/SP
Noir	São Paulo/SP
Le Lis	São Paulo/SP
Le Postiche	São Paulo/SP
Nativa Spa	Curitiba/PR
Nutty Up	Blumenau/SC
Omy Folheados	Marília/SP
Opera Rock	São Paulo/SP
Óticas Carol	Barueri/SP
Paola Constance	Campinas/SP
Piuka	Catanduva/SP
Polo Play	Guarulhos/SP
Puket	Franca/SP
Quem disse, Berenice?	São Paulo/SP
Booz	Tysons Corner/EUA
Ri Happy	São Paulo/SP
Richards	Barueri/SP
Saboon Real Care	São José do Rio Preto/SP
Santa Marinella	Cotia/SP
Santa Lolla	Moema/SP
Sapataria do futuro	São Paulo/SP
Scala	Lageado/RS
Spoletto	Rio de Janeiro
Tennis One	São Paulo/SP
The Jeans Boutique	São Paulo/SP
TNG	São Paulo/SP
UV Line	São Paulo/SP
Via Veneto	São Paulo/SP
Victor Hugo	São Paulo/SP
VR	São Paulo/SP
World Games	São Paulo/SP
World Tennis	São Paulo/SP

Fonte: Pesquisa de campo e consulta nos sites do Novo Shopping e das lojas franqueadas.

Elaboração: Jefferson Fernandes

Sendo a maior centralidade do segmento na cidade de Ribeirão Preto, o Novo Shopping conta com franquias dos mais variados segmentos e para diferentes públicos. Apesar de ser conhecido como um *shopping* center de base popular, possui lojas como Victor Hugo, Anacapri e Arezzo, que atraem clientes de médio e alto padrão. É o *shopping* mais frequentado da cidade, com um total de mais 15 milhões de visitantes em 2024⁵².

Figura 68 – Açai da Barra, Arezzo, Jin Jin e Levi's – Novo Shopping



Fonte: Jefferson Fernandes

Por ser a maior superfície comercial de Ribeirão Preto, é também o nó a partir do qual ocorrem com mais intensidade as interações espaciais próximas e distantes. Tal fato se justifica pelo expressivo número de empresas franqueadas e pelo público da cidade e da região que frequenta o Novo Shopping.

Por fim, o Shopping Iguatemi, situado na Vila do Golfe, possui no seu rol um total de 67 lojas franqueadas, sendo o terceiro maior da cidade. Entre estas franquias, destaca-se a presença de marcas de luxo nacionais e internacionais como Pusco, Intissime, Café du Centre, Vinho & Ponto, Moncla, Carmen Steffens, Tea Shop, Zara e Le Petit Macarons.

⁵² https://www.novoshopping.com.br/shopping_institucional.php

Quadro 19 – Franquias no Shopping Iguatemi

Franquia	Sede
Adji Man	São Paulo/SP
Aramis	São Paulo/SP
Arezzo	Campo Bom/RS
Artwalk	São Paulo/SP
Authentic Feet	São Paulo/SP
Azure	São Paulo/SP
Bob's,	Rio de Janeiro/RJ
Burger King	Miami/EUA
Gendai	Campinas/SP
Cafê du Centre	Itapema/SC
Camisaria Colombo	São Paulo/SP
Carmen Steffens	Franca/SP
Casa do Pão de Queijo	São Paulo/SP
Calvin Klein	Nova York/EUA
Chilli Beans	São Paulo/SP
Colcci	Brusque/SC
Contém 1g	São Paulo/SP
Cute Case	Betim/MG
Dumond	São Paulo/SP
Ellus	São Paulo/SP
Euro	Rio de Janeiro/RJ
Gendai	São Paulo/SP
Greogory	São Paulo/SP
Gucci	Florença/Itália
Hering	Blumenau/SC
Ice Mellow	São Paulo/SP
Imaginarium	São Paulo/SP
Jorge Bischoff	Igrejinha/RS
Kopenhagen	Extrema/MG
Le Petit Macarons	Bento Gonçalves/RS
L'Occitane	Manosque/FRA
Lord's Trajes	Porto Alegre/RS
Lupo	Araraquara/SP
Luz da Lua	Novo Hamburgo/RS
M. Martan	São Paulo/SP
M.Officer	São Paulo/SP
Mc Donalds	Chicago/EUA
Montana Express	São Paulo/SP
Morana	São Paulo/SP
Neeche	São Paulo/SP
Pandora	Copenhague/Dinamarca
Pusco	São Paulo/SP
Schutz	Cariacica/ES
Swarovski	Wattens /Áustria
Tea Shop	Porto Alegre/RS
Tiffany &Co	Nova York/EUA
Vinho & Ponto	São Paulo/SP
Victor Hugo	São Paulo/SP
Vivara	São Paulo/SP
Zara	Arteixo/Espanha

Fonte: Pesquisa de campo e consulta nos sites do Shopping Iguatemi e das lojas franqueadas.
Elaboração: Jefferson Fernandes

É considerado o *shopping* mais moderno e elitizado da cidade, o que reflete nos empreendimentos comerciais que se localizam em seu interior (Figura 69). O Shopping Iguatemi, portanto, demonstra o interesse de grandes empresas de capital comercial/ imobiliário nacional e internacional em investir no “Brasil do interior”, captando consumidores de uma classe econômica em ascensão nos últimos anos e que segue atenta as inovações do capitalismo comercial.

Figura 69 – Pusco, Tea Shop, Le Petit Mararrons e Zara – Shopping Iguatemi



Fonte: Jefferson Fernandes

É neste *shopping*, inclusive, que estão os aluguéis mais caros para os lojistas interessados em ter a sua marca associada ao tradicional grupo Iguatemi. De acordo com notícia veiculada no site InfoMoney⁵³, marcas internacionais de luxo ocupam mais de 30% dos espaços da rede Iguatemi de *shopping centers*. Na mesma matéria, Guido Oliveira, diretor financeiro do grupo empresarial, destaca que:

⁵³ <https://www.infomoney.com.br/business/iguatemi-alimentacao-luxo/>

A gente fala que o luxo tem que conviver com o democrático. Nos nossos shoppings, você vai encontrar o luxo, mas vai encontrar uma loja muito boa da Havaianas, da Lupo e de outras marcas nacionais.

Esse relacionamento com as marcas internacionais vem de mais de 30 anos. Lembremos o caso da abertura da primeira loja física da Louis Vuitton fora da Europa, em 1989, no Iguatemi São Paulo.

O lojista está vendendo acima do que paga de aluguel, então ele está tendo uma diminuição do custo de ocupação. Isso nos dá espaço para continuar aumentando os aluguéis.

Isso mostra a fortaleza do nosso portfólio, por isso os lojistas nos procuram, pois é onde eles vendem mais.

Nesta perspectiva, os *shopping centers* e as franquias têm suas ações programadas. Estes empreendimentos têm ressignificado expressões e formas comerciais em áreas centrais de cidades médias, pois as estratégias de localização e expansão geográfica envolvem diferentes etapas e tem escalas e variáveis distintas para fins de maiores interações espaciais. A localização desses novos empreendimentos reorganiza, portanto, os fluxos inter e intraurbanos.

Como bem salienta Porto Sales (2014), a lógica territorial e econômica do sistema de franquias garante uma exclusividade territorial aos franqueados de cidades médias, ao mesmo tempo que expõe os elementos de domínio que sobrepõe os centros de decisão aos centros de consumo e aproxima os lugares pela difusão de um estilo de vida na sociedade moderna.

As racionalidades das quais fazem parte o sistema de franquias e os *shopping centers* nos coloca diante de um fenômeno novo na história da humanidade, isto é, compartilhamos simultaneamente os mesmos signos em diferentes partes do mundo. Estes signos, entendidos como os produtos de grandes marcas e o seu consumo pela sociedade moderna, nos permite pensarmos em uma desterritorialização de símbolos e identidades e a constituição de uma esfera transnacional conhecida como modernidade-mundo (Ortiz, 1994). Logo, o que está em marcha é um processo de mundialização da cultura, consubstanciado pelo processo de globalização econômica e tecnológica.

Seria interessante, mas não foi objeto desta pesquisa, o aprofundamento sobre o perfil dos clientes de cada *shopping* de Ribeirão Preto. Contudo, isto demandaria uma metodologia específica e que nem sempre é possível, pois necessitaria da autorização da administração dos *shopping centers*. Pelo objetivo da tese, os procedimentos metodológicos aqui empreendidos nos levam a compreender que a dinâmica econômica das empresas franqueadas altera fortemente processos espaciais nas duas escalas de manifestação do urbano.

Isto posto, consideramos que a presença ou ausência de franquias na cidade contribui para identificarmos as expressões de centralidade na estrutura urbana de Ribeirão Preto. Estas empresas utilizam a produtividade espacial de áreas centrais para obter ganhos de lucratividade,

o que tem contribuído com a padronização do consumo e de paisagens urbanas (Porto Sales, 2014).

As informações aqui apontadas demonstram a importância da localização das empresas para compreendermos que não se trata de uma simples decisão de planejamento e sim do reconhecimento de que “[...] os elementos do ambiente construído têm uma posição ou localização espacial como atributo mais fundamental do que incidental” e que a “decisão de onde colocar um elemento não pode ser divorciado do ‘onde’ dos outros” (Harvey, 2013, p. 357).

Entre as lojas de franquias existentes na cidade de Ribeirão Preto algumas têm como sede outras cidades do Brasil não-metropolitano do Brasil como Hering (Blumenau/SC), Microlins (São José do Rio Preto/SP), Lupo (Araraquara/SP), Casa do Construtor (Rio Claro/SP), Chocolates Brasil Cacau (Extrema/MG), Oral Sin (Londrina/PR), Carmen Steffens (Franca/SP) e Casa de Bolos. Esta última tem sede na própria cidade de Ribeirão Preto, sendo a maior rede de franquias de bolo do país, com mais de 500 lojas espalhadas pelo território nacional. Tal quadro reflete um novo cenário na economia brasileira, com a descentralização das atividades econômicas no território, com destaque aqui para as cidades médias e suas articulações na rede urbana.

Consideramos, portanto, que as cidades ao receberem essas franquias têm sua centralidade redefinida tanto na escala da cidade, como brevemente demonstrado, quanto na escala interurbana, articulando o espaço regional por meio das interações espaciais interescares. Deste modo, articulam-se as dinâmicas na dimensão da reestruturação urbana e da cidade.

Síntese

O capítulo final da tese abarca, mais precisamente, dois dos nossos objetivos específicos, a saber: “Identificar as interações espaciais articuladas por e a partir das cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, de modo a desvendar a hierarquia-heterarquia na estruturação da rede urbana”; e “Analisar a diferenciação e a lógica urbana fragmentária como processos que se manifestam na estrutura intraurbana de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto”.

Como forma de conferir empirismo à matriz teórico-analítica desta pesquisa, buscamos destacar elementos que apontam para a centralidade de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto na reunião de objetos técnicos e a geração de fluxos ligados à tecnosfera e a propagação de psicoferas que impactam na estrutura espacial intra e interurbana. A pulverização desses

elementos, portanto, se mantém articulada no processo de urbanização brasileira, com princípios que são gerais, como a interiorização da densidade técnica, mas com processos e ritmos diferenciados em cada lugar.

Constatamos que Ribeirão Preto destaca-se por um maior alcance das suas interações espaciais na rede urbana nacional e internacional, enquanto Juazeiro do Norte apresenta uma região de influência mais ampla por estar situada em uma rede urbana mais rarefeita no sertão nordestino, ou seja, distante dos centros metropolitanos e de cidades de porte intermediário. Deste modo, em Ribeirão Preto, temos uma maior densidade técnica do território considerando a presença dos objetos geográficos que analisamos e definidos como nexos espaciais. Nas duas cidades, o par hierarquia-heterarquia se expressa a partir das interações espaciais em diferentes escalas (local, regional, nacional e internacional).

Em Ribeirão Preto, há uma maior segmentação do espaço considerando a divisão norte-sul. Diversas pesquisas sobre esta cidade apontam para a fragmentação socioespacial como uma lógica presente na produção do seu espaço urbano. Embora não tenhamos mergulhado no assunto, pois este não era o nosso escopo, podemos concordar com aqueles que defendem a existência deste processo socioespacial que está na ordem contemporânea nas metrópoles e em algumas cidades médias. À guisa de comparação, na cidade cearense, não obstante os investimentos em condomínios residenciais fechados e em *shopping centers* em bairros como Lagoa Seca e Aeroporto, não constatamos uma divisão social do espaço urbano tão expressiva como na cidade média paulista. Desta maneira, não podemos afirmar a existência de uma produção fragmentária em Juazeiro do Norte, algo que demandaria uma pesquisa mais aprofundada e voltada para as novas práticas espaciais dos cidadãos.

As informações trazidas neste capítulo indicam um redesenho da espacialidade urbana nas duas escalas, ou seja, intra e interurbana, com a intensificação da circulação de pessoas, dinheiro, mercadorias, informações e ideias. Há uma redefinição do par centro-periferia tanto na estrutura interna das cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto como nos seus papéis na rede urbana a partir de uma nova e complexa divisão territorial do trabalho.



El camino a la liberación. Mónica Esgueva (2020)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

*O que vale na vida não é o ponto de partida e
sim a caminhada. Caminhando e semeando, no
fim, terás o que colher (Cora Coralina)*

Compreender os processos de reestruturação urbana e das cidades a partir de nexos espaciais (indústrias, aeroportos, *shopping centers* e franquias) em Juazeiro do Norte, no Ceará, e Ribeirão Preto, em São Paulo, foi o objetivo geral que nos guiou para a construção da presente tese de doutoramento.

Como síntese das reflexões aqui realizadas, procuramos aclarar o debate sobre as estruturas espaciais urbanas. O conjunto de elementos da tecnosfera e da psicosfera (Santos, 2012) nas duas cidades foi tematizado na perspectiva de estabelecermos objetos técnicos capazes de modificar os conteúdos da cidade e do urbano, cada qual com racionalidades (ações) que lhes são imanentes.

Nosso trabalho se insere em um momento particular da história do capitalismo, que como destacou Milton Santos (2012, p. 37), “[...] é o momento no qual se constitui, sobre os territórios cada vez mais vastos, o que estamos chamando de meio técnico- científico-informacional”. Este período é marcado pela construção ou reconstrução do espaço, e a presença de objetos técnicos no espaço, notadamente as indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias, são uma das marcas deste tempo.

Foi possível constataremos que as cidades médias possuem suas diferenças, pois se produzem a partir de formações socioespaciais distintas, com desníveis técnicos e desigualdades regionais que, de modo imperativo, interferem na constituição urbana. Vimos isto em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto.

Os nexos aqui discutidos foram tomados como articuladores, que atuam para conectar as partes e demonstrar uma relação lógica entre elas de modo a se garantir uma coesão na estrutura geral. No caso aqui analisado, os nexos surgem como possibilidades de combinar o intraurbano e o interurbano considerando as transformações na espacialidade capitalista recente. Ao se falar em “(re)estruturação”, devemos reconhecer a existência de nexos que se combinam tanto à estruturação quanto à reestruturação, isto é, em movimentos de continuidade e ruptura no espaço urbano. A proposta construída nesta tese foi pensada do ponto de vista de duas cidades médias no Brasil, tendo em vista formar uma visão mais geral sobre como ocorre a reestruturação da cidade e da rede urbana em contextos distintos.

Extraímos, deste modo, uma subdivisão da totalidade (Santos, 2012) para efeitos de análise, necessária para articular o geral (a realidade das cidades médias no Brasil) e o particular (Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto). Esses preceitos teóricos mais gerais foram desenvolvidos no decorrer da tese, que também abordou a respeito das cidades médias e de como estas se inserem na ordem capitalista mais recente. O exercício proposto, foi, justamente, o olhar mais atento a respeito das medidas necessárias para que as quantidades (de pessoas, de objetos, de

processos, etc.) se transformassem em qualidades (novas lógicas, novas formas de organização, novas estruturas), seguindo a proposta dialética apresentada na parte introdutória deste trabalho.

Entendemos que a avidez com que o capital transformou o espaço urbano de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto nas últimas décadas revela importantes fatos que se associam ao processo de reestruturação, com destaque para a mudança da dinâmica populacional e a expansão da área territorial urbana; emergência de novas centralidades com áreas residenciais, comerciais e de serviços; e a alteração da paisagem urbana, agora dominada por formas modernas, pensadas e racionalizadas do ponto de vista do capital comercial e imobiliário.

Entretanto, é necessário termos em mente que nem todas as transformações que ocorrem na ordem contemporânea podem ser teorizadas de forma equivalente ao que acontece nas áreas de maior dinamismo do Brasil e do mundo. A esse respeito, qualquer tentativa de encaixe arbitrário tem grandes chances de insucesso.

O exercício comparativo entre Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto mostrou-se necessário para reconhecermos as nuances que envolvem a realidade urbana brasileira em suas múltiplas camadas. No caso aqui específico, destaca-se a inserção mais recente de Juazeiro do Norte nestas novas lógicas econômicas e espaciais comparando-a com Ribeirão Preto. Tal fato se deve à própria situação geográfica das duas cidades, pois como nos lembra Santos (2012), o meio técnico-científico-informacional se assenta sobre os “espaços opacos” e os “espaços luminosos” no território.

Nesta perspectiva, cada cidade é única em detalhes, mas se assemelha a outras em função e padrão. O que se aprende sobre uma ajuda no estudo da outra. Tipos de localização e estruturas internas se repetem tão frequentemente que generalizações amplas e sugestivas são válidas, especialmente se limitadas a cidades de tamanho, funções e ambientes regionais similares (Harris e Ullman, 2005).

Estando as conclusões parciais das análises teóricas e empíricas já apresentadas na seção final dos capítulos da tese, repeti-las aqui implicaria em redundâncias julgadas desnecessárias. Por isso, nesta parte do texto são retomados apenas sinteticamente os resultados finais, para fins de avaliação das nossas hipóteses.

A realização da presente tese foi motivada pela constatação de algumas lacunas no que tange aos estudos urbanos em geral e das cidades médias em particular. A primeira, e principal, diz respeito à necessidade de tratar a problemática espacial urbana considerando a articulação entre as escalas intra e interurbana. Como destacamos na apresentação, buscamos dar concretude a um tema que, à primeira vista, possui conteúdo genérico: as articulações escalares.

Para inserir a dimensão multiescalar nos estudos de estrutura espacial urbana, montamos um arcabouço teórico-conceitual baseado numa visão sistêmica. Os nexos da (re)estruturação urbana e das cidades, neste contexto teórico, foram encarados como objetos técnicos que têm o papel de mediar, ou seja, de articular as estruturas espaciais interurbanas com as estruturas espaciais intraurbanas.

A implantação de objetos técnicos como as indústrias, os aeroportos, os *shopping centers* e as franquias em Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto, produziu, ou pelo menos contribuiu para a produção de outra coisa, um sistema espacial urbano distinto do anterior, com tempos e ritmos diferenciados. A pesquisa mostrou, também, que estes objetos se implantaram e se difundiram de forma desigual, tanto no espaço geográfico quanto ao longo do tempo nas duas cidades analisadas. Como resultado, sistemas espaciais inter e intraurbanos diferentes e com variadas temporalidades emergem e convivem no sistema urbano brasileiro e latino-americano.

Deste modo, partimos da visão de sistema espacial formulada por Milton Santos, segundo a qual o espaço é composto por fixos e fluxos, pelos objetos e pela sociedade. O espaço, neste sentido, é mais do que o suporte das ações humanas, sendo um fator, uma instância da própria ação humana. Como consequência sua estrutura não pode ser definida apenas pela distribuição espacial das atividades humanas e/ou das classes/camadas sociais, mas, também, pelos elementos espaciais que articulam esses usos, que proporcionam a base material para a realização dos fluxos, ou seja, pelo sistema de circulação, do qual fazem parte. Foi o caso aqui evidenciado por meio das indústrias, aeroportos, *shopping centers* e franquias. Estes elementos compõem um todo articulado, pois são definidos/redefinidos pela sociedade em seu movimento que é pleno de contradições e conflitos.

Nestes termos, a hipótese geral que norteou a elaboração desta tese pode ser considerada válida, isto é, as noções de sistema e estrutura nos permite relacionar os dois níveis escalares, levando à análise geográfica a focar muito mais nas relações do que nos suportes materiais e nas localizações. Portanto, a preocupação não deve estar nos limites, mas nos limiares dos processos e formas, de modo a se chegar a uma síntese explicativa da totalidade. Esta síntese está nos “nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades”.

Julgamos como importante neste processo de investigação identificar os agentes envolvidos e suas lógicas de atuação nos espaços urbanos regionais, notadamente entender quem são, onde e como tem se organizado na produção, apropriação e consumo do espaço dessas cidades. Procuramos, em última instância, demonstrar a importância e legitimar o estudo das estruturas urbanas, não como objetos que se fragmentam em escalas e são tratados

isoladamente, mas como objetos integrantes de um mesmo sistema conceitual e analítico: o sistema espacial. O grande desafio foi recompor, num mesmo objeto de análise, aspectos da realidade que estavam sendo tratados na literatura de forma fragmentada, sem que essa operação significasse a perda da autonomia de cada um.

No plano da produção do espaço urbano das duas cidades, é possível afirmarmos que um dos aspectos que caracterizam as iniquidades socioespaciais baseia-se, fundamentalmente, no poder de influência daqueles cidadãos e/ou grupos sociais que, por já deterem um elevado nível de poder socioeconômico e influência política podem, efetivamente, interferir no processo de condução e direcionamento dos investimentos privados e públicos no espaço. Logo, suas demandas conjuntas e interesses particulares são contemplados em detrimento das demandas dos demais cidadãos menos favorecidos, sobretudo, aqueles que moram em espaços segregados. Em outros termos, a iniquidade socioespacial se estabelece na medida em que se possibilita dotar melhor os espaços da cidade que já são aqueles onde moram os privilegiados.

Neste sentido, amplia-se o estranhamento entre os setores que compõe o espaço urbano. Este estranhamento também se torna válido mesmo em contextos de compartilhamento espacial entre os distintos segmentos sociais. Devido a maior densidade técnica do território e complexidade do contexto urbano, observamos que em Ribeirão Preto há uma maior proliferação de espaços autosssegados e áreas de favelização do que se observa em Juazeiro do Norte. Isto nos permite inferir que o aprofundamento da diferenciação socioespacial, que aponta para uma lógica fragmentária da cidade, é mais evidente na cidade média paulista. A fragmentação socioespacial em Ribeirão Preto, inclusive, pode ser melhor compreendida a partir da leitura de trabalhos como os de Dal Pozzo (2015), Pereira (2018) e Santos (2024).

A análise comparativa entre Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto mostrou-se bastante desafiadora, pois exigiu um enorme agrupamento de informações e realização de trabalhos de campo em duas cidades situadas em pontos distantes do território brasileiro. Embora com diferenças expressivas entre as duas cidades médias, o processo de urbanização capitalista brasileiro e latino-americano apresenta como tendência geral a produção de um espaço urbano desigual.

A redefinição dos lugares em termos de espaços propícios aos investimentos do grande capital privado em termos de renda, mercado de trabalho, consumo, empregos, etc., permitiu que as empresas mudassem suas estratégias espaciais, passando a focar, do ponto de vista da rede urbana, em estratos intermediários que passaram a favorecer a acumulação e a reprodução do capital. É aí que as cidades médias entram em cena como espaços urbanos capazes de oferecer uma rentabilidade maior aos capitais comerciais, sobretudo os internacionais, que

acabam por lançar essas cidades na lógica global da mundialização e acumulação do capital. Em diferentes momentos nas últimas décadas, as cidades médias foram capturadas pelos processos capitalistas, chamadas, então, a fazer parte da dinâmica socioespacial contemporânea.

Vimos como, em Juazeiro do Norte e em Ribeirão Preto, tais dinâmicas e processos ganharam contornos diferentes. Cada uma destas cidades, com suas diferenças, suas particularidades, em tempos-espacos e conjunturas específicas, passou a integrar as lógicas econômicas e as estratégias espaciais dos agentes econômicos hegemônicos.

A velocidade destas transformações abre, portanto, para a possibilidade de se pensar as diferenças e particularidades da produção dos espaços urbanos e regionais no que se refere às temporalidades. Neste processo, vimos que Juazeiro do Norte se articula à mundialização do capital de forma mais veloz nos últimos anos do que Ribeirão Preto.

Quanto à dinâmica empreendida pelo setor industrial, a balança comercial das duas cidades é capaz de expressar as articulações interescares mais distantes a partir dos produtos que saem e que adentram os territórios de Juazeiro do Norte e de Ribeirão Preto. Embora não sejam cidades que contem com grandes indústrias nacionais de transformação, a força dos agentes econômicos locais com seus produtos diversos, com pequenos e médios negócios, chega em diferentes países do mundo. Isto é revelador de como a globalização se materializa e se apropria dos espaços urbanos. Do mesmo modo, os rebatimentos espaciais na escala intraurbana são notáveis considerando as instalações industriais que criam novas expressões de centralidade, caso aqui evidenciado a partir do Distrito Empresarial de Ribeirão Preto, na Zona Norte, e do Distrito Industrial do Cariri, em uma área que interliga Juazeiro do Norte com as cidades vinhas de Crato e Barbalha.

O setor aéreo das cidades médias analisadas segue a tendência verificada no Brasil de aumento do número voos e de passageiros, o que implica na necessidade de investimentos na infraestrutura aeroportuária. Os fluxos aéreos a partir de e em direção às cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto são importantes dados que confirmam a perspectiva analítica da hierarquia-heterarquia urbana (Catelan, 2013). Este olhar sobre o papel das cidades médias na dinâmica econômica empreendida pelo setor aéreo é reforçado pelo papel de Ribeirão Preto como sede de uma das principais companhias aéreas do Brasil: a Voepass.

Na escala das cidades, observamos uma expressiva diferença no que se refere aos locais de instalação dos aeroportos. Enquanto em Juazeiro do Norte o Aeroporto Orlando Bezerra de Menezes atuou como um importante vetor para a expansão e modernização da parte nordeste da cidade - com empreendimentos comerciais e imobiliários de médio e alto padrão -, o

Aeroporto Dr. Leite Lopes em Ribeirão Preto, localizado na Zona Norte, é cercado por favelas e ocupações irregulares. Neste último caso, o aeroporto é tido como objeto que reforça as desigualdades na cidade.

Sobre os *shopping centers*, Ribeirão Preto, por possuir uma maior economia urbana, conta com 04 grandes superfícies comerciais desta natureza, dotando a cidade de uma policentralidade comercial e imobiliária que modificou a estrutura do seu tecido urbano ao longo do tempo. Entre estes *shopping centers* existem diferentes perfis conforme o padrão de renda das pessoas que o frequentam, tendo o “*shopping popular*”, caso do Novo Shopping, e o “*shopping de luxo*”, caso do Iguatemi. O Ribeirão Shopping, na Zona Sul, foi o primeiro *shopping* a ser construído em uma cidade média do Brasil, fato que nos leva a concluir que Ribeirão Preto já despontava como um dos principais centros comerciais do interior do Brasil ainda na década de 1980.

Já Juazeiro do Norte conta com 02 *shopping centers*, unidades que disputam a centralidade comercial da cidade com o centro tradicional. O Cariri Shopping foi o principal indutor para a criação de um novo centro na cidade no final dos anos 1990 no bairro Triângulo e adjacências. O La Plaza Shopping, por sua vez, situado no bairro Lagoa Seca, embora com instalações modestas, tem como público-alvo pessoas de médio e alto padrão aquisitivo da cidade e da região. Há neste caso, também, a lógica de uma diferenciação social a partir da frequência do público nos espaços comerciais.

Estes *shopping centers* em Ribeirão Preto e Juazeiro do Norte são administrados por grupos empresariais como Multiplan, Iguatemi, Savoy, Allos e Imalls, que apresentam no seu portfólio uma rede de cidades fortemente interligada economicamente. Além disso, estas superfícies comerciais abrigam lojas de diversos tipos que tornam a economia do território mais complexa.

No tocante às franquias, percebemos que nas duas cidades há uma requalificação do centro tradicional a partir da implantação de novos estabelecimentos comerciais. Os quadros com as sedes das empresas franqueadas nos mostram uma trama escalar no território que só é possível graças a fluidez do capitalismo e adaptação dos espaços urbanos às novas lógicas do mercado. Embora presente na área do centro antigo, é especialmente nos *shopping centers* que as franquias ganham sua expressão maior. Tanto em Juazeiro do Norte como em Ribeirão Preto há uma diferenciação social quanto ao tipo de franquias que se instalam nos diferentes *shopping centers* da cidade, pois varia também o perfil dos clientes conforme a sua condição de renda.

Apesar de uma maior presença de empresas franqueadas com sedes em capitais nacionais como São Paulo e Rio de Janeiro, é comum encontrarmos lojas que foram fundadas

em centros intermediários da rede urbana brasileira. A cidade de Ribeirão Preto, inclusive, é sede de uma das principais franquias do Brasil, a Casa de Bolo (a maior neste segmento), marca que contém mais de 500 unidades distribuídas pelo Brasil.

Essa abordagem comparativa, que vislumbrou as semelhanças e diferenças entre as duas cidades, e suas relações com as dinâmicas regionais, nacionais e internacionais, logrou ser importante por demarcar aspectos espaço-temporais que, muitas vezes, são deixados de lado. A tão propalada homogeneização do espaço, que teria sido alcançada com o desenvolvimento da técnica, da informação e da ciência, que juntos constituem o meio técnico-científico informacional, segundo Santos (2012), em verdade diferenciou ainda mais o espaço nacional, regional e local, inclusive em termos de tempo.

A instrumentalização do espaço destaca as cidades de Juazeiro do Norte e Ribeirão Preto como territórios que se articulam ao movimento das forças hegemônicas da mundialização. Deste modo, buscamos compreender como duas cidades médias brasileiras, situadas em diferentes regiões do país, com histórias, agentes, processos e dinâmicas que não são necessariamente de mesma natureza, passaram a ser integradas à expansão do capitalismo brasileiro e se constituíram enquanto plataformas de acumulação do capital.

O espaço urbano das cidades aqui investigadas foi, portanto, entrecortado e realinhado em função de relações econômicas e políticas que tiveram um amparo local na sintonia com o movimento do mundo, engendrado por um sistema de técnicas que organiza a materialidade e está a serviço de determinados interesses. Dentro desse contexto, o espaço urbano deve ser lido como uma instância condicionante e condicionada, um produto concreto de manipulações que podem ser realizadas a partir de inúmeras intencionalidades.

Os nexos espaciais da (re)estruturação urbana e das cidades foram tomados como caminhos possíveis para a compreensão desta totalidade em movimento. Da nossa parte, nos esforçamos em propor uma síntese explicativa, sem a ousadia de generalizações, pois a realidade certamente é mais complexa do que simples esquemas de análise, havendo sempre, pois, a necessidade de se buscar novas formas de representá-la.

Finalizado o texto, ainda pode soar como inconsistente uma síntese explicativa das articulações e transformações entre as estruturas espaciais intra e interurbana, afinal, a tradição da pesquisa urbana de divisão das duas escalas ainda se faz fortemente presente e, muitas vezes, necessária. Porém, há na cidade contemporânea uma sintonia interescalar e multidimensional a ser revelada, e entendemos que a perspectiva dos nexos é parte essencial para abordarmos os acontecimentos atuais e futuros no espaço urbano. É aí que reside a maior contribuição desta tese. Esperamos que, a partir deste ângulo particular de investigação, possamos contribuir para

o avanço analítico dos estudos urbanos e regionais, apreendendo os papéis e as funções das cidades médias em múltiplas dimensões e escalas espaciais.



Livros e Pequeno Pássaro. Kestutis Kasparavicius (1954)

REFERÊNCIAS

*Caminho se conhece andando
Então vez em quando
É bom se perder
Perdido fica perguntando
Vai só procurando
E acha sem saber
(Chico César)*

ABATE, Alexandre Antônio. **As vozes da fragmentação socioespacial**: Uma leitura pelas lentes da mobilidade e da acessibilidade urbanas de cidadãos que habitam a periferia de Ribeirão Preto -SP. 2022. 270 f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2022.

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL – ANAC. **Base de dados estatísticos do transporte aéreo**. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.gov.br/anac/ptbr/assuntos/dados-e-estatisticas/dados-estatisticos/dados-estatisticos>. Acesso em: 10 fev. 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SHOPPING CENTERS - ABRASCE. **Site institucional**. Disponível em: <https://abrasce.com.br/>. Acesso em: 11 dez. 2023

AZEVEDO, J. C; ORTIGOZA, S. A. G. Instalações e ampliações de aeroportos e seus impactos sócio-ambientais em cidades paulistas: o caso de Ribeirão Preto. **Anais do VII Simpósio de Transporte Aéreo**. Rio de Janeiro, 2008

BAENINGER, R; **Por Dentro do Estado de São Paulo** - Polos Regionais: São José dos Campos, Sorocaba e Ribeirão Preto. Vol. 3. 1ª ed. Campinas: NEPO-UNICAMP, 2010.

BATELLA, Wagner. **Os limiares das cidades médias**: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni-MG. 2013. 228 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2013.

BAYER, M. S. M. **Espaço urbano, aeroporto e legislação aeronáutica**: o caso de São José dos Campos SP. 2009. 168 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento, Universidade do Vale do Paraíba, São José dos Campos, 2009.

BORSODORF, Axel. Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. **EURE**, Santiago, v. 29, n. 86, p. 37-49, mai. 2003

BRENNER, Neil. Restructuring, Rescaling, and the Urban Question. **Critical Planning**. Summer 2009.

BRENNER, Neil. Teses sobre a Urbanização. **E-metropolis**. Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais, v. 5, n. 19, p. 6-26, 2014.

CALDEIRA, T. P. R. **Cidades de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CALIL JÚNIOR, Ozório. **O centro de Ribeirão Preto**: os processos de expansão e setorização. Dissertação 2003. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – EESC/USP, São Carlos.

CAMAGNI, Roberto. **Economía urbana**. Barcelona: Editorial Antoni Bosch, 2005.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A natureza do espaço fragmentado. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território**: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec, 1994. p. 191-197.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Diferenciação Socioespacial. **Cidades**, v. 4 n. 6, p. 45-60. 2007.

CASTRO, Cláudio de Moura. **A prática de pesquisa**. São Paulo: Editora Mcgrawhill, 1977

- CASTRO, Francisca Fernanda Batista de. **Região metropolitana do Cariri frente aos planos estratégicos do governo estadual**: um olhar a partir do projeto cidades do Ceará I Cariri Central. 2017. 204 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2017.
- CASTRO, Iná Elias. O problema da escala. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CÔRREA, Roberto Lobato (org.) **Geografia: Conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995
- CATELAN, Márcio José. **Heterarquia Urbana**: interações espaciais interescares e cidades médias. 2012. 227 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2012.
- CATELAN, Márcio José. **Heterarquia Urbana**: Interações espaciais interescares e cidades médias. 1. ed. São Paulo: Editora UNESP, 2013. v. 1. p. 291
- CAVA, Ralph Della. **Milagre em Joazeiro**. Tradução Maria Yedda Linhares Milagre em Joazeiro. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1976.
- CEARÁ. Casa Civil. **Lei Complementar nº 78, de 26 de junho de 2009**. Dispõe sobre a criação da Região Metropolitana do Cariri, cria o Conselho de desenvolvimento e Integração e o fundo de Desenvolvimento e integração da Região Metropolitana do Cariri –FDMC, altera a composição de Microrregiões do Estado do Ceará e dá outras providências. Fortaleza: DOE publicado em 03 de julho de 2009. Série 3, Ano I, n. 121. Caderno 1/2
- CEARÁ, Governo do Estado. Secretaria de Infraestrutura (SEINFRA). **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Juazeiro do Norte**: Relatório de questões / módulo conceito, 2000.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Cidades**, v. 4, n. 6, 2007, p. 62-72
- CORRÊA, Roberto Lobato. Estudos sobre a rede urbana. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1995.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **A Rede Urbana**. São Paulo: Editora Ática, 1989.
- COUTO, Edna Maria Jucá; ELIAS, Denise. Evolução do comércio e dos serviços em uma cidade média no Brasil. **Revista GeoUECE**, v. 4, n. 7, p. 09-35, 2015.
- DAL POZZO, Clayton Ferreira. **Fragmentação socioespacial em cidades médias paulistas**: os territórios do consumo segmentado de Ribeirão Preto e Presidente Prudente. 2015. 400 f. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2015.
- DAMIANI, Amélia Luisa. **A geografia e a construção da cidadania**. A geografia na sala de aula. São Paulo: Contexto, 2006
- DOMINGUES, Álvaro. **Formas e escalas da urbanização difusa**: interpretação e intervenção em Portugal. In: *forgeo*. Lisboa, Edições Colibri, 1999, p. 43-64.
- ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. Tradução de Gilson Cesar Cardoso de Souza. São Paulo: Perspectiva, 2007

ELIAS, Denise. **Globalização e Agricultura: a Região de Ribeirão Preto**. 1. ed. São Paulo: EDUSP, 2003.

EUFRÁSIO, Mário A. **Estrutura urbana e ecologia humana: a escola sociológica de Chicago (1915 1940)**. São Paulo: Curso de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade de São Paulo; Ed. 34, 1999.

FERNANDES, Jefferson Santos. **A Geografia das redes de serviços de saúde no Cariri cearense**. 2020. 191 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2020.

FERNANDES, Jefferson Santos. Cidades médias e reestruturação urbana no Nordeste brasileiro. **Terra Livre**, [S. l.], v. 2, n. 57, p. 526–552, 2022.

FERNANDES, Jefferson Santos. Rede urbana e saúde coletiva: a centralidade do Crajubar a partir dos serviços de saúde. **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína, v. 16, n. 8, p. 15-29, nov. 2019.

FERNANDES, Jefferson Santos. **Territorialização da Estratégia Saúde da Família na cidade de Aurora-CE: uma perspectiva de análise geográfica**. 2018. 90 f. Monografia (Licenciatura em Geografia) - Universidade Federal de Campina Grande, Cajazeiras, 2018.

FERNANDES, Jefferson Santos; CATELAN, Márcio José Veríssimo. Cidades médias e as expressões da hierarquia-hetararquia no sistema urbano brasileiro. **Mercator**, Fortaleza, v. 22, julho de 2023.

FREITAS, Wagner Cinelli de Paula. **Espaço urbano e criminalidade: Lições da Escola de Chicago**. São Paulo: IBCRRIM, 2002, 150 p.

GERVAIS-LAMBONY, Philippe. La ségrégation dans la grande ville, un essai de définition. In: GERVAIS-LAMBONY, Marie-Anne (Éd.). **Les très grandes villes dans le monde**. Paris: Atlande, 2001

GIDDENS, Anthony. **A constituição da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 1984.

GOMES, Marcos Antônio Silvestre. **Os parques e a produção do espaço urbano**. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. O Debate sobre a Reestruturação Produtiva no Brasil. **RA'EGA**, 2011, p.51-57.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

GUIMARÃES, Raul Borges. Atores políticos, representação social e produção da escala geográfica. In: MELO, Jayro Gonçalves (Org.). **Espiral do espaço**. Presidente Prudente: GASPERR, 2003. p. 7-21.

HARRIS, Chauncy; ULLMAN, Edward. A natureza das cidades. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 2, n. 3, p. 145-163, 2005.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 6ª ed. São Paulo: Loyola, 1996.

HORONJEFF, Robert. **Aeroportos: Planejamento e Projeto**. Tradução: Heitor Lisboa de Araújo. Rio de Janeiro: Editora Ao Livro Técnico, 1966.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Disponível em: https://houaiss.uol.com.br/corporativo/apps/uol_www/v6-0/html/index.php#1. Acesso em: 02 jun. 2022

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Regiões de Influência de Cidades - 2007**. Rio de Janeiro. IBGE, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Regiões de Influência de Cidades - 2018**. Rio de Janeiro. IBGE, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Tipologia intraurbana**. Espaços de diferenciação socioeconômica nas concentrações urbanas do Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

KOSIK, Karel. **Dialética do concreto**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

KUHN, Thomas Samuel. **A estrutura das revoluções científicas**. Tradução de Beatriz Vianna Boeira e Nelson Boeira. 3.ed. São. Paulo: Perspectiva, 1992.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1986.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Editora Moares, 1991.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação urbano-industrial no estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: **Espaço & Debates**. São Paulo: NERU, n.38, 1994, p.54-61.

LOPES, Luciana Suarez. **Ribeirão Preto: A Dinâmica da economia cafeeira de 1870 a 1930**. Ribeirão Preto: Fundação Instituto do Livro, 2011.

LUKÁCS, G. **Introdução a uma estética marxista**: sobre a particularidade como categoria da estética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1970.

MARCONDES, Renato Leite; REGISTRO, Tânia. A formação histórica de Ribeirão Preto. In: SILVA, Adriana; ROSA, Lilian (Orgs.). **Patrimônio Cultural do Café da Terra Vermelha**. Ribeirão Preto: Fundação Instituto do Livro, 2012.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 2000.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro I, volume I. Tradução de Reginaldo Sant'Anna. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço**: uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand. Brasil, 2008.

MATOS, R. Migração e urbanização no Brasil. **Geografias**. v. 8, n. 1, Belo Horizonte. 2012. p. 7-23.

MELAZZO, E. S.; CASTRO, C. A. A Escala Geográfica: noção, conceito ou teoria? **Terra Livre**, Presidente Prudente, v. 2, n. 29, p. 133-142, ago./dez. 2007

MENDES, Luís. Cidade pós-moderna, gentrificação e a produção social do espaço fragmentado. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 13, n. 26, p. 473-495, 2011.

MERLO, E. M. **O desempenho do setor de franquias no Brasil: um estudo exploratório dos principais condicionantes de performance**. 2000. 113f. Tese (Doutorado em Administração) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, USP, São Paulo, 2000.

MICHAELIS. **Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa**. 2016. Disponível em: <http://michaelis.uol.com.br/>.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Secretaria de Comércio Exterior. **Exportação e Importação Municípios**. Brasília, DF, 2022. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio>. Acesso em: 15 jul. 2022.

MIRANDA NETO, José Queiroz. **Os nexos de re-estruturação da cidade e da rede urbana: o papel da Usina Belo Monte nas transformações espaciais de Altamira-PA e em sua região de influência**. 2016. 370p. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2016.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. Morfologia urbana da cidade: aspectos sobre cidades de porte médio do estado de São Paulo. **Brazilian Geographical Journal: Geosciences and Humanities research médium**. V.6; n. 2. p. 204-223, 2015.

MORAIS, J. F. R. **Filosofia da ciência e da tecnologia: introdução metodológica e crítica**. 6.ed. Campinas, SP: Papirus. 1997.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Ideologias geográficas**. São Paulo. Hucitec, 2002

MORIN, Edgard. **Ciência com consciência**. Trad.: Maria D. Alexandre e Maria Alice Sampaio Dória. 2a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1998.

MOTTA, Marcelo Paiva da; CARVALHO, Ronaldo Cerqueira. Redes de sedes e filiais de empresas no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**, v. 61, p. 49-66, 2017

NASCIMENTO, Diego Coelho do. **Ser-Tão “metropolitano”: espacialidade e institucionalidade na Região Metropolitana do Cariri**. 2018. 261 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2018.

NAVEZ-BOUCHANINE, Françoise. **La fragmentation en question: des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale**. Paris: L’Harmattan, 2002, p. 19-103.

ORTIZ, Renato. **Mundialização e Cultura**. São Paulo: Editora Brasilense, 1994

PEREIRA JÚNIOR, E. A.; SPOSITO, E. S. Economia política do território e estratégias de atração de investimentos – a geografia da subvenção industrial no ceará como exemplo. **GEOUSP Espaço e Tempo** (Online), 2013, p. 03-18. doi: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2013.75434.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. **A nova condição urbana: espaços comerciais e de consumo na reestruturação da cidade - Juazeiro do Norte/CE e Ribeirão Preto/SP**. 2018. 485 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2018.

PEREIRA, Paulo César Xavier. Agentes imobiliários e reestruturação: interesses e conflitos na construção da cidade contemporânea. In: Pereira, Paulo Cesar Xavier (Org.). **Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da America Latina**. São Paulo: FAUUSP, p. 23-31, 2011.

PIAGET, Jean; GARCIA, Rolando. **Psicogênese e História das Ciências**. Lisboa: Dom Quixote, 1987.

PINTAUDI, Silvana Maria. **Templo da Mercadoria**. Estudo sobre os shopping centers do estado de São Paulo. 156 f. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo, 1989.

POPPER, Karl. **A lógica da pesquisa científica**. Tradução de Leonidas Hegenberg e Octanny Silveira da Mota. São Paulo: Cultrix, 1972.

PORTO-SALES, Andréa Leandra. **A Situação Espacial de Franquias na América do Sul: morfologia e centralidade urbanas em cidades médias da Argentina, Brasil e Chile**. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente – 2014

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

QUEIROZ, Ivan da Silva. **A metrópole do Cariri: institucionalização no âmbito estadual e a dinâmica urbano-regional da aglomeração Crajubar**. 2013. 203 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.

ROLNIK, Raquel; FRÚGOLI, Heitor. Reestruturação Urbana da Metrópole Paulista: a Zona Leste como território de rupturas e permanências. In: **Cadernos Metrópole**, v. 6, São Paulo: 2001.

ROMERO, Hamilton. **Reestruturação da cidade e centralidade urbana: uma análise dos papéis das franquias em Dourados/MS**. 2022. 233 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal da Grande Dourados, 2022.

SANTOS, M. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Hucitec, 1978

SANTOS, Milton. A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo. In: SANTOS, Milton et al. **O novo mapa do mundo – fim do século e globalização**. São Paulo: Hicitec/ANPUR, 1993.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: espaço e tempo, razão e emoção**. 4ª ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo: EDUSP, 2009

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia; SILVEIRA, Maria Laura. Prefácio. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território: globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994. p. 11-13.

SÃO PAULO. **Lei complementar nº 1.290, de 06 de julho de 2016**. Cria a Região Metropolitana de Ribeirão Preto e dá providências correlatas. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, SP, 7 jul. 2016. Seção 1, p. 1.

SCOTT, Allen; STORPER, Michael. **The nature of cities: the scope and limits of Urban Theory**. In: International journal of urban and regional research, Volume 39, Issue 1, Version of Record online: 30 Mar 2014.

SEADE. **Atlas Seade da Economia Paulista**. São Paulo: Seade - Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados, 2009

SÉGUIN, Anne-Marie. Les quartiers: des lieux de fragmentation? **Cahiers de géographie du Québec**, v. 55, n. 154, p. 69-73, 2011.

SILVA, Adriana Capretz Borges. **Campos Elíseos e Ipiranga: Memórias do antigo barracão**. Ribeirão Preto: COC, 2006.

SILVA, José Borzacchiello da. Reestruturação produtiva e reconfiguração da área Central de Fortaleza. **Mercator (Fortaleza)**, v. 14, n. 3, p. 75-88, 2015.

SILVA, José Borzacchiello da; GONÇALVES, Tiago Estevam. Urbanização e produção da cidade: shopping centers na dinâmica de novas centralidades em Fortaleza-CE. **Geosul**, v. 27, n. 53, p. 63-88, 2012.

SILVA, William Ribeiro. Reestruturação urbana e shopping centers: os nós dos nós da rede urbana. In: **Anais do Encontro de Geógrafos da América Latina**, 2013, Lima. 14 EGAL, 2013. v. 1. p. 1-20.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **Espaço e Tempo**, São Paulo, nº 21, pp 15-31, 2007.

SMITH, Neil. Geografia, diferencia y políticas de escalas. **Terra Livre**, São Paulo, v. 18 n. 19, p.127-146, dez. 2002.

SOJA, E. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Da “diferenciação de áreas” à “diferenciação socioespacial”: A “visão (apenas) de sobrevôo” como uma tradição epistemológica e metodológica limitante. **Cidades**, vol. 4, nº 6, pp. 101 - 114, 2007.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008

SPOSITO, E. S. TRINDADE, Thiago Aparecido. Produção do espaço urbano: poder e conflito no projeto de expansão do Aeroporto de Viracopos em Campinas, SP. **Caderno Prudentino de Geografia**, 2007, nº 29 - 157-180

SPOSITO, Eliseu Savério. LACERDA, Vanessa de Moura; SILVA, Késia Anastácio. Mobilidade cotidiana e acessibilidade na cidade fragmentada: o caso de Ribeirão Preto. **Cidades**, 2022, v. 14, n. 23, p. 136-160.

SPOSITO, Eliseu Savério. Geografia e Filosofia. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão aos pedaços: Economia, urbanização e cidades no Estado de São Paulo**. Tese (Livre Docência), Unesp, Presidente Prudente, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O desafio metodológico da abordagem interestelar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo. **Cidades**. V. 3, n. 5, 2006, p. 143-157

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (org.). Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos. **Projeto de pesquisa**. Presidente Prudente, 2018.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A cidade dentro da cidade. Uma Edge city em São José do Rio Preto. **Scripta Nova**. Revista electrónica de geografia y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, v. VII, n.146, [s.p.].

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Orgs). **A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: [s.n.], 2001, p. 609-643.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação da cidade e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 233-253.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reestruturação da cidade. In: MELO, J. G. (Org.). **Região, cidade e poder**. Presidente Prudente: UNESP, 1996

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; CATELAN, Márcio José. Hierarchy and heterarchy in Brazil's urban network. **Brazilian Geographical Journal: geosciences and humanities research medium**, v. 5, n. 2, p. 556-574, July/ Dec. 2014.

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

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

SUZIGAN, Wilson. **Indústria brasileira: origem e desenvolvimento**. São Paulo: Brasiliense, 1996.

TEIXEIRA, Sérgio Henrique de Oliveira; CATELAN, Márcio José Verissimo. Novas articulações da rede de cidades no Brasil: uma análise das heterarquias por meio do sistema de movimento aeroviário. **Sociedade & Natureza**, v. 31, p. 1-23, 2017

TOURINHO, Helena Lúcia Zagury. **Estrutura urbana de cidades médias amazônicas: análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana**. 2011. 576p. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) - Universidade Federal de Pernambuco, 2011

TRINDADE JUNIOR, Saint-Clair. **A cidade dispersa: os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana**. 1998. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, 1998.

ULLMAN, Edward Louis. **Geography as Spatial Interaction**. Seattle and London: University of Washington Press, 1980.

VAINER, Carlos Bernardo. As Escalas do poder e o poder das escalas: O que pode o poder local? In: **Anais do VI Encontro da ANPUR**: Rio de Janeiro, 1995. p140 151.

VAINER, Carlos Bernardo. Lugar, região, nação, mundo: explorações históricas do debate acerca das escalas de ação política. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, nov., v.8, n.2, 2006, pp. 9-29.

VILLACA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP; Lincoln Institute, 1998.

VILLACA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global, 1986

ZAMBONI, D. P. **A territorialidade do capital: da fazenda ao condomínio, desenhando a cidade**. 2018. 259f. Tese (Doutorado em Planejamento e Gestão do Território) - UFABC. 2018.

APÊNDICES

Apêndice 1 – Enquetes aplicadas nos aeroportos

1. Sexo: () Masculino () Feminino

2. Idade: _____

3. Qual seu nível de escolaridade?

- () Analfabeto () Ensino médio completo
() Ensino fundamental incompleto () Ensino superior incompleto
() Ensino fundamental completo () Ensino superior completo
() Ensino médio incompleto

4. Qual a sua faixa de renda familiar?

- () Até 01 salário mínimo () De 05 a 10 salários mínimos
() De 01 a 02 salários mínimos () Acima de 10 salários mínimos
() De 02 a 05 salários mínimos

5. Qual a sua ocupação?

6. Onde você trabalha/estuda?

7. Deslocamento: () Embarque () Desembarque

Local de origem ou destino: _____

8. Motivo da viagem

- () Negócios () Tratamento de saúde
() Turismo () Residência
() Visita familiar () Estudos
() Eventos () Outros _____

9. Você tem pontos positivos para destacar sobre a cidade?

10. Você tem pontos negativos para destacar sobre a cidade?

Caso o entrevistado resida na cidade

11. Você reside em qual bairro de [nome da cidade]?

12. Há quanto tempo você mora em [nome da cidade]?

13. Quais lugares você mais frequenta em [nome da cidade]?

14. Onde você faz suas compras da semana ou do mês? [Especificar o local]

15. Você vai ao shopping?

() Sim () Não

[Em caso de resposta afirmativa]

Qual? _____

Com que frequência?

() Constantemente () Às vezes () Dificilmente

16. Você vai ao centro da cidade?

() Sim () Não

[Em caso de resposta afirmativa]

Com que frequência?

() Constantemente () Às vezes () Dificilmente

16. Você utiliza transporte coletivo na cidade?

() Sim () Não

[Em caso de resposta afirmativa]

Para quê? _____

Com que frequência?

() Constantemente () Às vezes () Raramente

17. Você utiliza transporte por aplicativo?

() Sim () Não

[Em caso de resposta afirmativa]

Para quê? _____

Com que frequência?

() Constantemente () Às vezes () Raramente

18. Você possui/utiliza veículo próprio para se locomover na cidade?

() Sim () Não

[Em caso de resposta afirmativa]

Qual? _____ Para quê? _____

Com que frequência?

() Constantemente () Às vezes () Raramente

Apêndice II – Roteiro de entrevista com proprietário de franquia

1. Qual a sua função na empresa?
2. Quantos funcionários trabalham nesta empresa?
3. Conte sobre conceito da franquia Pizza Hut e o tipo de negócio que ela movimenta.
4. Como surgiu o projeto da franquia Pizza Hut em Juazeiro do Norte?
5. Por que a escolha deste local na cidade?
6. Qual o público-alvo da empresa?
7. Há projeto para a expansão da franquia na cidade?
8. Quais as potencialidades que a cidade oferece para este negócio?
9. O que poderia melhorar na cidade para a ampliação deste tipo de negócio?
10. Gostaria de acrescentar algum ponto não mencionado nesta entrevista?

Apêndice III - Roteiro das entrevistas com cidadãos

A – Questões introdutórias

1. Qual sua idade?
2. Qual seu nível de escolaridade?
3. Qual sua faixa de renda familiar aproximada?
4. Qual a sua ocupação?
5. Onde você trabalha/estuda?
6. Descreva sua rotina num dia comum

B – Habitação

7. Em que bairro você mora?
8. Há quanto tempo você mora neste bairro?
9. E onde morava antes?
10. Como é o seu bairro? Você consegue descrevê-lo?
11. A casa em que mora hoje é própria? Financiada? Alugada? Cedida?
12. Como é a sua casa? Você consegue descrevê-la?
13. Do que você gosta e do que você não no seu bairro?
14. Gostaria de se mudar se pudesse? Caso sim, para qual bairro você iria?
15. Em qual bairro da cidade você não moraria?
16. Você considera o seu bairro seguro?
17. Vocês adotam medidas de segurança em casa?
18. O que você acha de viver em um condomínio fechado? [Em caso de resposta positiva]

C – Lazer

19. Como é o seu lazer? Onde?
20. Qual a frequência das suas atividades de lazer?
21. Tem espaços públicos no bairro em que mora (praças, parques, feiras, pista de caminhada, biblioteca, calçadão etc.)? Você o utiliza?
22. E espaços públicos em outros bairros, você utiliza?

D – Mobilidade

23. Como você se locomove na cidade?

- 24. Você vai a algum lugar a pé ou de bicicleta?
- 25. Utiliza transporte coletivo [lotação/ônibus]?
- 26. Utiliza aplicativos como Uber, 99 etc.?
- 27. Você já utilizou/frequentou o Aeroporto da cidade? [Em caso de resposta positiva]
Viajou para quais destinos?
- 28. Vai ao centro da cidade?
- 29. Se fosse explicar para alguém que não conhece [cidade] onde fica o centro da cidade, como você localizaria/delimitaria?

E – Consumo

- 30. Onde faz as compras da semana ou do mês?
- 31. Onde você compra roupas e sapatos?
- 32. Vai ao shopping center?
- 33. Em qual?
- 34. Fazer o quê?
- 35. Costuma comprar sem sair de casa? Por internet, telefone, aplicativo? Por quê? O que compra?

F – Trabalho

- 36. Quanto tempo leva para ir e voltar do trabalho?
- 37. Você costuma voltar para casa na hora do almoço?
- 38. Seu emprego possibilita trabalhar em casa? Faz isso com frequência?
- 39. Seu trabalho atual é formal ou informal, setor público ou privado?
- 40. Há quanto tempo?

G – Outros temas não contemplados

- 79. De que lugares você gosta mais em [cidade]?
- 80. O que você acha que mudou em [cidade] nos últimos 10 anos?