UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

JÚLIO CÉSAR ZANDONADI

Cidades Médias e Cidades de Porte Médio: Distinção a partir de situações geográficas interurbanas e dinâmicas da centralidade intraurbana – Uma análise comparativa de Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) e Marília (SP)

Campinas
2013

NÚMERO: 220/2013
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

JÚLIO CÉSAR ZANDONADI

CIDADES MÉDIAS E CIDADES DE PORTE MÉDIO: DISTINÇÃO A PARTIR DE SITUAÇÕES GEOGRÁFICAS INTERURBANAS E DINÂMICAS DA CENTRALIDADE INTRAURBANA – UMA ANÁLISE COMPARATIVA DE TABOÃO DA SERRA (SP), SÃO CARLOS (SP) E MARÍLIA (SP)

VOLUME I

Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Geociências da Unicamp para obtenção do Título de Doutor em Geografia na área de Análise Ambiental e Dinâmica Territorial

Este Exemplar corresponde à versão final da Tese Defendida por Júlio César Zandonadi e Orientada pela Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos

_____

.

Campinas
2013

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Geociências
Helena Joana Flipsen - CRB 8/5283

Zandonadi, Júlio César, 1980-
Z15c Cidades médias e cidades de porte médio : distinção a partir de situações geográficas interurbanas e dinâmicas da centralidade intraurbana : uma análise comparativa de Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) e Marília (SP) / Júlio César Zandonadi. – Campinas, SP : [s.n.], 2013.

Orientador: Regina Célia Bega dos Santos.
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências.

1. Geografia urbana. 2. Territorialidade humana. 3. Crescimento urbano. I. Santos, Regina Célia Bega dos,1948-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: Medium Cities and medium size Cities : distinction from geographical situation interuban and dynamics of centrality intra urban : a comparative analysis of the Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) and Marília (SP)
Palavras-chave em inglês:
Urban geography
Human territoriality
Cities and towns - Growth
Área de concentração: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial
Titulação: Doutor em Geografia
Banca examinadora:
Regina Célia Bega dos Santos [Orientador]
Adriana Maria Bernardes da Silva
Gustavo de Oliveira Coelho de Souza
Everaldo dos Santos Melazzo
Ricardo Abid Castilho
Data de defesa: 16-12-2013
Programa de Pós-Graduação: Geografia

UNICAMP

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL

AUTOR: Júlio César Zandonadi

"Cidades Médias e Cidades de Porte Médio: Distinção a partir de situações geográfica interurbanas e dinâmicas da centralidade intraurbana - Uma análise comparativa de Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) e Marília (SP)"

ORIENTADORA: Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos

Aprovado em: 16 / 12 / 2013

EXAMINADORES:

Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos _____-Presidente

Profa. Dra. Adriana Maria Bernardes da Silva _____

Prof. Dr. Gustavo de Oliveira Coelho de Souza _____

Prof. Dr. Everaldo Santos Melazzo _____

Prof. Dr. Ricardo Abid Castillo _____

Campinas, 16 de dezembro de 2013.

Dedicatória

Aos meus pais,
Pela vida e possibilidades
Que me abriram.

Agradecimentos

Este trabalho é produto da colaboração direta e indireta de diversas pessoas e instituições, por tal motivo, inicio os agradecimentos me desculpando por esquecer algumas, que sem dúvida, em algum momento de minha formação e na elaboração desta tese contribuíram, e muito.

Primeiramente, agradeço aos meus pais, pela vida e por estarem presentes e serem ouvintes, mesmo sem boas explicações, das horas e horas de reflexões deste autor, a vocês o meu muito obrigado e as sinceras desculpas pelas muitas ausências.

Agradeço, especialmente, minha companheira Adriana, que foi sem dúvida figura fundamental para conclusão desta tese, para enumerar os milhares de agradecimentos que lhe devo, vou pontuar somente alguns. Obrigado pelo companheirismo, por aturar o mau humor nos dias difíceis, as manias do dia-a-dia, os planejamentos exagerados; pela tranquilidade que me deu no momento da redação deste trabalho; pela fundamental contribuição nos trabalhos de campo; por ser minha ouvinte preferida; e entre tantos outros agradecimentos, agradeço pela força, energia e carinho dispensados a nós, todos os dias.

A orientadora Profa. Regina Célia Bega dos Santos, que me confiou o acesso ao Programa de Pós-Graduação, mesmo diante das questões impostas pelo tema da pesquisa, horários, distância, prazos e extensão do trabalho, dedicou apoio e orientações, sempre com intervenções que buscaram contribuir e provocar o debate proposto, sem limitar minha liberdade e autonomia na elaboração da tese, diante disto, agradeço a orientação e principalmente, os ensinamentos.

Aos amigos, os muitos que ainda convivem diariamente, mas também os que pelos "caminhos da vida" nos distanciamos, obrigado e desculpe por tal distanciamento.

A Nathália, meus irmãos Jefferson e Janaina, e "meu menino" Cauã, desculpas pelo mau humor, momentos de irritação, entre outros, e muito obrigado, pelas ajudas no trabalho e no dia-a-dia.

Aos professores e alunos que me acompanharam entre 2009 a 2011 na E.E. Prof. João Evangelista Mariano da Costa Lobo ou somente "Lobinho" em Atibaia-SP, agradeço os ensinamentos sobre a educação e o despertar para o compromisso que é educar.

A diretora e vice-diretora da E.E. Prof. João Evangelista Mariano da Costa Lobo, Dilene Machado e Vera Pires, aos Profs. Raul Borges Guimarães e Antônio Cezar Leal, coordenadores do Redefor/Geografia, pela compreensão e contribuição institucional à elaboração desta tese.

Ao Instituto de Geociências da UNICAMP, principalmente as secretárias Valdirene e Gorete, pela oportunidade de ingresso no curso de Pós-Graduação em Geografia, e pelas inúmeras dúvidas sanadas e paciência nas orientações.

A Capes – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior e ao Programa de Pós-Graduação de Geografia do IG/UNICAMP pela bolsa de estudos concedida durante 24 meses.

Ao amigo Caio Augusto, pela contribuição no campo, pelos debates, conversas, horas de lazer, enfim pela grande amizade construída no âmbito de nossas reflexões e análises geográficas.

Ao amigo Rafael Da Ponta, pelas reflexões, contribuições para o texto e amizade.

Aos amigos Marcus Zecchini, Deuber, Paulo Cabello, Luis Fernando, Pedro, Diogo e Paulinho pelo companheirismo, amizade e paciência.

A Profa. Maria Encarnação Beltrão Sposito pelos ensinamentos no campo da Geografia, pelos conselhos, conversas, convites e por ser figura chave no processo de minha formação.

Aos membros da banca de qualificação, Prof. Everaldo dos Santos Mellazo e Profa. Adriana Bernardes, pelas inúmeras contribuições ao trabalho e pelo rico debate proporcionado durante o exame de qualificação.

A todos, meu muito obrigado.

Música Urbana 2

(Renato Russo)

Em cima dos telhados as antenas de TV tocam música urbana,
Nas ruas os mendigos com esparadrapos podres
cantam música urbana,
Motocicletas querendo atenção às três da manhã -
É só música urbana.

Os PMs armados e as tropas de choque vomitam música urbana
E nas escolas as crianças aprendem a repertir a música urbana.
Nos bares os viciados sempre tentam conseguir a música urbana.

O vento forte, seco e sujo em cantos de concreto
Parece música urbana.
E a matilha de crianças sujas no meio da rua -
Música urbana.
E nos pontos de ônibus estão todos ali: música urbana.

Os uniformes
Os cartazes
Os cinemas
E os lares
Nas favelas
Coberturas
Quase todos os lugares.

E mais uma criança nasceu.
Não há mais mentiras nem verdades aqui
Só há música urbana.
Yeah, Música urbana.
Oh Ohoo, Música urbana.

Universidade Estadual de Campinas
Instituto de Geociências

RESUMO

Cidades Médias e Cidades de Porte Médio: Distinção a partir de situações geográficas interurbanas e dinâmicas da centralidade intraurbana – Uma análise comparativa de Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) e Marília (SP)

Muitas das análises contemporâneas da urbanização contemplam a formulação de tipologias de cidades, tendo a preocupação com os espaços metropolitanos, as cidades médias e as pequenas. Tais tipologias, muitas vezes, classificam as cidades a partir do porte populacional, o qual, não representa a real hierarquização entre os espaços urbanos. Nesta tese, buscamos através da análise crítica de outros aspectos, apontar a complexidade que é a classificação hierárquica de cidades, principalmente no tocante às cidades médias, cuja classificação por porte populacional inclui cidades que não exercem tais funções no âmbito da rede urbana. Partindo deste contexto, destacamos como determinantes, para se realizar a classificação hierárquica das cidades, a situação geográfica e a estrutura das mesmas, associada à distribuição das expressões de centralidade voltadas ao consumo de bens e serviços no bojo do espaço intraurbano. Deste modo, realizamos a análise de três situações geográficas distintas: metropolitana, não-metropolitana e um centro urbano regional, com cidades do mesmo porte populacional, buscando identificar se estas cidades exercem as mesmas funções no âmbito da rede urbana e desenvolvem características estruturais semelhantes no âmbito do espaço intraurbano. Partindo deste princípio, realizamos uma análise da estrutura das cidades com porte populacionais médios com situações geográficas distintas, sendo elas: Taboão da Serra em uma situação metropolitana; São Carlos em uma situação de aglomeração não-metropolitana e; Marília em uma situação de centro urbano regional. Diante da análise da distribuição das expressões da centralidade pelo espaço intraurbano e suas características, observamos que as cidades de porte médio em situações não-metropolitanas e que exercem funções médias no âmbito de sua rede urbana regional, têm em sua estrutura maior complexidade, com a ocorrência de múltiplas formas de expressões da centralidade, enquanto cidades de porte-médio em situações metropolitanas, apesar da complexidade de sua estrutura, apresentam menor quantidade e diversificação de expressões da centralidade. Deste modo, esta tese considera que é essencial à classificação hierárquicas de cidades relacionar características e aspectos interurbanos e intraurbanos, bem como, considera que são essenciais para tal classificação evidenciar a função que a cidade exerce no conjunto de sua situação geográfica, além da associação com a estrutura da cidade e sua morfologia, o que pode ser realizado através da identificação e caracterização da distribuição das expressões da centralidade no âmbito de seu espaço intraurbano.

Palavras-Chave: Geografia Urbana; Territorialidade Humana; Crescimento Urbano.

University of Campinas

Institute of Geoscience

ABSTRACT

Medium Cities and médium size Cities: Distinction from geographical situation interurban and dynamics of centrality intra urban – A comparative analysis of the Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) and Marília (SP)

Many contemporary analysis of urbanization include the formulation of cities typologies, concerned with metropolitan areas, medium-sized cities and small towns. Such typologies often classify cities from population size, which does not represent the real hierarchy between urban spaces . Through critical analysis of other aspects, in this thesis we seek to point out the complexity that is the hierarchical classification of cities, especially with regard to medium-sized cities classified by population size, what includes cities that do not perform such functions within the urban network. In this context, we highlight as determinants to perform the hierarchical classification of cities the geographical location and its urban structure, associated with the distribution of centrality expressions geared to consumer goods and services on intraurban space. This way, we analyze three different geographical situations: a metropolitan, a non- metropolitan and a regional urban center with cities of the same population size, in order to identify whether these cities perform the same functions within the urban network and develop similar structural features in under the intraurban space. With this assumption, we conducted an analysis of these cities structures, with medium population size but with different geographical situations, namely: Taboao da Serra, in a metropolitan situation; São Carlos, in a situation of non-metropolitan agglomeration; and Marilia, in a situation of regional urban center. After analyzing the distribution of the expressions of the intraurban centrality and their characteristics, we observe more complexity in structure of non-metropolitan medium-sized cities with medium functions on its regional urban network, with the occurrence of multiple forms of centrality expressions, while medium-sized cities in metropolitan situations, despite the complexity of its structure, showed a smaller amount and diversity of centrality expressions. Thus, in this thesis we consider it's essential to the hierarchical classification to relate intraurban cities features, aspects and intercity; as well, we consider essential for such classification to highlight the role a city plays in all of its geographic situation, besides this association with the city structure and morphology, which can be realized through the identification and characterization of the central expression distribution within its intraurban space.

Keywords: Urban Geography; Human Territoriality; Cities and Tows – Growth.

SUMÁRIO

Volume I

Resumo xiii

Abstract xv

Índice xix

Índice de Tabelas xxv

Índice de Quadros xxix

Índice de Gráficos xxxiii

Índice de Figuras xxxvii

Reflexões Introdutórias 01

PARTE A – Centralidades (Inter)urbanas: Um olhar sobre a rede urbana paulista em busca da diferenciação de cidades médias e cidades de porte médio 29

1. Um debate sobre a Rede Urbana: A Rede Urbana Paulista 33

2. Cidades Médias e Cidades de Porte Médio – Um debate conceitual e metodológico 97

3. Distinguindo Cidades Médias e Cidades de Porte Médio: Uma análise comparativa das situações geográficas de Taboão da Serra, São Carlos e Marília 153

Volume II

PARTE B – Centralidade intraurbana: Análise comparativa de cidades de porte médio em situações geográficas distintas – Taboão da Serra, São Carlos e Marília 01

4. A Centralidade intraurbana: O Centro e as "Novas Centralidades", um debate sobre a produção do espaço urbano nas cidades médias 05

5. Taboão da Serra: O centro e as novas expressões de centralidade em uma cidade de porte médio na metrópole paulista 29

6. São Carlos: O Centro e as "novas expressões de centralidade em uma cidade média situada em uma Aglomeração Urbana Não-Metropolitana 65

7. Marília: O centro e as "novas" expressões de centralidade em uma cidade média situada num centro urbano regional 131

Considerações Finais: Análise comparativa de cidades de porte médio em situações geográficas distintas – Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) e Marília (SP) 207

Apêndice – Procedimentos Metodológicos 219

Referências Bibliográficas 227

ÍNDICE

Volume I

Reflexões Introdutórias..... 01

PARTE A – Centralidades (Inter)urbanas: Um olhar sobre a rede urbana paulista em busca da diferenciação de cidades médias e cidades de porte médio 29

1. Um debate sobre a Rede Urbana: A Rede Urbana Paulista 33

1a. As mudanças na rede urbana e no que é rede urbana 35

1a.1. A teoria das localidades centrais 37

1a.2. A rede urbana a partir das projeções espaciais dos dois circuitos da econômica urbana, a contribuição de Milton Santos..... 42

1a. 3. A rede urbana e o meio técnico-cientifico-informacional 44

1.1. Da rede urbana brasileira à rede urbana paulista: a constituição de distintas situações geográficas 47

1.1.1. A rede urbana brasileira contemporânea a partir da análise do IBGE/REGIC – 2007 54

1.1.1.1. A região de influência das cidades brasileiras em 2007..... 56

1.1.1.2. Classificação hierárquica das cidades brasileiras em 2007 57

1.2. A constituição da Rede Urbana Paulista 61

1.2.1. O Complexo Cafeeiro e as bases para a consolidação da rede urbana paulista 62

1.2.2. A formação das aglomerações urbanas no Estado de São Paulo – A metrópole paulistana 75

1.2.3. A reestruturação da rede urbana paulista – o espraiamento da urbanização para além da metrópole 83

1.2.4. As aglomerações urbanas no Estado de São Paulo e as distintas situações geográficas 89

2. Cidades Médias e Cidades de Porte Médio – Um debate conceitual e metodológico 97

2.1. Cidades médias e cidades de porte médio: A necessidade de diferenciação e definição de espaços urbanos distintos 102

2.2. Cidades médias e cidades de porte médio: indicativos para a diferenciação 110

2.3. Situação Geográfica no contexto de diferenciação das cidades médias e cidades de porte médio no Estado de São Paulo 115

2.3.1. A Situação Geográfica como conceito chave para a análise de Cidades Médias 117

2.3.2. Cidades Médias e Cidades de Porte Médio no Estado de São Paulo: As distintas situações geográficas e as escolhas locacionais de grandes capitais 121

3. Distinguindo Cidades Médias e Cidades de Porte Médio: Uma análise comparativa das situações geográficas de Taboão da Serra, São Carlos e Marília 153

3.1. Aglomeração urbana metropolitana de São Paulo e a situação de Taboão da Serra 155

3.2. Aglomeração urbana não-metropolitana de Araraquara – São Carlos e a situação de São Carlos 174

3.3. Centro urbano regional de Marília e a situação de Marília 191

3.4. Quadro comparativo das cidades com porte populacional médio e suas respectivas situações geográficas 202

3.5. Por considerações parciais – A diferenciação entre Cidades Médias e Cidades de Porte Médio 222

Volume II

PARTE B – Centralidade intraurbana: Análise comparativa de cidades de porte médio em situações geográficas distintas – Taboão da Serra, São Carlos e Marília 01

4. A Centralidade Intraurbana: O Centro e as "Novas Centralidades", um debate sobre a produção do espaço urbano nas Cidades Médias 05

4.1. Do centro às novas expressões de centralidade 09

4.2. Por definições e delimitações conceituais da centralidade, do centro e de suas "novas" representações 13

4.2.1. O Centro 16

4.2.2. As novas expressões de centralidade, da expansão do centro ao surgimento de novos centros 20

4.3. O centro e a centralidade nas cidades médias, dinâmicas de metropolização ou urbanização dispersa e difusa? 24

5. Taboão da Serra: O centro e as novas expressões de centralidade em uma cidade de porte médio na metrópole paulista 29

5.1. O núcleo urbano inicial e a emancipação político-administrativa de Taboão da Serra 29

5.2. A expansão territorial urbana e as dinâmicas populacionais: A refuncionalização de Taboão da Serra 31

5.3. Caracterização socioeconômica da malha urbana de Taboão da Serra 34

5.4. O Centro e as expressões de centralidade em Taboão da Serra 41

5.4.1. A caracterização legal das expressões de centralidade em Taboão da Serra 41

5.4.2. As expressões de centralidade em Taboão da Serra 42
5.4.2.1. O Largo do Taboão 43
5.4.2.2. Pirajussara 48
5.4.2.3. Estrada Benedito Cesário de Oliveira 53
5.4.2.4. O Shopping Taboão 57
5.5. Caracterização da Estrutura da Cidade de Taboão da Serra a partir da distribuição do que é Central 59

6. São Carlos: O Centro e as "novas expressões de centralidade em uma cidade média situada em uma Aglomeração Urbana Não-Metropolitana 65
6.1. A Vila de São Carlos do Pinhal: do núcleo inicial ao município de São Carlos, um breve passar pelo histórico de ocupação 65
6.2. O desenvolvimento do núcleo urbano de São Carlos: dinâmicas econômicas e expansão territorial urbana 67
6.3. Caracterização socioeconômica da malha urbana de São Carlos 73
6.4. O centro e as expressões de centralidade em São Carlos 78
6.4.1. A caracterização legal das expressões de centralidade em São Carlos 78
6.4.2. As expressões de centralidade em São Carlos 80
6.4.2.1. A área central e suas expressões de centralidade 83
6.4.2.1.1. Segmentação ou desdobramento da área central 91
6.4.2.1.2. Eixos de expansão da área central 96
6.4.2.1.3. Eixo de expansão da área central da Avenida Getúlio Vargas 102
6.4.2.2. Os subcentros 105
6.4.2.2.1. Subcentro Santa Felícia 105

6.4.2.2.2. Subcentro da Rua Antônio Bianco 110
6.4.2.2.3. Subcentro da Vila Prado 114
6.4.2.2.4. Subcentro da Cidade Aracy 119
6.4.2.2.5. Shopping Iguatemi São Carlos 123
6.5. Caracterização da estrutura da cidade de São Carlos a partir da distribuição do que é Central 125

7. Marília: O centro e as "novas" expressões de centralidade em uma cidade média situada num centro urbano regional 131
7.1. A "nova" Alta Paulista: O contexto de formação regional que desembocou nos núcleos urbanos Alto Cafezal, Marília e Vila Barbosa 131
7.2. O desenvolvimento econômico do município de Marília e a expansão territorial urbana ... 133
7.3. Caracterização socioeconômica da malha urbana de Marília 139
7.4. O centro e as expressões de centralidade em Marília 145
7.4.1. A caracterização legal das expressões de centralidade em Marília 145
7.4.2. As expressões de centralidade em Marília 146
7.4.2.1. A área central e suas expressões de centralidade 149
7.4.2.1.1. Segmentação da área central 156
7.4.2.1.2. Eixos de expansão da área central 161
7.4.2.2. Subcentros 179
7.4.2.2.1. Subcentro da Nova Marília 179
7.4.2.2.2. Subcentro República – Norte 184
7.4.2.2.3. Subcentro Leste 189
7.4.2.3. *Shoppings Centers* 195

7.4.2.3.1. Esmeralda Shopping 195

7.4.2.3.2. Marília Shopping 196

7.5. Caracterização da estrutura da cidade de Marília a partir da distribuição do que é Central 198

Considerações Finais: Análise comparativa de cidades de porte médio em situações geográficas distintas – Taboão da Serra (SP), São Carlos (SP) e Marília (SP) 207

Apêndice – Procedimentos Metodológicos 219

Referências Bibliográficas 227

Anexos

ÍNDICE DE TABELAS

Volume I

1. Evolução da População Urbana Brasileira – 1940-2010 19

2. Brasil – População segundo morfologia da rede urbana – 1980 a 2000 53

3. População e crescimento populacional de cidades selecionadas 76

4. Estado de São Paulo – Municípios por classes populacionais e percentual em relação ao total de municípios no Estado 78

5. Evolução do grau de urbanização – Estado de São Paulo, Município de São Paulo e Interior e Litoral do Estado de São Paulo – 1940-2010 80

6. Estado de São Paulo – Valor da Produção Industrial – 1940-1985 (%) 84

7. Brasil – Grau de urbanização – 1950-2010 97

8. Brasil – Grau de Urbanização excluindo áreas metropolitanas – 1940-2010 98

9. Distribuição do FPM para os municípios de Marília – SP, São Carlos – SP e Taboão da Serra – SP em 2010 107

10. Coeficientes de participação dos municípios no FPM – parcela de municípios não-capitais de Estado 108

Volume II

11. Evolução populacional e densidade demográfica em Taboão da Serra – 1960-2010 32

12. Distribuição das funções por edificação no "Largo do Taboão" – 2009-2013 45

13. Distribuição das funções por edificação no "Pirajussara" – Taboão da Serra – 2009-2013 49

14. Distribuição das funções por edificação na Estrada Benedito Cesário de Oliveira – Taboão da Serra – 2009-2013 54

15. Distribuição das funções por estabelecimentos no Shopping Taboão – Taboão da Serra – 2009-2013..... 57

16. Evolução populacional total e urbana do município de São Carlos – 1970-2010..... 70

17. Distribuição das funções por edificação na "Área Central e Centro Expandido" – São Carlos – 2009-2013..... 84

18. Distribuição das edificações por n° de pavimentos pelas avenidas e ruas que compõem a Área Central e Centro Expandido – São Carlos – 2009-2013..... 90

19. Distribuição das funções por edificação na segmentação da Área Central – São Carlos – 2009-2013..... 91

20. Distribuição das funções por edificação na Avenida São Carlos "eixo norte" – São Carlos – 2009-2013..... 97

21. Distribuição das funções por edificação Avenida São Carlos "eixo sul" – São Carlos – 2009-2013 99

22. Distribuição das funções por edificação no eixo da Avenida Getúlio Vargas – São Carlos – 2009-2013..... 102

23. Distribuição das funções por edificação no subcentro "Santa Felícia" – São Carlos – 2009-2013 105

24. Distribuição das funções por edificação na Rua Antônio Bianco – São Carlos – 2009-2013 110
25. Distribuição do uso do solo no subcentro da Vila Prado – São Carlos – 2009-2013..... 115
26. Distribuição do uso do solo no subcentro da Cidade Aracy – São Carlos – 2009-2013..... 119
27. Distribuição das funções no Shopping Iguatemi São Carlos – São Carlos – 2009-2013..... 123
28. Percentual de edificações com quatro ou mais pavimentos em relação a expressão da centralidade – 2009 a 2013..... 128
29. Marília – SP – Evolução da população urbana e da área urbana – 1970-2000..... 135
30. Distribuição das funções por edificação na "Área Central e Centro Expandido" – Marília – 2009-2013..... 149
31. Distribuição das edificações por n° de pavimentos pelas Avenidas e Ruas que compõem a Área Central e Centro Expandido – Marília – 2009-2013 155
32. Distribuição das funções por edificação na segmentação da Área Central – Marília – 2009-2013..... 156
33. Distribuição das funções por edificação na Rua Cel. Galdino de Almeida – Marília – 2009-2013..... 162
34. Distribuição das funções por edificação na Av. Castro Alves – Marília – 2009-2013..... 164
35. Distribuição das funções por edificação na Av. Sampaio Vidal – Marília – 2009-2013..... 166
36. Distribuição das funções por edificação na Av. Santo Antônio – Marília – 2009-2013..... 169
37. Distribuição das funções por edificação nas Avenidas República e Pedro de Toledo – Marília – 2009-2013..... 173
38. Distribuição dos usos do solo na Rodovia BR-153 (Transbrasiliana) – Marília – 2009-2013 176
39. Distribuição dos usos do solo no subcentro Nova Marília – Marília – 2009-2013..... 179

40. Distribuição dos usos do solo no subcentro República Norte – Marília – 2009-2013 184

41. Distribuição do uso do solo no subcentro Leste – Marília – 2009-2013 189

42. Distribuição das funções no Esmeralda Shopping – Marília – 2009-2013 195

43. Distribuição das funções no Marília Shopping – Marília – 2009-2013 196

44. Percentual de edificações com quatro ou mais pavimentos em relação à expressão de centralidade – Marília – 2009-2013 204

ÍNDICE DE QUADROS

Volume I

1. Evolução dos estudos de hierarquização das cidades – IBGE/REGIC – 1966, 1978, 1993, 2007 55

2. Classificação e hierarquia das cidades – IBGE/REGIC – 2007 59

3. Implantação de municípios paulistas e estações ferroviárias 70

4. Evolução da área e população urbana – Cidade de São Paulo 81

5. Aglomerações urbanas no Estado de São Paulo – 2011 91

6. Brasil – Municípios por classes de tamanho populacional – 1950-2010 99

7. População total e urbana dos municípios da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2010 169

8. Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo 203

9. Região Administrativa Central 211

10. Região de Governo de Marília 217

Volume II

11. Distribuição das atividades econômicas pelo “Largo do Taboão” – Taboão da Serra – 2009-2013 46

12. Distribuição das atividades econômicas pelo Pirajussara – Taboão da Serra – 2009-2013 51

13. Distribuição das atividades econômicas na Est. Benedito Cesário de Oliveira – Taboão da Serra – 2009-2013 55

14. Distribuição das atividades econômicas no Shopping Taboão – Taboão da Serra – 2009-2013 58

15. Quantidade de estabelecimentos e diversidade de atividades nas expressões de centralidade em Taboão da Serra – 2009-2013 60

16. Distribuição das atividades pela “Área Central e Centro Expandido” – São Carlos – 2009-2013 88

17. Distribuição das atividades na segmentação do centro – São Carlos – 2009-2013 94

18. Distribuição das atividades na Avenida São Carlos – eixo norte – São Carlos – 2009-2013 98

19. Distribuição das atividades na Avenida São Carlos – eixo sul – São Carlos – 2009-2013 99

20. Distribuição das atividades no eixo da Avenida Getúlio Vargas – São Carlos – 2009-2013 103

21. Distribuição das atividades pelo subcentro “Santa Felícia” – São Carlos – 2009-2013 108

22. Distribuição das atividades pelo subcentro da Rua Antônio Bianco – São Carlos – 2009-2013 113

23. Distribuição dos tipos de atividades pela Avenida Sallum – subcentro da Vila Prado – São Carlos – 2009-2013 117

24. Distribuição das atividades econômicas no subcentro da Cidade Aracy – São Carlos – 2009-2013 121

25. Distribuição das atividades no Shopping Iguatemi São Carlos – São Carlos – 2009-2013 124

26. Quantidade de estabelecimentos e diversidade de atividades nas expressões da centralidade em São Carlos – 2009-2013 126

27. Distribuição das atividades pela "Área Central e Centro Expandido" – Marília – 2009-2013 153

28. Distribuição das atividades na segmentação do centro – Marília – 2009-2013 159

29. Distribuição das atividades na Rua Cel. Galdino de Almeida – Marília – 2009-2013 163

30. Distribuição das atividades na Av. Castro Alves – Marília – 2009-2013 165

31. Distribuição das atividades na Av. Sampaio Vidal – Marília – 2009-2013 168

32. Distribuição das atividades na Av. Santo Antônio – Marília – 2009-2013 171

33. Distribuição das atividades nas Avenidas República e Pedro de Toledo – Marília – 2009-2013 174

34. Distribuição das atividades na Rodovia BR-153 (Transbrasiliana) – Marília – 2009-2013 178

35. Distribuição das atividades no subcentro Nova Marília – Marília – 2009-2013 182

36. Distribuição das atividades pelo subcentro República Norte – Marília – 2009-2013 187

37. Distribuição das atividades pelo subcentro Leste – Marília – 2009-2013 192

38. Distribuição das atividades no Esmeralda Shopping – Marília – 2009-2013 196

39. Distribuição das atividades no Marília Shopping – Marília – 2009-2013 197

40. Quantidade de estabelecimentos e diversidade de atividades nas expressões da centralidade em Marília – 2009-2013 200

41. Localização de bancos e órgãos públicos – Marília – 2009-2013 203

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Volume I

1. Estado de São Paulo – Número de municípios – 1940 a 2010..... 78

2. População urbana nas Cidades Médias por Aglomeração Urbana – 2010..... 226

3. Níveis de conectividade (acessos à internet) nas Cidades Médias por Aglomeração Urbana - 2010..... 227

Volume II

4. Distribuição do uso do solo no "Largo do Taboão" – Taboão da Serra..... 45

5. Número de pavimentos das edificações no "Largo do Taboão" – Taboão da Serra – 2009-2013 47

6. Distribuição do uso do solo no Pirajussara – Taboão da Serra – 2009-2013..... 50

7. Número de pavimentos das edificações no Pirajussara – Taboão da Serra – 2009-2013 52

8. Distribuição do uso do solo na Estrada Benedito Cesário de Oliveira – Taboão da Serra – 2009-2013..... 54

9. Número de pavimentos das edificações na Estrada Benedito Cesário de Oliveira – Taboão da Serra – 2009-2013 56

10. Distribuição do uso do solo na "Área Central e Centro Expandido" – São Carlos – 2009-2013 85

11. Número de pavimentos das edificações na Área Central e Centro Expandido – São Carlos – 2009-2013..... 89

12. Distribuição do uso do solo na segmentação da área central – São Carlos – 2009-2013 92

13. Número de pavimentos das edificações na segmentação do centro – São Carlos – 2009-2013 96

14. Distribuição do uso do solo no subcentro "Santa Felícia" – São Carlos – 2009-2013 106

15. Número de pavimentos das edificações no subcentro "Santa Felícia" – São Carlos – 2009-2013..... 109

16. Distribuição do uso do solo na Rua Antônio Bianco – São Carlos – 2009-2013 111

17. Número de pavimentos das edificações no subcentro da Rua Antônio Bianco – São Carlos – 2009-2013..... 114

18. Distribuição do uso do solo na Avenida Sallum – subcentro da Vila Prado – São Carlos – 2009-2013 115

19. Número de pavimentos das edificações na Avenida Sallum – subcentro da Vila Prado – São Carlos – 2009-2013 118

20. Distribuição do uso do solo no subcentro da Cidade Aracy – São Carlos – 2009-2013 120

21. Número de pavimentos das edificações no subcentro da Cidade Aracy – São Carlos – 2009-2013 122

22. Evolução populacional e territorial da cidade de Marília por número índice – 1970 a 2000 135

23. Distribuição do uso do solo na Área Central e Centro Expandido – Marília – 2009-2013 .. 150

24. Número de pavimentos das edificações na Área Central e Centro Expandido – Marília – 2009-2013 154

25. Distribuição do uso do solo na segmentação da área central – Marília – 2009-2013 157

26. Número de pavimentos das edificações na segmentação do centro – Marília – 2009-2013 160

27. Distribuição dos usos do solo na Rua Cel Galdino de Almeida 162

28. Distribuição dos usos do solo na Av. Castro Alves – Marília – 2009-2013 164

29. Distribuição dos usos do solo na Av. Sampaio Vidal – Marília – 2009-2013 167

30. Distribuição dos usos do solo na Av. Santo Antônio – Marília – 2009-2013 169

31. Distribuição do uso do solo nas Avenidas República e Pedro de Toledo – Marília – 2009-2013 173

32. Distribuição dos usos do solo na Rodovia BR-153 (Transbrasiliana) – Marília – 2009-2013 176

33. Distribuição dos usos do solo no subcentro Nova Marília – Marília – 2009-2013 180

34. Número de Pavimentos das Edificações no Subcentro Nova Marília – Marília – 2009 – 2013. 183
35. Distribuição dos usos do solo no subcentro República Norte – Marília – 2009-2013 185
36. Número de pavimentos das edificações no subcentro República Norte – Marília – 2009-2013 188
37. Distribuição dos usos do solo no subcentro Leste – Marília – 2009-2013 190
38. Número de pavimentos das edificações no subcentro Leste – Marília – 2009-2013 194
39. Estabelecimentos comerciais em Taboão da Serra, São Carlos e Marília – 1991-2009 213
40. Estabelecimentos prestadores de serviços em Taboão da Serra, São Carlos e Marília – 1991-2009 214
41. Cidades de porte médio com 150 mil a 350 mil habitantes do Estado de São Paulo – Classes por pares recíprocos 222

ÍNDICE DE FIGURAS

Volume I

1. Brasil – Implantação de Municípios por períodos – 1950-2010 22

2. Modelo Ilustrativo da Rede de Localidades Centrais..... 39

3. Modelo Ilustrativo de uma Rede Urbana Dendrítica 41

4. Modelo Ilustrativo de uma Rede Urbana de Mercados Periódicos 41

5. Modelo Ilustrativo da Rede Urbana em Dois Circuitos 43

6. Caso Ilustrativo de uma rede hierárquica..... 46

7. Caso Ilustrativo de uma rede urbana face à globalização 46

8. Brasil: Expansão de Vilas e Cidades – Séc. XVI a XIX 48

9. Rede Urbana Brasileira – REGIC/IBGE – 2007 60

10. Estado de São Paulo: Marcha do café, conforme mesorregiões – 1836-1935 64

11. Implantação de Estações Ferroviárias no Estado de São Paulo 68

12. Evolução da malha urbana do município de São Paulo – 1881 a 1983 82

13. Aglomerações Urbanas no Estado de São Paulo – 2011..... 93

14. Estado de São Paulo – Quantidade de acessos à internet – 2012 123

15. Estado de São Paulo – Prestadores de serviços de internet – 12/2012..... 124

16. Estado de São Paulo – Municípios atendidos pelo PNBL – Plano Nacional de Banda Larga – 2012..... 125

17. Estado de São Paulo – N° de telefones fixos por município – 12/2012..... 127

18. Estado de São Paulo – Distribuição das Assinaturas de TV por municípios – 12/2012..... 128

19. Estado de São Paulo – Distribuição das Agências de Correio por município – 12/2012 129

20. Estado de São Paulo – Rodovias Duplicadas e Cidades com mais de 100 mil habitantes – 2012 131
21. Localização dos Supermercados Pão de Açúcar no Estado de São Paulo – 2013 133
22. Localização dos Hipermercados Extra no Estado de São Paulo – 2012 134
23. Localização das Casas Bahia no Estado de São Paulo – 2012 135
24. Localização dos estabelecimentos Magazine Luiza pelo Estado de São Paulo – 2012 136
25. Localização das "Lojas Americanas" no Estado de São Paulo – 2012 137
26. Localização do Hipermercado Carrefour no Estado de São Paulo – 2013 139
27. Localização dos Supermercados Carrefour Bairro no Estado de São Paulo – 2013 140
28. Localização dos estabelecimentos "Atacadão" no Estado de São Paulo – 2013 141
29. Localização dos estabelecimentos Kopenhagen no Estado de São Paulo – 2013 143
30. Localização dos estabelecimentos da franquia "Habib's" no Estado de São Paulo – 2013 144
31. Localização de estabelecimentos da franquia "Mc Donald's" no Estado de São Paulo – 2012 145
32. Localização de empresas de comércio varejista de autosserviço, sediadas em cidades com situações não-metropolitanas – 2012 147
33. Localização de cidades com porte populacional médio (50 mil a 500 mil habitantes) e formas espaciais 149
34. Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2013 – Localização do município de Taboão da Serra 155
35. Distribuição da população em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo e taxa de urbanização – 2010 156

36. Evolução populacional dos municípios que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – taxa geométrica – 1970 a 2010 158
37. Valor adicionado e vínculos empregatícios na agropecuária em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2008 161
38. Número de estabelecimentos e vínculos empregatícios na indústria, comércio e serviços em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2010 162
39. Produto interno bruto dos municípios em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2008 164
40. Distribuição de unidades de atenção básica de saúde e leitos de internação na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2010 166
41. Matrículas iniciais no ensino infantil, fundamental, médio e superior presencial na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2011 168
42. Vínculos empregatícios formais na administração pública, defesa e seguridade social na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2010 171
43. Localização de agências bancárias na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2011 172
44. Região Administrativa Central – 2013 – Localização do município de São Carlos 175
45. Distribuição da população em relação à Região Administrativa Central e taxa de urbanização – 2010 176
46. Evolução populacional dos municípios que compõem a Região Administrativa Central – taxa geométrica – 1970 a 2010 178
47. Distribuição do valor adicionado e vínculos empregatícios na agropecuária em relação à Região Administrativa Central – 2010 180

48. Distribuição dos empregos formais na indústria, comércio e serviços em relação à Região Administrativa Central – 2010 181

49. Distribuição do produto interno bruto da Região Administrativa Central pelos municípios – 2008 183

50. Distribuição de unidades de atenção básica de saúde e leitos de internação pela Região Administrativa Central – 2010 185

51. Distribuição das matriculas iniciais no ensino infantil, médio e superior presencial pela Região Administrativa Central – 2011 186

52. Distribuição dos vínculos empregatícios formais na administração pública, defesa e seguridade social na Região Administrativa Central – 2010 188

53. Distribuição de agências bancárias na Região Administrativa Central – 2011 189

54. Região de Governo de Marília – 2013 – Localização do município de Marília 191

55. Distribuição da população em relação à Região de Governo de Marília e taxa de urbanização – 2010 192

56. Evolução populacional dos municípios que compõem a Região de Governo de Marília – taxa geométrica – 1970 a 2010 193

57. Distribuição do valor adicionado e empregos formais na agropecuária em relação à Região de Governo de Marília – 2010 194

58. Distribuição dos empregos formais na indústria, comércio e serviços em relação à Região de Governo de Marília – 2010 195

59. Distribuição do produto interno bruto na Região de Governo de Marília – SP – 2008 196

60. Distribuição de unidades de atenção básica de saúde e leitos de internação pela Região de Governo de Marília – 2010 198

61. Distribuição das matriculas iniciais no ensino infantil, médio e superior presencial pela Região de Governo de Marília – 2011 199

62. Distribuição dos vínculos empregatícios formais na administração pública, defesa e seguridade social na Região de Governo de Marília – 2010..... 200

63. Distribuição de agências bancárias na Região de Governo de Marília – 2011 201

64. Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – Esquema hierárquico dos municípios..... 209

65. Região Administrativa Central – Esquema hierárquico dos municípios..... 215

66. Região de Governo de Marília – Esquema hierárquico dos municípios 220

Volume II

67. Ideogramas das Teorias da Escola de Chicago 07

68. Distribuição dos *Shoppings Centers* pelo Estado de São Paulo – 2012 27

69. Taboão da Serra – Sentidos da expansão territorial urbana – 2013 32

70. Taboão da Serra – Distribuição da população por setores censitários – 2010 34

71. Taboão da Serra – Padrão das Construções – 2013 35

72. Taboão da Serra (SP) – Responsáveis por domicílios sem rendimentos mensais, por setor censitário – 2010 36

73. Taboão da Serra – Responsáveis por domicílios com rendimentos mensais até meio salário mínimo, por setores censitários – 2010 37

74, Taboão da Serra – Responsáveis por domicilio com rendimentos mensais de uma a dois salários mínimos, por setores censitários – 2010 38

75. Taboão da Serra – Responsáveis por domicilio com rendimentos superiores a 20 salários mínimos, por setores censitários – 2010 39

76. Localização das áreas com expressões de centralidade em Taboão da Serra – 2013 43

77. Uso do solo – Largo do Taboão – Taboão da Serra – 2009-2013 44

78. Uso do solo – Pirajussara – Taboão da Serra – 2009-2013 49

79. Uso do solo – Estrada Benedito Cesário de Oliveira – Taboão da Serra – 2009-2013 53

80. Localização das Empresas de varejo, classificadas entre as 100 maiores empresas de 2011 pela Revista Exame – Taboão da Serra – 2013 61

81. Padrões de construções nas expressões de centralidade de Taboão da Serra – 2013 62

82. Sentidos da expansão territorial de São Carlos – 1857-2013 72

83. São Carlos – Distribuição da população por setores censitários – 2010 73

84. São Carlos – Responsáveis por domicílios sem rendimentos mensais, por setores censitários – 2010 74

85. São Carlos – Responsáveis por domicílios com rendimentos mensais até meio salário mínimo, por setores censitários - 2010 75

86. São Carlos – Responsáveis por domicílio com rendimentos mensais de um a dois salários mínimos, por setores censitários – 2010 76

87. São Carlos – Responsáveis por domicilio com rendimentos superiores a vinte salários mínimos, por setores censitários – 2010 77

88. Localização das áreas com expressões de centralidade em São Carlos – 2013 82

89. Uso do solo – Área Central e Centro Expandido – São Carlos – 2009-2013 86

90. Calçadão; Mercado Municipal; Camelógramo – São Carlos – 2010 87

91. Uso do solo – Segmentação da área central – São Carlos – 2009-2013 93

92. Vista da Rua Carlos Botelho – Segmentação do Centro – São Carlos 95

93. Uso do solo – Eixos de expansão da Área Central – Avenida São Carlos – São Carlos – 2009-2013 101

94. Uso do solo – Eixos de expansão da Área Central – Avenida São Carlos – São Carlos – 2009-2013 104

95. Uso do solo – Subcentro "Santa Felícia" – São Carlos – 2009-2013 107

96. Uso do solo – Rua Antônio Bianco – São Carlos – 2009-2013 112

97. Uso do solo – Subcentro da Vila do Prado – São Carlos – 2009-2013 116

98. Usos do solo – Subcentro da Cidade Aracy – São Carlos – 2009-2013 120

99. Localização das empresas de varejo, classificadas entre as 100 maiores empresas de 2011 pela Revista Exame – São Carlos – 2013 127

100. Expansão territorial urbana de Marília – 1926-2000 138

101. Marília – Distribuição da população por setores censitários – 2010..... 139
102. Marília – Responsáveis por domicílios sem rendimentos mensais, por setores censitários – 2010..... 140
103. Marília – Responsáveis por domicílios com rendimentos mensais até meio salário mínimo, por setores censitários – 2010 141
104. Marília – Responsáveis por domicílios com rendimentos mensais de um a dois salários mínimos, por setores censitários – 2010 142
105. Marília – Responsáveis por domicílios com rendimentos superiores a vinte salários mínimos, por setores censitários – 2010 143
106. Marília – Expressões de centralidade – 2009-2013 148
107. Uso do solo – Área Central e Centro Expandido – Marília – 2009-2013 151
108. Uso do solo – Segmentação da área central – Marília – 2009-2013 158
109. Usos do solo pelos eixos comerciais e prestadores de serviços – Marília – 2009-2013 170
110. Usos do solo – BR-153 (Transbrasiliana) – Marília – 2009-2013 177
111. Usos do solo – Subcentro Nova Marília – Marília – 2009-2013 181
112. Usos do solo – Subcentro República Norte – Marília – 2009-2013..... 186
113. Usos do solo no subcentro Leste – Marília – 2009-2013..... 191
114. Expressões de Centralidade em Marília..... 199
115. Localização das empresas de varejo, classificadas entre as 100 maiores empresas de 2011 pela Revista Exame – Marília – 2013 202
116. Croqui comparativo da estrutura das cidades de Taboão da Serra, São Carlos e Marília – 2009-2013..... 215

Um "novo urbano" ou a urbanização da sociedade? Questionamentos iniciais diante do processo de urbanização contemporâneo

Esta tese de doutoramento tem sua essência ligada a reflexões que trazíamos anteriormente ao ingresso na Pós-Graduação, primeiramente ligadas à nossa prática socioespacial que é urbana, o que nos fez despertar o interesse para a investigação e interpretação dos fenômenos urbanos e da cidade. Através de análises realizadas durante a graduação em Geografia, pudemos compreender alguns aspectos que indicam a amplitude e complexidade do processo de urbanização na escala da cidade, mediante a identificação de diversos agentes envolvidos na produção de novas formas de habitar a cidade. O ingresso no mestrado e desenvolvimento de pesquisa nesse nível trouxeram novas indagações, com as quais pudemos compreender e identificar diversas dinâmicas articuladas que se dão no âmbito do espaço intraurbano. Analisando a cidade a partir de uma perspectiva materialista-histórica, observamos que dinâmicas de expansão territorial, acentuação da divisão socioespacial do trabalho, o surgimento de novas centralidades, bem como fenômenos de fragmentação urbana, estão intimamente associados e articulados através de interações dialéticas e podem ser identificados em diversas espacialidades.

Tais análises e conclusões nos levaram a novos questionamentos sobre o processo de urbanização, entre eles a necessidade de problematizar e analisar tal processo de modo comparativo, enfocando diferentes centros urbanos.

Diante destas primeiras iniciativas, propomos para a análise, observar e compreender a dinâmica de produção de eixos de espaços de consumo em cidades com porte populacionais próximos a 200 mil habitantes, com vistas a observar diferenciações e/ou semelhanças dessa dinâmica em diferentes centros urbanos. Entretanto, no percurso da pesquisa e da pós-graduação, diante das reflexões, debates, leituras e análises, notamos que a interpretação dos contextos intraurbanos não são viáveis de modo isolado, pois o mesmo proporciona uma compreensão incompleta e falsa da realidade. Percebemos que as realidades intraurbanas estão inseridas em um

contexto mais amplo da urbanização, o qual contempla múltiplas escalas que interagem e (re)produzem tanto os espaços das cidades como da rede urbana. Deste modo, principalmente visando análises comparativas de espaços intraurbanos distintos, é necessário a abordagem da produção do espaço urbano a partir de reflexões e associações dialéticas de dinâmicas locais, regionais, nacionais e globais.

I

A urbanização na contemporaneidade: a indicação de cenários antagônicos e complementares

O processo de urbanização revela dois movimentos contraditórios e complementares na contemporaneidade, que são: o de expansão e da crise da e na produção e reprodução do espaço urbano, para os quais traremos breves comentários, que indicam a necessidade de abordagens multiescalares do urbano, para a compreensão do mesmo.

A urbanização, na contemporaneidade, atinge patamares de expansão nunca antes vistos na história, fazendo com que o fenômeno urbano atinja múltiplos espaços e difundindo diversas, diferentes e distintas territorialidades, com proporções complexas que dificultam a visualização de tal fenômeno com clareza, sendo caracterizado por: - intensa disseminação de centros urbanos; ampla expansão do tecido urbano e; ampla difusão de valores urbanos. Autores como Reis (2006) tratam tal expansão como dois movimentos concomitantes e complementares de "urbanização dispersa" e "urbanização difusa", porém, Lefebvre (2008, p. 74) chama a atenção para tal contexto de expansão do urbano, afirmando que a proliferação da cidade em "tecidos urbanos", revela um problema, de acordo com o qual a "vida urbana" pode ser discutida, ou seja, dá indícios de outro cenário revelado a partir da expansão do urbano, que é o cenário de crise.

II

Por um cenário de crise epistemológica

O cenário de crise, trazido por Lefebvre chama atenção em dois sentidos, sendo ambos relacionados ao contexto de expansão da urbanização, primeiramente pela complexidade que o urbano assume epistemologicamente, ou seja, para a definição de urbano e de cidade, bem como pela ausência de estudos que busquem tais definições e as associações entre cidade e urbano. Outro sentido se dá na materialização do fenômeno urbano em si, a sua delimitação e a multiplicação de dinâmicas que podem, como revela Lefebvre anteriormente, colocar em discussão a "vida urbana".

Limonad (1999) traça como marco inicial para a crise o século XIX, dando-se a partir da obra de Marx, que revela novos desafios para a ciência na medida em que proporciona a tomada de consciência de que, a ampliação do modo de produção capitalista resultou no surgimento de novas condições de reprodução das sociedades no século XX. Com isso, cidade e urbanização se tornaram um enigma a ser desvendado, já que a urbanização se expande para esferas econômicas, da vida social e política (LIMONAD, 1999, p. 74).

Dentre as características que a crise epistemológica assume, Sobarzo (2009) destaca que, a definição de cidade e urbano, atualmente, não é uma das prioridades nas reflexões da Geografia Urbana, devido aos esforços se concentrarem apenas no sentido da diferenciação e classificação das cidades.

De fato, concordando com Sobarzo, fica evidente que há uma crise de caráter epistemológico na Geografia Urbana, referente à definição do que é cidade e do que é urbano. Entretanto, não vemos que a crise se dá apenas porque os esforços se centralizam na diferenciação e classificação das cidades, mas também, pela difícil e complexa compreensão e delimitação do espaço das cidades, do território urbano, de quais atividades e relações podem ser classificadas como essencialmente urbanas, e, por fim, pela dificuldade de relacionar a cidade e o urbano com outros espaços sociais, ou seja, a crise não restringe a definição do urbano e da cidade como pares recíprocos, mas também contempla seus pares antagônicos e complementares, entre eles o campo e o rural.

Contudo o cenário de crise não é consenso dentre os pesquisadores do urbano, Lencioni (2008) traz alguns argumentos buscando expor a superação do debate da crise do urbano. Para isso, faz uma análise etimológica e histórica dos termos.

Segundo Lencioni (2008) os conceitos de cidade e urbano geram muitas dúvidas e poucas certezas, relacionadas, sobretudo, pelos conceitos existirem em movimento, pois se tratam de reflexos do real e este está em permanente mudança, ou seja, se modificam, se renovam e se alteram (LENCIONI, 2008, pp. 110-111).

A partir da análise etimológica dos termos, observa-se que a palavra cidade antecede a de urbano, diante disto, Lencioni (2008) indica que a ideia de cidade precede a de urbano, observando, deste modo, a cidade como materialização – objeto – e o urbano visto mais como um fenômeno do que um objeto. Contudo, ambos se situam no bojo das reflexões sobre o espaço e a sociedade, sendo produtos desta relação, produzidos por relações sociais determinadas historicamente (LENCIONI, 2008, p. 114).

Quanto ao conceito de cidade, Lencioni (2008) destaca a exigência frequente do uso de adjetivos para classificá-las, devido à ideia de cidade ser clara, porém, sua conceituação é obscura. A partir desta afirmação, a autora questiona como um conceito pode abarcar desde cidades pequenas, de 2.000 habitantes, até cidades que abrigam milhões e milhões de habitantes. Percebe-se que a indagação parte de como se pode colocar como conceito o que implica ser reflexo de um objeto[1], e principalmente, mediante as mudanças contemporâneas, por que não conseguimos expressar as transformações constantes de algo tão mutável (LENCIONI, 2008, p. 114).

Percebe-se que em suas reflexões Lencioni (2008) aponta para a impossibilidade da conceituação de cidade, deixando-a no campo das noções, pois, segundo a autora, não importa a dimensão ou característica, a cidade é um produto social que se insere no âmbito da relação homem-meio, sendo que, as dificuldades de compreensão do que é cidade, decorre do fato de ser enfocada em perspectivas a-histórica, concluindo que qualquer análise ou discussão requer situar a cidade na história (LENCIONI, 2008, p. 115-116).

Em relação ao urbano, a autora associa o conceito à constituição da sociedade industrial capitalista, tendo como referência Lefebvre e Castells para afirmar que a essência do

[1] Vemos que a autora se questiona como o conceito de cidade pode definir um objeto representado de múltiplas formas, como a cidade.

fenômeno urbano reside na ideia de capital. Desta maneira, ao indicar e buscar delimitar a urbanização no Brasil, o faz associada ao processo de industrialização, tendo como marco as décadas de 1930 e 1950 (LENCIONI, 2008, p. 120-121).

Percebe-se que as afirmações de Lencioni (2008) contribuem para o debate da cidade e do urbano, demonstrando que do mesmo modo que se questiona a crise, também se questiona a superação desta crise, pois, como é apontado, trata-se de uma conceituação obscura, com indagações a respeito da necessidade desta conceituação ou se, apenas, deve-se tratar a cidade como uma noção, um objeto com múltiplas formas. Deste modo, a autora propõe novas frentes para o debate. Outro ponto, que contribui para o debate e gera novas discussões, é identificado a partir da análise etimológica dos termos cidade e urbano. Lencioni (2008) desvincula a cidade e o urbano como pares, reduzindo a análise ao surgimento dos termos, negando, desta maneira, a possibilidade do fenômeno urbano ser anterior à industrialização, o que nos leva a questionar o caráter sociológico do urbano, reduzindo-o a associações ao nível do econômico.

Diante das afirmações de Lencioni (2008) percebemos que a crise epistemológica da cidade e do urbano esta distante de sua superação, e o que temos são novos questionamentos que se agregam a outros, problematizando a análise da cidade e do urbano como pares recíprocos, bem como suas relações com os pares antagônicos e complementares: rural – urbano e campo - cidade.

De forma bem sintética, por não se tratar do objetivo central desta análise, atualmente um dos desafios da Geografia, e não apenas da Geografia Urbana, é a compreensão das relações entre rural - urbano e campo – cidade, bem como as definições destes espaços sociais.

Levando em consideração as análises e definições de Lefebvre, que associa o urbano e o rural como esferas subjetivas, vinculadas a modos de vida, hábitos e costumes, vê-se a existência de uma problemática contemporânea, que se dá a partir da ampliação espacial da urbanização, relacionada a definição e delimitação do espaço rural, o qual, em períodos anteriores, era definido em oposição ao espaço urbano.

Considerando o rural como modo de vida, hábitos e costumes particulares, mencionado como os costumes do “homem do campo”, e o campo como o espaço da produção campesina e/ou familiar. Percebe-se, atualmente, que são espaços em que há o domínio e

expansão de relações capitalistas avançadas típicas do Capitalismo Tardio[2], onde se observam o predomínio de espaços agrícolas/agrários, que se caracterizam pela produção expansiva, predominância de *commodities*, visando, sobretudo, o abastecimento dos centros urbanos, acompanhado da "expulsão" da população rural para as cidades. Deste modo, se vê uma intensa alteração de relações no "campo" [3], com a expansão de atividades de produção capitalistas em detrimento da manutenção do espaço e do modo de vida rural. Desta maneira, o que temos atualmente no "campo" é o predomínio de relações de produção, em sua maioria, com produtos (insumos, máquinas, sementes e, por vezes, mão de obra) pensados e/ou produzidos nas cidades, voltados para a produção de "coisas" para a cidade.

Apesar de considerarmos o debate dos pares antagônicos de extrema relevância para a ciência geográfica, iremos nos ater ao debate do par recíproco cidade-urbano, pois é neste âmbito que se originaram as problemáticas para esta análise, bem como, é a partir das interações entre a cidade e o urbano que podemos compreender a composição do espaço contemporâneo.

A crise do urbano contemporâneo se dá pela complexidade atual do fenômeno, dificultando a delimitação das relações ditas urbanas, o que dá margem a alguns questionamentos. Dentre eles destacamos:

- Quais relações podem ser classificadas como urbanas? São as realizadas no âmbito da cidade? São as realizadas nos setores secundários e terciários da economia?

- Como definir os novos *habitats* com relações comerciais de propriedade urbana, habitados por populações com hábitos, meios e instrumentos urbanos, mantendo relações de trabalho ou mesmo se deslocando para a cidade para tal atividade, entretanto situados fora do território da cidade?

- Para a produção do campo, voltada para as cidades, com tecnologias produzidas nas cidades, com relações de trabalho urbanas, fica a mesma questão, tal produção pode ser classificada como rural ou urbana?

A respeito do questionamento de Lencioni (2008) e que nos chama atenção para a análise:

[2] Marcado pela intensificação dos processos de automação, combinados com eventos políticos e transformações no campo econômico, induzindo a um aumento violento da produtividade e de oferta de bens (MANDEL, 1985).
[3] As aspas se referem à dificuldade de definir tais espaços.

- O conceito de cidade pode abarcar cidades com 2.000 habitantes e cidades com milhões de habitantes? As relações e dinâmicas urbanas entre os diversos núcleos urbanos, com diversificadas localizações podem ser generalizadas?

Tais questionamentos apontam para a crise, dificuldade de conceituação e complexidade que o fenômeno urbano atinge na contemporaneidade diante da expansão deste processo. Diversos autores buscam interpretá-lo, dentre eles destacamos Lefebvre (2006; 2008); De Matteis (1998); Limonad (1999; 2010) e Reis (2006).

III

Em busca de definições do "novo urbano"

Lefebvre (2008) traz considerações, análises e conjectura o contexto estrutural da urbanização. Para o autor, a complexidade do urbano dá-se, sobretudo, pelas mudanças históricas da cidade, pois, atualmente, a cidade tornou-se o espaço de maior nível de centralidade na sociedade capitalista, passando por intensos processos de:

- implosão: atraindo tudo para si, com "*[...] enorme concentração [...] de pessoas, atividades, riquezas, de coisas e objetos, de instrumentos, de meios e de pensamentos [...]*", podemos incluir a concentração da produção e também de produtos, e a;

- explosão: *"[...] com a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites, etc)*" (LEFEBVRE, 2008, p. 24).

Podemos incorporar a esta dinâmica de implosão-explosão, a multiplicação de cidades e o aumento de importância político-econômica de algumas delas no âmbito da rede urbana. Deste modo, vemos que atualmente a cidade é o espaço social que concentra o maior número e diversidade de atividades e relações de produção, marcada pela forte e acentuada expansão de seu território.

A partir de tais considerações sobre o contexto atual da cidade, Lefebvre (2008) analisa a urbanização contemporânea abarcando a relação espaço-tempo, evidenciando as mudanças, indicando causas e possíveis consequências destas mudanças, procurando avançar no que pode vir a ser.

Na análise realizada no início da década de 1970[4], Lefebvre (2008) afirmou que estaríamos caminhando para a urbanização completa da sociedade, para uma sociedade urbana, que iria conduzir a uma prática urbana, na qual o urbano se tornaria o centro das inúmeras relações sociais.

Esse "novo" período urbano é posterior ao período da industrialização, ou seja, tem a industrialização como marco, quando nas cidades industriais a atividade industrial absorve a produção agrícola, sendo que esta:

> [...] não mais representa nem o setor principal, nem mesmo um setor dotado de características distintivas [...] mesmo considerando que as particularidades locais e regionais provenientes dos tempos em que a agricultura predominava não desapareceram, que as diferenças ai emanadas acentuam-se aqui e ali, não menos certo que a produção agrícola converte-se num setor da produção industrial, subordinada aos seus imperativos, submetida as suas exigências (LEFEBVRE, 2008, pp. 14-15).

O processo crescente de industrialização traz como resultado a perda de autonomia do campo, tendo no âmbito de tal processo novas dinâmicas na cidade, tais como a concentração dos meios de produção, chegada de grandes fluxos populacionais, maior demanda por terras urbanas, surgimento e acentuação de fluxos de capitais e acentuada expansão territorial urbana, dinâmicas que associadas constituíram um processo de formação das grandes cidades e áreas metropolitanas.

De modo geral e concordando com Lefebvre, percebemos atualmente, a cidade como principal centralidade na sociedade capitalista, sendo o urbano o processo norteador da dinâmica social e que extrapola os limites da cidade. Ainda de acordo com Lefebvre (2008), estamos diante do período de auge e crise da urbanização, o primeiro por centralizar as relações econômicas, políticas, sociais, culturais, etc, e o segundo, pela ocorrência da "*[...] explosão daquilo que chamamos de 'cidade', o que leva à crise da urbanização*" (LEFEBVRE, 2006, p. 75).

A cidade vista como lugar do encontro e da festa dá lugar à cidade corporativa, dos negócios, do consumo, das relações econômicas em detrimento das relações sociais. Com seu desenvolvimento marcado não mais pelos fluxos de encontros, mas sim pelos fluxos populacionais e de capitais, sendo que, há a centralização dos capitais nas melhores localizações que são o destino principal das políticas públicas geradoras de infraestruturas urbanas, enquanto grande parte da população é dispersa em localizações "marginais", que são os lugares onde podem pagar ou ocupar, com problemas de infraestruturas urbanas, distantes dos espaços de

[4] As referências utilizadas para a compreensão de Lefebvre nos originais são: *Le Droit à La ville* (1968) e *La Révolution urbaine* (1970).

consumo e encontro, dos locais de trabalho, reforçando o caráter de exclusão e marginalização de tal parcela da população no âmbito do modo de produção capitalista.

Giuseppe De Matteis (1998) busca compreender como este "novo" fenômeno urbano ocorre na Europa, analisando comparativamente as cidades européias nos países angloxasões com as cidades européias dos países latinos.

Ao realizar tal análise, De Matteis (1998) traça como marco para a "nova urbanização" as décadas de 1970 e 1980, marcadas por intensos processos de desconcentração contínua, principalmente pós-1980, destacando-se duas dinâmicas diferentes:

A **Periurbanização**, que consiste na recuperação da polarização urbana, que se manifesta como dilatação progressiva das coroas externas e das ramificações radiais dos sistemas urbanos, com redução tendencial dos residentes dos núcleos centrais, ou seja, trata-se da expansão da malha urbana por eixos e desconcentração da população.

A **"Cidade Difusa" ou "Difusão Reticular"**, que De Matteis (1998) considera ser as formas de expansão urbana independentes dos campos de polarização dos grandes centros urbanos. Dando suporte ao crescimento de infraestruturas urbanas no assentamento, originando áreas de relativa densidade urbana, extensas e compactas.

Segundo De Matteis (1998) estas dinâmicas derivam em tipos morfológicos a partir da ocorrência de cada uma delas, ou mesmo de suas combinações, sendo eles:

- **a periurbanização**: podemos interpretar como um desenvolvimento mais fraco, sendo que o crescimento depende só das funções de serviços (eventualmente industriais) de um polo urbano dentro de um contexto regional relativamente pobre, tanto em serviços como em atividades produtivas;

- **a cidade Difusa (difusão reticular):** caracterizado por tecidos mistos, residenciais e produtivos (industriais, terciários produtivos, agroindústrais e turísticos), derivados de dinâmicas endógenas, que pode ocorrer pela implantação de um distrito industrial, por exemplo, comuns nas áreas metropolitanas monocêntricas ou policêntricas (com uma ou mais cidades como núcleos);

- **a sobreposição de ambas:** na qual se observa a expansão por eixos, com bolsões dotados de usos residenciais e produtivos.

De Matteis (1998) identifica esta nova roupagem como associada a fenômenos estruturais, ou seja, ocorrem em diversos e distintos espaços e em múltiplas escalas. Dentre as

causas, o autor destaca as inovações de caráter tecnológico e organizacional, que permitem uma articulação mais estreita de caráter territorial das empresas multilocalizadas, como ao nível de infraestruturação material e social, alcançando grande parte dos países industrializados, que permitiu maior difusão das atividades econômicas pelo território.

A análise de De Matteis (1998) ainda indica alterações no processo de urbanização em diversas escalas, seja na escala do intraurbano – no tecido urbano da cidade, como também na escala da rede urbana – a das relações entre sistemas urbanos.

Na escala da cidade, veem-se dinâmicas intraurbanas extrapolando o seu território, promovendo saltos escalares das dinâmicas de produção do espaço intraurbano. Tal salto deve-se ao fato da ocorrência de novas formas de mobilidade territorial das famílias, gerando deslocamentos demográficos relevantes dentro de uma região funcional urbana, o que em momento anterior ocorria entre bairros de um único centro urbano.

Na escala da rede urbana, De Matteis (1998) identifica uma variação demográfica dependente de uma redistribuição dos postos de trabalho, autores como Beltrão Sposito (2004) definem esta dinâmica como uma "nova divisão territorial do trabalho" ou "reestruturação da divisão territorial do trabalho", que é reflexo de mudanças logísticas, organizacionais e de localizações de empresas. Tais alterações fazem com que a ocupação cresça nos sistemas urbanos territoriais menores, com prejuízo dos metropolitanos. Tal dinâmica resulta de dois outros movimentos:

- a descentralização: com postos de trabalhos que durante um tempo eram localizados em sistemas metropolitanos, que se mudam ou se criam novos em sistemas urbanos menores;

- a centralização: com novos postos de trabalho de sistemas urbanos menores ligados a atividades muito qualificadas situadas em sistemas metropolitanos, que são ausentes nos sistemas urbanos menores.

De Matteis (1998) faz uma associação de dinâmicas intra e interurbanas, vinculando-as a um mesmo processo estrutural, que é a promoção de tecnologias de transportes e de informação, as quais possibilitam maior mobilidade demográfica e de capitais. O que chama atenção é a preocupação estruturalista, que leva a generalizações sobre processos que guardam particularidades que os distinguem.

Contudo, Beltrão Sposito (2010) contribui para o entendimento do caráter global das mudanças do processo de urbanização indicando que:

> [...] Ao contrário do que se pensou num primeiro momento, são dinâmicas e processos que não são restritos aos países de economia capitalista avançada e, tampouco, aos espaços metropolitanos, embora tenha sido espaços que eles, primeiramente, ocorreram, bem como é neles, que se constituem com níveis de complexidade mais acentuados (BELTRÃO SPOSITO, 2010, p. 128).

Dentre os analistas que dedicam suas pesquisas ao entendimento das alterações do processo de urbanização no caso brasileiro, destacamos Limonad (1999; 2010) e Reis (2006; 2007).

Limonad (2010) acompanhando as análises de De Matteis (1998) principalmente no que concerne a nomenclatura utilizada, define o território urbano contemporâneo como "**região reticular**", que tem como características marcantes a "*[...] complexificação contemporânea dos processos de reprodução social, com rebatimentos em todas as esferas da vida social, [...] gera espaços e tempos diferenciados, que altera os ritmos temporais da vida e da reprodução em geral [...]*".

A **região reticular** distingue-se de outras concepções de região, o que a caracteriza como um novo processo[5], a partir de sua própria gênese e conformação espacial, pois "*[...] se constrói a partir de interações verticais de interesses sociais, simultaneidades temporais que propiciam interações espaciais variadas*" (LIMONAD, 2010, p. 163).

Limonad (2010) define a região reticular como a:

> [...] região constituída por interações verticais, por laços imateriais, porém geograficamente localizada com nós em pontos estratégicos, que não necessariamente se organizam o seu entorno, de onde provém a desigualdade reticular. Uma região reticular com uma topografia imaterial definida pelo grau e intensidade das diferentes relações que se estabelecem (LIMONAD, 2010, p. 164).

O território urbano visto desta maneira tende a se organizar a partir da **centralidade**, a qual "*[...] está relacionada aos interesses que definem as interações e as formas com que estas se estabelecem*" (LIMONAD, 2010, p. 164), sendo a variável principal e mais complexa, pois, não vista mais apenas como centralizadora de fluxos materiais, mas também como difusora de fluxos imateriais.

Limonad (2010) destaca que a análise do urbano contemporâneo levando em consideração tais aspectos possibilita a visualização da "[...] *interpenetração e sobreposição de diferentes capitais sobre os lugares, sobre os sítios geográficos, que são tomados de assaltos e*

[5] Grifo nosso.

subsumidos aos interesses da reprodução de diferentes capitais em particular e do capital em geral" (LIMONAD, 2010, p. 164).

No caso brasileiro, Limonad (2010, p. 165) traz como gênese do processo as diversas iniciativas implementadas pelo Estado, com a meta de desconcentração econômica com o intuito de reduzir os "desequilíbrios"[6] regionais, porém destaca o primeiro governo do Presidente Fernando Henrique Cardoso (1995-1998) como o momento em que há a ação combinada e articulada de diferentes capitais e interesses, o que concretizou a desconcentração e dispersão espacial da produção.

A partir de tais iniciativas mudou-se o padrão de distribuição das atividades produtivas e da população no país, embora ainda prevaleçam em maior número na faixa litorânea e no sudeste do país, diversos setores e ramos industriais se dispersaram pelo território nacional. O que levou a alterações significativas nos fluxos migratórios, que deixaram de se dirigir para as capitais do Sudeste, principalmente com os interestaduais do nordeste-sudeste, passando a predominar nas escalas intrarregionais e intraestaduais.

No âmbito da rede urbana, percebe-se, desde a década de 1990, a multiplicação de áreas metropolitanas, paralelamente a um incremento das taxas de crescimento das cidades pequenas e médias. Na escala do local, do intraurbano, vê-se a disseminação de atividades econômicas produtivas, com intensa expansão territorial e diversificação dos usos e ocupação pela cidade (LIMONAD, 2010, p. 166-167).

Reis (2006) ao analisar o período atual de urbanização, caracteriza-o em duas dinâmicas, a **Urbanização Difusa** e a **Urbanização Dispersa**, deixando evidente que não se tratam de intensos processos de suburbanização, mas sim de uma nova característica do urbano e de uma nova morfologia da cidade.

Quanto à **urbanização difusa**, a partir das ideias de Font (2007)[7], Reis (2007) define que se trata da extensão de alguns valores urbanos pelo território, estendendo-se para além do espaço da cidade, ou seja, é a interpenetração da condição urbana na condição rural, o qual Lefebvre (2008, p. 69) trata como a condição "*rurbano*", na qual o campo se perde no seio da cidade, com a cidade (urbano) absorvendo o campo e perdendo-se nele.

[6] Limonad (2010) menciona a intenção de reduzir os desequilíbrios regionais, enfatizando com aspas o termo desequilíbrios, optamos por manter, pois consideramos que a redução de desequilíbrios regionais pode ser considera uma das variáveis para iniciativas de desconcentração econômica, mas não determinou tal dinâmica.

[7] FONT, A. Dispersão e difusão na região metropolitana de Barcelona. In: REIS, N. G. e TANAKA, M. S. (org). **Dispersão Urbana: Diálogo sobre pesquisas Brasil – Europa**, FAU-USP, São Paulo, 2007.

Já a **urbanização dispersa** diz respeito à forma, a materialização das relações urbanas pelo território, a qual Font (2007, p. 64) sintetiza da seguinte maneira: "*[...] uma forma específica da cidade contemporânea, que traz consigo uma série de fenômenos, uma certa fragmentação da forma urbana [...] que produz descontinuidades das peças do espaço*". Reis (2006) afirma que se trata de áreas que superaram os limites das cidades e das regiões como eram conhecidas até então, originando uma "nova cidade", com "*[...] a passagem de um estado para o outro, no qual, as formas subdividem rapidamente no território [...]*", sendo que os processos que regem essa urbanização e a expansão da cidade não são os mesmos de urbanizações pretéritas, o que nos leva a caracterizar este processo como novo (REIS, 2006, p. 18-19).

Reis (2006) define o fenômeno da urbanização dispersa como um processo geral e atual da sociedade capitalista, tendo como causas gerais:

- As grandes migrações rural-urbanas e com significativo crescimento demográfico das áreas urbanas;

- Surgimento de regiões com populações totalmente urbanizadas;

- Intensificação da industrialização e a dispersão crescente das unidades produtivas pelos vários continentes, a Macrodispersão. E a mesma dinâmica ao redor dos principais polos produtivos, a Microdispersão. Sendo que, com a primeira, ocorrem estímulos à urbanização e metropolização, enquanto na segunda ocorre a urbanização dispersa;

- Universalização dos mercados de produção e de seus padrões técnicos, com suas centralidades especificas, com isso há a multiplicação das áreas metropolitanas e centros urbanos;

- Universalização dos modos de consumo padronizados, consumo de massa, tendo como consequência direta a difusão de modos de vida, basicamente relacionados aos modos metropolitanos de consumo.

Por muitas vezes a urbanização difusa e a dispersa ocorrem de maneira simultânea no espaço, contudo a difusão de valores urbanos é condição *sine qua non* para a ocorrência da dispersão, enquanto, por outro lado, pode haver a difusão de valores urbanos sem que ocorra a dispersão de áreas urbanas.

Ao compararmos as visões de Lefebvre (2008); De Matteis (1998); Limonad (2010) e; Reis (2006) notamos algumas semelhanças e distinções que são relevantes para compreendermos o momento atual da urbanização.

Primeiramente, percebe-se que se tratam de análises do processo de urbanização realizadas a partir de situações geográficas distintas, com Lefebvre (2008) e De Matteis (1998) analisando a partir de um contexto da urbanização europeia, e Limonad (2010) e Reis (2006) analisando a urbanização a partir de um olhar de como o processo se desenvolve no Brasil.

Um segundo aspecto que chama a atenção, e que complementa o primeiro, são as diferenças temporais das análises, com as análises de Lefebvre (2008) e De Matteis (1998) dando-se respectivamente nas décadas de 1970 e 1990, já de Limonad (2010) e Reis (2006) na década de 2000. Tais diferenças indicam que não há simultaneidade no processo de urbanização na escala global, mas sim, nos dá a impressão da expansão do fenômeno urbano, partindo dos países de capitalismo avançado para os países de industrialização tardia.

Podemos ainda, observar semelhanças entre as definições de "novo período urbano" (LEFEBVRE, 2008), "difusão reticular" (LIMONAD, 2010), "região reticular" (DE MATTEIS, 1998) e "urbanização dispersa" (REIS, 2006), no que dizem respeito às mudanças no tecido urbano e na morfologia da cidade. Contudo, as definições de "novo período urbano" e "difusão reticular" além dos aspectos materiais da urbanização, englobam também aspectos subjetivos e imateriais, não necessitando de complementações conceituais, como é o caso da definição de "urbanização dispersa" de Reis (2006), que diz respeito aos aspectos materiais da urbanização, quanto aos imateriais são complementados pela definição de "urbanização difusa" (REIS, 2006).

As semelhanças no conteúdo das definições reforçam a interpretação de que se trata do mesmo processo, que é o da urbanização nos moldes do modo de produção capitalista, na qual sua dinâmica segue os padrões de expansão deste modo de produção à escala global. Podemos visualizar também, a partir das definições, que há uma homogeneização de dinâmicas urbanas na escala do global, entretanto com diferenças espaço-temporais, o que demonstra que não são utilizados/homogeneizados as mesmas relações culturais, sociais e econômicas e os mesmos instrumentos técnicos para a expansão da urbanização, mas sim há intensificação da acumulação na escala global.

A partir deste contexto epistemológico em busca da compreensão do urbano contemporâneo, fica evidente sua complexidade teórica, bem como sua ampla expansão, permeando outros conceitos e definições de lugares na Geografia, mas também nota-se, de forma clara, a ampla expansão do processo na escala global, com "*[...]intensificação e extensificação do processo de urbanização com um consumo voraz e crescente do espaço [...]*" (LIMONAD, 2010,

166) atingindo as mais diversas áreas do planeta, o que contraditoriamente nos aponta para um outro cenário, o cenário de crise urbana, ou seja, o de crise socioespacial.

IV

Da expansão para a crise na urbanização

Lefebvre (2008) aponta os indícios da contradição que é o fenômeno urbano atualmente, destacando que a cidade passa a ser o centro das relações de produção[8], ocorrendo a explosão daquilo que chamávamos de cidade.

A cidade como lugar do encontro, da festa, dá lugar à cidade corporativa, dos negócios, do consumo e das relações econômicas, em detrimento das relações sociais. A crise no urbano se faz a partir de sua expansão, que ocorre com a apropriação do processo pelo capital, com a interpenetração e sobreposição de diversos capitais sobre os lugares.

Tal crise é multiescalar, dando-se tanto no bojo da rede urbana, quanto no tecido urbano das cidades, o que a caracteriza como crise da urbanização e na urbanização.

De forma sintética, percebe-se na escala da rede urbana, um contexto de ampla expansão da rede de cidades, bem como de desconcentração das atividades produtivas, antes concentradas nas metrópoles e, atualmente, expandindo-se em direção a outros centros metropolitanos e centros de menor porte.

O amplo desenvolvimento tecnológico em meios de comunicação e transportes permitiu aos capitais o acesso aos mais inúmeros mercados de consumo e exploração de mão de obra, o que desencadeou inúmeras dinâmicas, tais como a industrialização da produção agrícola, a transformação de terras rurais em urbanas, a expansão territorial das cidades, a formação de aglomerações urbanas, a expansão de capitais financeiros e comerciais, entre outras; resultando na multiplicação de cidades, na mudança e aumento da função regional de algumas delas, na expansão de atividades industriais para além das metrópoles, ou seja, numa redefinição da morfologia da rede urbana. Contudo, com tal processo não se dando de forma homogênea, mas sim desigual, com os capitais escolhendo certas localizações para investimentos produtivos em detrimento de outras, com a multiplicação dos lugares que "ganham" e dos lugares que "perdem" na rede urbana.

[8] Sentido amplo do termo definido por Lefebvre (2001 pp. 37-39).

Roma (2008, pp. 89-115) introduz o termo "segregação interurbana" ao analisar as cidades pequenas do oeste do Estado de São Paulo, em que predominam populações marginais, do ponto de vista socioeconômico, e atividades do circuito inferior da economia, o que indica a diferenciação nas escolhas de localidades para investimentos de capitais em detrimento de outras, que com isso repercutem a deterioração de infraestruturas urbanas e aspectos da vida social nas cidades "excluídas".

Destaca-se também no âmbito da rede, a multiplicação do número de cidades, bem como os ganhos de funções de algumas e a redução de outras, complexificando o que chamamos de cidade devido à diversidade de espaços urbanos e suas distintas características. Tal fato faz com que haja dificuldades na orientação de políticas públicas nacionais e regionais, principalmente pela dificuldade de se determinar as necessidades principais das distintas regiões e municípios.

A formação de aglomerações é outra vertente da crise no urbano, pois põe em cheque a territorialização dos municípios, principalmente em relação às áreas limites, em que, por vezes, não há definição das responsabilidades infraestruturais dos municípios.

Entretanto, é na escala do local que a crise do/no urbano é mais evidente, pois se trata do espaço vivido, onde se dá a cotidianidade, e onde percebemos com maior clareza a característica global do processo de urbanização.

Limonad (2010) chama a atenção para o fato de que a intensificação da urbanização traz consigo uma intensa desregulação, não apenas das áreas urbanas, mas de todo espaço social, pois se vê crises urbana, ecológica, ambiental, entre outras, evidenciando a "*[...] crescente predação do espaço social por diferentes capitais, secundados pelo Estado*" (LIMONAD, 2010, p. 166).

O crescente consumo de áreas pelas atividades urbanas, industriais e de serviços é acompanhado pelo avanço da ocupação de áreas florestais e rurais, resultando daí um vertiginoso aumento de quadros de exclusão social e precarização das condições de vida de grandes contingentes populacionais do campo e nas cidades, "*[...] ao serem espoliados de sua condição de existência, conforme os locais onde viviam, são incorporados à lógica hegemônica de reprodução dos meios de produção".* Percebe-se que: "*A dispersão espacial das atividades econômicas e da riqueza é acompanhada pari passu por uma dispersão de favelas e loteamentos de baixa renda em áreas rurais*" (LIMONAD, 2010, p. 167).

Guerra (1992) ao analisar o caso da cidade do Porto em Portugal evidencia diversos "problemas" urbanos advindos deste novo momento do processo de urbanização, destaca como característica a produção de descontinuidades que define como: "*[...] matizado por clivagens no que diz respeito à forma como esse espaço é apropriado pelos diferentes agentes sociais*" (GUERRA, 1992, p. 160), ou seja, percebe a fragmentação de cotidianos no âmbito da cidade.

Dentre as descontinuidades a autora destaca as populações advindas à cidade por dinâmicas de êxodo rural, sendo, a partir desse momento, obrigadas a reconstruir as suas referências de identidade, em outras palavras, são obrigadas a reproduzirem sua cotidianidade (GUERRA, 1992, p. 162).

Guerra (1992, pp. 167-169) ainda destaca quadros de violência simbólica que se dão a partir da imposição e constrangimento para a qualificação simbólica que atua como um consenso implícito. Tal consenso resulta num processo de socialização imposta. Assiste-se a partir de tal processo a produção de quadros de exclusão e estigmatização, daqueles que não estão conformes às normas impostas.

Em Zandonadi (2008) percebemos que a expansão territorial das cidades, a qual é uma das variáveis da intensificação do processo de urbanização, origina e/ou acentua dinâmicas urbanas no bojo das cidades, tais como a multiplicação de áreas centrais, com a implantação de espaços de consumo em áreas distantes do centro histórico de consumo constituído, ou mesmo, em áreas segmentadas do ponto de vista socioeconômico, dando características multi(poli)cêntricas as cidades, trazendo, à luz das análises, dinâmicas de segregação socioespacial, quadros de fragmentação urbana e acentuação da exclusão social. Dinâmicas estas percebidas em cidades não-metropolitanas, as quais eram as áreas exclusivamente atingidas por dinâmicas urbanas complexas em período anterior ao que propomos analisar.

Vejamos o contexto deste "novo urbano" no caso brasileiro, destacando algumas de suas problemáticas contemporâneas.

V

O "novo urbano" no Brasil: Breves apontamentos de problemáticas da urbanização brasileira

A partir dos apontamentos que indicam um "novo urbano", marcado por características espaço-temporais *sui generis,* com ampla expansão relacionada ao desenvolvimento tecnológico em meios de comunicação, além das causas destacadas por De Matteis (1998) e Reis (2006), percebemos que as relações urbanas se apropriam do espaço e assumem a postura de processo estrutural da expansão do modo de produção capitalista, estando, deste modo, genuinamente ligado ao surgimento de diversas dinâmicas socioespaciais na sociedade contemporânea.

Deste modo, a compreensão do fenômeno urbano passa pela necessidade de associá-lo à fase do modo de produção capitalista atual. O qual se faz, em ampla expansão nos países de industrialização recente. Ou seja, a compreensão do processo de urbanização, nestes países, se dá pela identificação do urbano como uma nova fase de expansão do modo de produção capitalista, quando suas relações se expandem para cidades de diferentes portes, avançam para além da malha urbana constituída, interpenetrando as relações no campo, produzindo e reproduzindo, nos diferentes pontos, relações produtivas urbanas, bem como suas características, dentre elas as de crise.

Entretanto, a expansão do urbano não se dá de forma homogênea, no que diz respeito ao conteúdo e forma deste avanço. Os lugares assumem funções distintas que remetem a conteúdos e formas distintas, de acordo com seu porte e, principalmente, sua **situação geográfica,** assumindo uma posição frente à rede de cidades - com diferentes graus de intensidade, ou mesmo, assumindo uma característica marginal em relação a tal rede. Deste modo, tem-se uma grande teia urbana, de caráter global, com as cidades como nós, porém, com algumas concentrando maior diversidade de funções urbanas do que outras, mas todos os lugares refletindo características urbanas, de forma homogênea ou não, mais ou menos brutal, com maior ou menor conflito com as relações locais.

Desta maneira, vemos que, a compreensão do urbano passa por buscar compreender a totalidade e suas relações em cada situação geográfica distinta. A partir desta concepção, percebemos a necessidade de análises que associam o interurbano ao intraurbano e vice-versa,

sendo necessário a classificação dos tipos de cidade no âmbito da rede urbana e a comparação das estruturas das cidades, a partir das funções exercidas na rede urbana.

No caso brasileiro, de modo genérico, podemos identificar intensas mudanças e acentuações do processo de urbanização, trazendo como gênese para as alterações os primeiros surtos de industrialização do país ainda na década de 1950, quando se nota intenso crescimento da população urbana, como podemos observar na TABELA 1:

TABELA 1

Evolução da População Urbana Brasileira

1940 – 2010

Ano	População urbana	Evolução em relação a 1940 (%)	Evolução em relação a 1950 (%)	Evolução por décadas (%)
1940	12.880.790*	-	-	-
1950	18.782.891	45,8	-	45,8
1960	32.004.817	148,4	70,3	70,3
1970	52.904.744	310,7	181,6	65,3
1980	82.013.375	536,7	336,6	55,0
1991	110.875.826	760,7	490,3	35,1
2000	137.755.550	969,4	633,4	24,2
2010	160.925.792	1149,3	756,7	16,8

Org. ZANDONADI, Júlio César

Fonte: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/tendencia_demografica/analise_populacao/1940_2000/comentarios.pdf

Percebe-se, a partir da década de 1950, crescimento intenso da população urbana brasileira, atingindo extraordinários 1.149,3 % de crescimento em 2010, em relação à população urbana do país em 1940, período este que marca, principalmente, aquilo que alguns autores denominaram de "inchaço" populacional e, posteriormente, a explosão das metrópoles e grandes cidades.

Analisando a dinâmica populacional urbana no Brasil, notamos outras características essenciais para a compreensão do urbano brasileiro. Primeiramente, vê-se que as décadas de 1960 e 1980 compreendem momentos de grande incremento de populações urbanas em relação a 1940. Podemos associar tal fenômeno ao que Reis (2006) indica como um novo momento do Brasil na conjuntura internacional, com:

A [...] abertura do país para novas formas de organização empresarial e do capital financeiro, sobretudo, o de recorte internacional [...]" com novas formas de organização do comércio e serviços. Tais mudanças são acompanhadas com alterações no tecido urbano, que a partir desta década é desenvolvido seguindo os padrões do movimento moderno: largas avenidas, grandes espaços de circulação do automóvel, participação efetiva de capitais imobiliários em empreendimentos residenciais, comerciais e industriais, bem como efetiva participação do poder público, tanto na entrada, quanto na elaboração de aspectos legais para atuação dos capitais, além de políticas habitacionais viabilizando uma das variáveis para reprodução da força de trabalho, que é sua alocação (REIS, 2006, p. 41-43). Isto leva a uma série de iniciativas públicas para viabilizar a expansão de tal processo no sentido do interior, tais como a abertura de rodovias, a transferência da capital federal na década anterior, dentre outras, no plano da rede. Já no plano do intraurbano tivemos a demarcação do marco legal para a implantação e regularização de terras urbanas, através da Lei Federal 6.766/79 que regula o parcelamento de solo urbano no território brasileiro.

Nestas décadas, o que se percebe, é um grande crescimento populacional das grandes cidades, com a formação e consolidação das metrópoles brasileiras de São Paulo e Rio de Janeiro, sendo estas regiões o ponto máximo de centralidade da rede urbana brasileira. O tecido interno das grandes cidades é caracterizado pela forte atuação do mercado imobiliário, crescimento do setor da construção civil e ampla expansão do tecido urbano, dando origem às grandes aglomerações metropolitanas, envolvendo outros municípios que fazem limites com as grandes cidades, acentuando dinâmicas de segregação socioespacial, multiplicação de áreas centrais e fragmentação urbana para o âmbito metropolitano e regional.

Bega dos Santos (1984) e Beltrão Sposito (2007) destacam que na década de 1980 as metrópoles e as grandes cidades continuaram a crescer, porém num ritmo menos intenso que na década anterior, entretanto este ritmo de crescimento acentua-se nas cidades de menores portes, principalmente nas cidades de porte-médio[9].

Ainda na década de 1980, com acentuação nas décadas subsequentes (1990, 2000 e 2010), o processo de urbanização, nos moldes traçados anteriormente e limitado às metrópoles, expande-se para além das grandes cidades, englobando as cidades de porte-médio. De modo

[9] Neste momento tratamos as cidades de porte-médio como as cidades com funções intermediárias na rede urbana, no capitulo 2 buscaremos esclarecer a distinção entre as cidades de porte-médio e as cidades médias.

geral, tal dinâmica, de acordo com Beltrão Sposito (2007) se dá por processos de desconcentração produtiva da metrópole a outros centros urbanos de menor porte, tendência esta que é compreendida à luz das mudanças referentes à passagem do sistema fordista de produção para o sistema flexível de produção, com a separação de áreas de comando, centralizadas nas metrópoles, das áreas de produção industrial, deslocadas para cidades de menor porte.

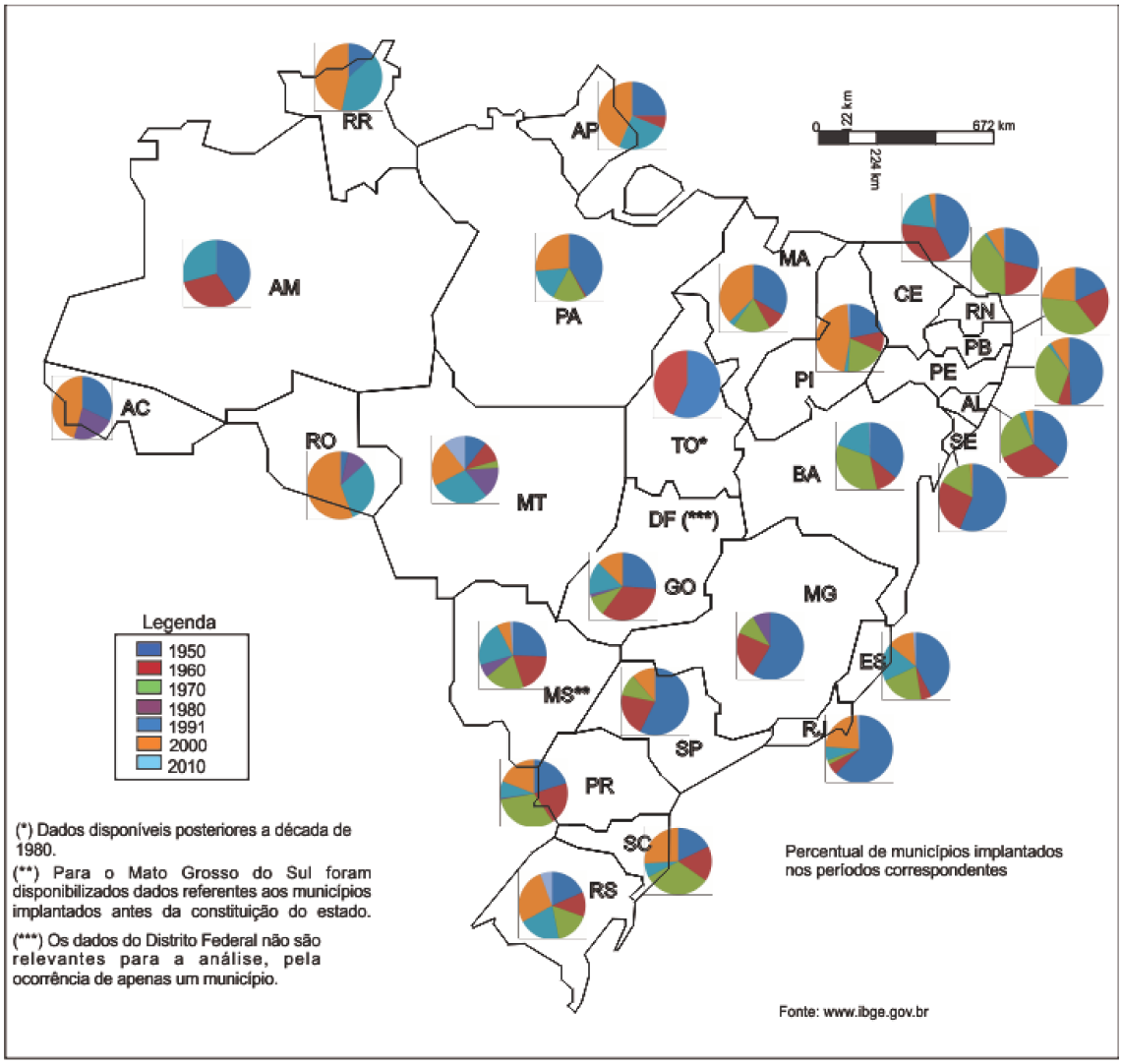
A tendência destacada por Beltrão Sposito (2007) é nítida ao analisar o Estado de São Paulo, que passa por intenso processo de desconcentração territorial da produção (LENCIONI, 1994; 1995), mantendo a centralização de capitais e gestão econômica na metrópole paulistana. Entretanto, não se trata de uma dinâmica isolada, mas sim acompanhada de intensos fluxos populacionais para os novos territórios produtivos, principalmente com fluxos campo-cidade, ampliação qualitativa e quantitativa de estabelecimentos comerciais e de serviços, atuação de multinacionais, expansão e alterações no tecido urbano e a formação de aglomerações urbanas regionais.

Tal padrão do processo de urbanização brasileiro, também pode ser visualizado a partir da análise da implantação de municípios, o qual destacamos na FIGURA 1:

FIGURA 1

Brasil – Implantação de Municípios por períodos

1950 - 2010



Org: Júlio César Zandonadi

Visualizando a FIGURA 1 percebemos que a dinâmica de divisão municipal tem origem anterior à década de 1950, com grandes proporções nos Estados situados na faixa litorânea do país, ou seja, ligada às atividades coloniais e extrativistas do período anterior a esta década. Nota-se que até a década de 1950, poucos Estados tinham 50% (cinquenta por cento) de seus municípios constituídos.

As décadas de 1950 e 1960 foram de intensa fragmentação municipal no Centro-Oeste e Sul do país, impulsionada pela política desenvolvimentista do Governo de Juscelino

Kubstchek e pelas frentes de desenvolvimento do Governo Militar. Dentre as principais iniciativas estão a implantação da Capital Federal no Centro – Oeste e a abertura de rodovias.

Na década de 1960 a 1970, a implantação de novos municípios deu-se, principalmente, na região Nordeste, com destaque para os Estados da Bahia, Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.

Já entre 1970 a 1991, observa-se a diminuição de tal dinâmica, para a retomada acentuada entre 1991 a 2000, com a implantação de municípios em grande proporção nos Estados da Região Norte.

Entretanto, a compreensão da intensificação do processo de urbanização no território brasileiro permite-nos identificar algumas problemáticas que nos chamam atenção e instigam a análise.

Primeiramente, questionasse se tal processo se dá de forma homogênea pelo território brasileiro, com as cidades sendo implantadas em meio a uma diversidade de atividades produtivas, portes-populacionais semelhantes, áreas residenciais homogêneas, entre outros aspectos. Chamamos a atenção, anteriormente, para o fato de a desigualdade ser uma característica *intrínseca* ao modo de produção capitalista; podendo ocorrer em múltiplas escalas, seja na escala da rede urbana - na qual tal processo de expansão das atividades urbanas pelo território se dá de forma heterogênea, com cidades assumindo funções de suma relevância produtiva na rede urbana - quanto outras que assumem uma posição marginal - devido a diversos fatores, os quais podem diferenciar as respectivas **situações geográficas**.

Diante disto levantamos **problemáticas** para a análise:

O processo de urbanização nos moldes atuais, marcado por intensa expansão e dinâmicas de desconcentração produtiva para além das metrópoles, faz com que algumas cidades, com porte populacional médio, assumam funções de intermediação na rede urbana. Tais cidades acentuam seus níveis de centralidade com a implantação de novas atividades produtivas, centralização da gestão regional e de espaços de consumo e de serviços no âmbito das microrregiões, tendo amplo crescimento populacional e territorial. Entretanto, como já destacamos, dado o caráter heterogêneo do processo de urbanização vigente no modo de produção capitalista, nem todas as cidades deste determinado porte populacional, assumem tais funções de intermediação entre as cidades pequenas e as metrópoles, tendo funções “marginais”

no âmbito das microrregiões ou mesorregiões[10] e por consequência na rede urbana. Levantamos a hipótese de que tais diferenças e desigualdades na expansão do processo de urbanização, com algumas cidades escolhidas para investimentos de capitais, se dão devido suas respectivas **situações geográficas**, sendo este um conceito chave para compreendermos a dinâmica de expansão do processo de urbanização contemporâneo.

Uma segunda problemática que percebemos neste processo, e que nos aponta para nova hipótese, é de que nas cidades de porte populacional médio - em que ocorrem o acúmulo e intensificação de funções de intermediação entre as cidades pequenas e as metrópoles - percebem-se maiores alterações no tecido intraurbano, com crescimento acentuado, marcado pela extensão e descontinuidade, bem como mudanças no par centro-periferia, advindo de mudanças no padrão de ocupação do solo urbano e na multiplicação de áreas centrais, dinâmicas que associadas, repercutem em surgimento e/ou acentuação de outras dinâmicas, como a de segregação socioespacial, fragmentação urbana e exclusão socioespacial, típicas de períodos de crise no urbano. Por outro lado, nas cidades de porte-médio que não participam de tal processo de modo relevante, mas sim marginalmente, não se percebem mudanças intensas no tecido intraurbano, mas sim uma integração com dinâmicas de segregação socioespacial e fragmentação urbana na escala da região.

Diante destas hipóteses e em busca de avanços na compreensão da urbanização, notamos um debate intenso no âmbito da comunidade geográfica buscando a definição de tipologias e hierarquização das cidades, com a diferenciação entre tais espaços e também suas adjetivações. Vemos que este debate é essencial para a compreensão do urbano, entretanto, diante das hipóteses, percebemos a necessidade de um avanço além das tipologias e hierarquizações, buscando compreender como o fenômeno urbano estrutural diferencia cidades no bojo da rede urbana, mas, também, produz diferenciações nas dinâmicas intraurbanas de espaços com funções distintas no âmbito da rede.

No cerne de debate das tipologias e hierarquizações percebe-se que uma das questões centrais está na definição das cidades que assumem funções de intermediação na rede urbana, o

[10] Acompanhamos as definições do IBGE (1990, p. 08) na qual as mesorregiões são entendidas por "*[...] uma áreas individualizada em uma Unidade da Federação que apresenta formas de organização do espaço geográfico definidas pelas seguintes dimensões: o processo social como determinante o quadro natural como condicionante e a rede de comunicação e de ligares como elemento de articulação espacial [...]*" permitindo que a mesorregião tenha uma identidade regional. Já a microrregião são definidas como partes das mesorregiões que apresentam especificidades quanto à organização do espaço.

qual gera alguns questionamentos sobre a relevância de tal debate[11], contudo o debate em torno das tipologias destas cidades ocorre, pois são espaços cuja urbanização têm características *sui generis*. Entre estas características podemos destacar o conflito ou associação de interesses entre capitais globais e locais e, mesmo, por serem espaços onde dinâmicas urbanas podem ser observadas de modo mais simplificado, dado a dimensão do espaço, mas não menos agressivo.

Dentre os pesquisadores da questão, destacamos Beltrão Sposito, que difere as cidades de porte populacional médio, das cidades que têm funções intermediárias no âmbito da rede urbana. Assim, a autora diferencia os termos "**cidades de porte-médio**" e "**cidades médias**", considerando "cidades de porte-médio" aquelas definidas pelas características que lhe são intrínsecas, principalmente o seu tamanho demográfico. No caso brasileiro, Thompson e Serra (2001) propõem portes populacionais entre 50 mil a 500 mil habitantes, já o IBGE (2000) adota para a classificação das dimensões demográficas das cidades, que as médias tenham entre 50 mil e 249.999 habitantes.

As "cidades médias" seriam cidades de porte-médio, por conta do porte populacional, mas também, e principalmente por ser:

> [...] aquela que desempenha papéis de intermediação na rede urbana, sem compreender, ao mesmo tempo suas características (o que não restringe o tamanho demográfico e deve incluir a estruturação interna de seus espaços), como suas relações com outras cidades (o que impõe o reconhecimento de seus papéis na estruturação urbana da rede) (BELTRÃO SPOSITO, 2004, p. 331).

Entretanto, para tal diferenciação Beltrão Sposito (2004) chama atenção para dois aspectos elementares, primeiramente há de se observar o nível de centralidade da cidade, diante de um quadro de hierarquia urbana, a qual deve exercer funções intermediárias. Um segundo aspecto, o qual é condição *sine qua non* para apresentar o primeiro, trata-se da **situação geográfica**, pois é através desta que a cidade terá potencial para exercer uma função de intermediação de relações que se estabelecem entre cidades no âmbito da rede urbana.

Diante de tais considerações e do contexto de urbanização contemporâneo, questionamos se é de acordo com a situação geográfica que as cidades de porte-médio assumem funções distintas, mais ou menos relevantes, no âmbito da rede urbana, e com isso, as alterações no tecido urbano seriam mais ou menos intensas.

[11] No capitulo 2 debateremos a relevância das classificações e tipologias das cidades, enfocando a análise aos termos e definições de cidades de porte-médio e cidades médias.

Deste modo, essa análise tem como questionamento central que, apenas o porte populacional da cidade não é definidor de sua centralidade interurbana, mas sim as relações que mantém com as cidades de sua hinterlândia e o alcance de tais relações. Num outro nível de análise, porém complementar, discutimos se o nível de centralidade interurbana é uma das variáveis mais relevantes que promovem diferenças quantitativas e qualitativas na dinâmica da urbanização no espaço intraurbano.

Percebe-se que a partir da década de 1970, o espaço intraurbano passa por intensas alterações, dentre as mais significativas e que altera a estrutura da cidade de forma efetiva é o comportamento da **área central** e a **multiplicação de áreas centrais.** Tais dinâmicas estão diretamente associadas às características do "novo urbano", vinculadas à interpenetração de capitais e novos lógicas de produção do espaço urbano nas cidades, que são responsáveis pela cadeia de dinâmicas que possibilitam e resultam no surgimento (implantação) de novas áreas centrais, as quais, por sua vez, possibilitam a acentuação de dinâmicas urbanas, tais como a fragmentação urbana (ZANDONADI, 2008).

A partir do contexto exposto, objetivamos uma análise que contribua para a compreensão da urbanização contemporânea, tendo como recorte territorial o Estado de São Paulo, identificando mudanças no espaço intraurbano, com destaque para a multiplicação de espaços de consumo, decorrentes de alterações na dinâmica de estruturação das cidades.

Para a realização de tal análise, procuramos efetuar uma análise comparativa entre cidades do mesmo porte em situações geográficas distintas, no caso as cidades de porte-médio. Visando uma primeira aproximação para identificação das distintas situações geográficas, temos como base a caracterização da rede urbana brasileira realizada pelo IPEA/IBGE/UNICAMP (1999), o qual difere a rede urbana em formas espaciais, divididas em 3 (três) classes: aglomerações urbanas metropolitanas; aglomerações urbanas não-metropolitanas e; os centros urbanos.

Partindo deste pressuposto, levantamos a hipótese de que as articulações e interações no âmbito destas formas espaciais sejam determinantes para as funções regionais que as cidades assumem. Sendo que, nas áreas densamente ocupadas, como as metropolitanas, as cidades de porte-médio atuam a partir de relações de competição e cooperação com outras cidades de porte semelhante e/ou superiores, já as cidades de porte médio situadas em áreas relativamente menos ocupadas, como os centros urbanos, centralizam funções regionais frente à hinterlândia, sendo o

espaço centralizador de fluxos populacionais e preferenciais para a implantação de atividades econômicas, culturais e políticas.

Deste modo, propomos analisar comparativamente a estrutura das cidades, enfatizando a dinâmica da área central e o surgimento de novos espaços de consumo em cidades de porte-médio, situadas em distintas formas espaciais, observando as diferenças e semelhanças do processo de urbanização nestes distintos espaços. Desta maneira, pretendemos contribuir para a compreensão do processo de urbanização na produção de distintas situações geográficas e alavancar indicativos para a diferenciação entre cidades de porte-médio e cidades médias, evidenciando as diferenças na disposição das áreas centrais nestas cidades.

Para a realização da análise, estabelecemos um recorte territorial que inclui cidades do mesmo porte populacional, enquadradas na definição de Thompson e Serra para as cidades médias, de 50 a 500 mil habitantes, sendo selecionadas[12] as cidades de Taboão da Serra situada na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, São Carlos situada na Aglomeração Urbana Não-metropolitana São Carlos-Araraquara e Marília considerada um centro urbano isolado[13].

A análise destes centros urbanos deram suporte a elaboração e organização desta tese em duas partes e oito capítulos.

Na primeira parte da tese, analisaremos a escala do interurbano, buscando compreender a constituição da rede urbana paulista, as diferentes situações geográficas e as diferenciações entre as cidades de porte-médio e as cidades médias. Para isso, organizamos esta primeira etapa em dois capítulos.

No primeiro capitulo, traremos uma análise da constituição da rede urbana paulista e os fatores que possibilitaram a constituição de diferentes situações geográficas, enfatizando a consolidação do Complexo Cafeeiro Capitalista Paulista e posteriormente a formação das Aglomerações Urbanas.

No segundo capitulo, debateremos o conceito de cidades de porte-médio e cidades médias, tendo como base para o debate o conceito de situação geográfica. Trazendo para a discussão a necessidade desta diferenciação, os indícios e variáveis para a diferenciação e as funções relevantes das cidades médias que possibilitam a compreensão da dinâmica da rede urbana paulista.

[12] As cidades foram selecionadas seguindo procedimentos metodológicos descritos no APÊNDICE desta tese.
[13] A descrição dos procedimentos metodológicos realizados para a delimitação do recorte territorial, bem como para a elaboração da análise estão disponíveis no apêndice "Procedimentos Metodológicos da Pesquisa".

No terceiro capítulo, apontaremos indicativos e discutiremos a tipologia e hierarquizações das cidades que compõem as Situações Geográficas das cidades selecionadas para a análise, destacando, dentre outros aspectos a complexidade na definição de cidades médias nas distintas situações.

Na segunda parte da análise, focaremos na análise comparativa dos espaços intraurbanos das cidades de porte-médio selecionadas, enfatizando a situação e características dos espaços voltados ao consumo, com predomínio de estabelecimentos comerciais e de serviços nas cidades de Taboão da Serra, São Carlos e Marília, buscando expor semelhanças e diferenças, propondo indicativos para a diferenciação de cidades de porte-médio e cidades médias. Para tal análise organizamos este bloco em cinco capítulos, dando continuidade a numeração de capítulos da primeira parte.

Dedicamos o capitulo quatro ao debate da centralidade intraurbana, evidenciando as mudanças conceituais que acompanham o desenvolvimento da ciência geográfica, bem como as alterações nas lógicas de produção do espaço urbano.

Nos capítulos cinco, seis e sete apresentamos o contexto da conjuntura urbana das cidades de Taboão da Serra, São Carlos e Marília, evidenciando as localizações e características das centralidades voltadas ao consumo de bens e serviços, com análises quantitativas demonstrando a multiplicidade de atividades das centralidades e qualitativas, apresentando a diversidade e diferenciações entre as centralidades.

Por fim, nas considerações finais da tese, analisaremos comparativamente o quadro exposto das três cidades definidas como recorte territorial, indicando associações das características intraurbana das cidades analisadas, com suas respectivas situações geográficas no âmbito da rede urbana paulista.

CENTRALIDADES (INTER)URBANAS: Um olhar sobre a rede urbana paulista em busca da diferenciação de cidades médias e cidades de porte-médio

Destacamos anteriormente que um dos objetivos centrais desta análise é contribuir para a compreensão do processo de urbanização, tendo como recorte territorial e analítico o Estado de São Paulo e a urbanização paulista. Desta maneira, consideramos para a análise a definição de Lefebvre para o fenômeno urbano, na qual destaca que o tecido urbano não designa, de maneira restrita, o domínio edificado das cidades, mas o conjunto de manifestações do predomínio da cidade sobre o campo, ou seja, produzido a partir de materialidades e imaterialidades por todo espaço social.

A urbanização, vista desta maneira, não reduz a análise à escala do interurbano ou do intraurbano, mas sim busca o entendimento das dinâmicas da totalidade do espaço social. Diante do modo de produção capitalista e levando em consideração que a produção e reprodução deste se faz a partir de desigualdades, com a acumulação de uns em detrimento da escassez de outros, percebe-se a produção do espaço urbano a partir da produção de localidades desiguais, tanto no âmbito da rede urbana, quanto na escala da cidade.

Diante disto, enumeramos alguns conceitos chaves para a análise do urbano na contemporaneidade, entre eles enfatizamos a escala, pois como chama a atenção Beltrão Sposito (2011, p. 130) ao se referir à análise da urbanização, "*[...] nada pode ser explicado apenas numa escala [...] toda compreensão requer a articulação entre escalas, ou seja, a avaliação, os modos, intensidades e arranjos, segundos os quais os movimentos se realizam e as dinâmicas e processos se desenvolvem [...]*", indicando, desta maneira, a necessidade de análises multiescalares para a compreensão do urbano contemporâneo.

Diante disto, a análise do urbano nos exige contemplar outros conceitos, que se tornam indispensáveis para a compreensão do essencial do fenômeno urbano. Dentre eles destacamos o de "centralidade", pois a centralidade revela o conteúdo, entretanto ela não é indiferente ao conteúdo, sendo parte integrante do mesmo. Deste modo, a centralidade tem

conteúdo e exige um conteúdo para ser central, seja qual for este conteúdo, o qual não precisa ser necessariamente uma Área Central (LEFEBVRE, 2008, p. 110; ZANDONADI, 2008, p. 93).

Diante disto, percebe-se que um espaço ou território exige um conteúdo para se tornar central, reproduzindo tal conteúdo que, diante do modo de produção capitalista, se revela a partir das distintas situações geográficas.

No período atual, vê-se o urbano como a maior centralidade dentre as relações capitalistas, diante da expansão tanto de espaços urbanos como de relações urbanas, pois, como destaca Lefebvre (2008): "[...] *o urbano é cumulativo de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura, ai compreendidas as maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano* [...]". E a cidade, vista como materialização do processo de urbanização, se revela como a materialidade de maior centralidade, atraindo tudo para si, sejam objetos, produtos, produtores, obras, ideias, atividades, entre outros (LEFEBVRE, 2008, p. 112; ZANDONADI, 2008, p. 93).

Do mesmo modo que o urbano, a centralidade também é um conceito complexo, de difícil definição e delimitação. Possibilita - e vemos como necessária - uma abordagem multiescalar e com articulação entre as escalas, fazendo com que a cidade e o urbano se articulem em redes de produção, em relações tanto intraurbanas, quanto interurbanas (LEFEBVRE, 2008, p. 109-12; WHITACKER, 2003, p. 135).

Vemos que a centralidade e suas dinâmicas revelam a estrutura e a estruturação urbana e das cidades. A partir do movimento coordenado pelas centralidades, das relações entre as diferentes centralidades e da materialização das centralidades no espaço, fica evidente as distinções do e no espaço social (ZANDONADI, 2008, p. 93).

Percebe-se que a análise da urbanização perpassa pela análise da centralidade, vista a partir de um viés multiescalar, na qual o interurbano mantém relações diretas com o intraurbano. Partimos da hipótese de que o maior nível de centralidade interurbana reforça a complexidade quantitativa e qualitativa das centralidades intraurbanas, bem como esta reforça os fluxos materiais e imateriais na rede de cidades, reforçando, dessa forma, a centralidade interurbana. Ou seja, quanto maiores os níveis de centralidade interurbana de uma cidade, maiores são as frequências e a robustez das dinâmicas urbanas como as de: concentração, desconcentração, centralização, descentralização, circulação, segregação, fragmentação, entre outras, atraindo para si maiores níveis de concentração e diversidade de atividades, decisões e produções.

Contudo, há diferentes níveis de centralidade no âmbito da rede de cidades, pois, como já destacamos, a expansão do processo de urbanização não se faz de forma homogênea, mas sim com distinções e desigualdades, produzindo espaços centrais e diversos outros periféricos. Tal produção se dá historicamente, de acordo com a escolha de locais para a produção e reprodução das mais diversas formas de capitais; estas escolhas têm como principal determinante a situação geográfica das localidades.

Em acordo com Souza (2003, p 25) toda cidade, do ponto de vista geoeconômico, é uma localidade central, de nível maior ou menor, de acordo com sua centralidade, ou seja, a quantidade e diversidade de bens e serviços que oferece, e fazem com que atraia fluxos de capitais e populacionais, seja dos espaços sociais das redondezas, de uma região inteira, do país e até de outros países. Entretanto, o que leva a ocorrência de um desenvolvimento urbano desigual, com cidades com maiores e menores níveis de centralidade, são as escolhas das localidades pelos mais diversos capitais, os quais buscam as melhores para a reprodução destes capitais. Porém, o que faz com que localidades sejam melhores ou piores para a reprodução dos capitais são diversos fatores, que vão desde os momentos iniciais de ocupação, os quais favorecem ou não a implantação de empreendimentos, passando pela distribuição de equipamentos sociais, dentro outras características, que definimos como situação geográfica.

Partindo desta contextualização teórica apresentamos esta primeira etapa da análise em e na qual buscaremos contribuir três capítulos, para a compreensão do processo de urbanização paulista, associando as dinâmicas da rede urbana com a produção de diferentes situações geográficas, bem como com o desenvolvimento de cidades de portes populacionais semelhantes, porém exercendo distintas funções no âmbito da rede urbana.

No Capitulo 1 buscaremos compreender a rede urbana, enfocando as mudanças na concepção do termo advindas das mudanças dadas pela expansão e complexificação do processo de urbanização. Posteriormente traremos uma caracterização da rede urbana paulista, compreendendo os aspectos de sua formação e de sua configuração e complexidade atual.

No Capitulo 2, como variáveis para compreender as dinâmicas da rede urbana paulista, buscaremos diferenciar as cidades que compõem esta rede urbana, a partir do enfoque da diferenciação entre cidades de porte populacional médio, entre 150 mil a 300 mil habitantes, com vistas a observar se e no que as diferentes situações geográficas influem em distintos níveis de centralidade interurbana entre estas cidades. Como modo de iniciar tal investigação, analisaremos

cidades de porte populacional semelhantes, entretanto localizadas em formas espaciais, do ponto de vista da formação de aglomerações urbanas, distintas, analisando as cidades de Taboão da Serra, localizada na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo; São Carlos, localizada na Aglomeração Urbana Não-metropolitana de São Carlos-Araraquara; e Marília, localizada num centro urbano isolado.

No Capítulo 3, propomos indicativos com vistas a hierarquizar as cidades no âmbito de suas respectivas situações geográficas, apontando outras variáveis a definição da classificação das cidades que supere a de "porte populacional", demonstrando que o nível de centralidade no âmbito das distintas situações geográficas esta relacionado a concentrações de capitais e fluxos, o que no bojo da rede urbana paulista não representa especificamente em determinadas situações que uma cidade com porte populacional médio representará funções de intermediação.

A partir da análise das distintas situações geográficas e diferentes funções exercidas pelas cidades no âmbito da rede urbana paulista, teremos subsídios para a segunda etapa da pesquisa, a qual buscará examinar comparativamente a estrutura das três cidades selecionadas, enfatizando as localizações das centralidades voltadas para o consumo de bens e serviços em cada uma delas, enfim, procurando visualizar as diferenças espaciais de processo semelhantes, como é proposto por Escolar (2008)[14].

[14] Conferência de encerramento do XV ENG – Encontro Nacional de Geógrafos, intitulada o "O espaço não pára".

Um debate sobre a Rede Urbana: A Rede Urbana Paulista

Analisar e debater o urbano são tarefas complexas, primeiramente pela multiplicidade de relações e amplitude espacial que a urbanização atinge na contemporaneidade, um segundo ponto, dá-se pela complexidade temporal deste processo, devido às mudanças no cerne da urbanização, que se faz a partir de intensos movimentos de estruturação e reestruturação, com isso, exige diferentes e distintas formas de analisar, que por vezes, resultam em novas formas de produzir o urbano.

Na Rede Urbana Paulista é possível visualizar tais alterações, que podem ser percebidas através dos modos de analisar a rede urbana, sejam por diferentes escolas de pensamento, por diferentes paradigmas de análise da rede, ou mesmo, por mudanças no processo de estruturação e com isso da estrutura urbana, que altera as características da rede urbana.

Porém, antes de adentrarmos no debate da rede urbana, faz se necessário aprofundar a discussão a respeito do significado do termo **rede**.

De acordo com Dias (2006, p. 144-146), que analisa a epistemologia do termo, tanto como as mudanças nas características das redes, as redes são compreendidas como um sistema geral de comunicações que "*[...] aparece como instrumento que viabiliza duas estratégias: [...] a de circular e comunicar [...]*" que possibilitam a integração e a solidariedade.

Moura e Werneck (2001, p. 26) complementam o entendimento de Dias (2006) indicando conteúdo ao sistema geral de comunicações, afirmando que "*[...] qualquer tipo de fluxo – das mercadorias às informações – pressupõe a existência de redes, cuja primeira propriedade é a capacidade de conexão e de ligação*".

De modo geral, as redes são técnicas e políticas, tanto pelas pessoas, mensagens e valores que as frequentam, quanto pelas suas existências, que são inseparáveis da questão do poder (SANTOS, 1999, p. 215; MOURA E WERNECK, 2001, p. 26). Dias (2006, p. 147) revela o conteúdo político e técnico da rede ao afirmar que ela resulta "*[...] de estratégias de circulação e comunicação [...] surge como condição que se impõem à circulação crescente de tecnologia, de capitais e matérias-primas*".

As redes são essencialmente políticas. Essa característica faz com que sejam palcos de estratégias, as quais resultam na acentuação de seu potencial integrador, entretanto, isso faz com que também tenham potencial para excluir. Vista desta maneira, as redes são determinantes instrumentos de poder. Diante desta característica, Dias (2006, p. 147) destaca que as redes nunca exercem o seu aspecto máximo em relação à totalidade de suas possibilidades de integrações mais diretas, mas sim, são resultantes "*[...] da manifestação de coações técnicas, econômicas, políticas e sociais*". Deste modo, "*[...] redesenham o mapa do mundo, dos países e das regiões*".

Assim como diversas outras noções, conceitos, dinâmicas e fenômenos, as redes sofreram intensas alterações, tanto em sua forma, como em sua concepção. Neste caso, devido às mudanças e avanços em campos disciplinares dedicados a análise das redes, incluindo a Geografia. Tais avanços e mudanças relacionam-se também às descobertas e avanços técnicos, científicos e tecnológicos já ocorridos e que levam às alterações nas formas e funcionamento das redes. (DIAS, 2006, p. 149).

Portanto, os avanços e mudanças técnicas, científicas e tecnológicas são uma das principais determinantes para as alterações na forma das redes, tendo como principal variável a evolução dos meios de comunicação e transportes, que possibilitaram a ampliação espacial das redes, passando sua capacidade de amplitude local/regional para global.

Os avanços nas telecomunicações dão às redes características de instantaneidade e simultaneidade (DIAS, 2006), quanto à evolução dos meios de transportes acentuam a rapidez, as possibilidades de circulação e fluxos materiais, introduzindo uma nova ordem socioeconômica, marcada pelo maior alcance espacial das redes, mas não deixando de lado seu caráter político, acentuando também as possibilidades de escolhas e seletividade espacial[15].

Vê-se, desta maneira, uma contradição evidente nas dinâmicas das redes, a de integrar mais espaços, mas também de excluir, entretanto, sem que as localidades excluídas se ausentem das dinâmicas das redes, sendo inseridas numa posição marginal, no aguardo de iniciativas expansionistas ou ondas de expansão dos agentes dominantes do modelo econômico predominante.

A evolução dos meios técnicos, científicos e tecnológicos, enfatizando os de comunicação e transportes, possibilitou também a acentuação da divisão territorial do trabalho,

[15] Consideramos a seletividade espacial dos agentes produtores do espaço urbano uma variável imprescindível para a compreensão da dinâmica contemporânea da rede urbana.

emergindo o sistema produtivo para a escala global. O processo de urbanização assume tais características, ampliando sua dimensão espacial e acentuando, tanto na rede de cidades, como nas cidades, a divisão territorial do trabalho, com isso há uma crescente diferenciação e desigualdade socioespacial. Sendo esta a tendência da urbanização contemporânea, como afirma Dias (2006, p. 154):

> [...] a tendência se afirma no sentido de uma divisão territorial do trabalho acentuada e de uma diferenciação da localização. Ambas são fundadas sobre a mobilidade crescente de capitais, que leva a reorganização do sistema urbano e favorece a concentração espacialmente seletiva de potencial de crescimento.

Diante deste contexto das dinâmicas das redes, no qual se identifica intensas mudanças espaço-temporais, vemos a urbanização como processo chave para a expansão do modo de produção capitalista em suas múltiplas formas pelo território, o que dá margem a interpretações de caracterização do espaço global como território da sociedade urbana. Desta maneira e diante de tal expansão, a rede urbana assume um caráter global, complexificando tanto as relações que se dão no âmbito da rede, como também as análises desta rede.

1 a. As mudanças na rede urbana e no que é rede urbana

Os estudos e análises sobre redes urbanas são tradicionais no âmbito da Geografia, principalmente a partir do século XIX, momento em que a urbanização torna-se condicionante de mudanças na sociedade (CORREA, 2006) e que se impõe à escala mundial (LEFEBVRE, 2008), indicando processos de urbanização da sociedade ou da emergência da sociedade urbana.

Numerosas pesquisas e análises foram realizadas sobre o tema, sendo possível traçar cronologicamente os estudos, identificando mudanças nas concepções, nas formas e dinâmicas da rede urbana, como também de paradigmas geográficos.

Roberto Lobato Corrêa é uma das principais referências dos estudos de rede urbana no Brasil, trazendo considerações sobre as mudanças na rede urbana, como também estudos de caso que contribuem para a compreensão da contemporaneidade da rede urbana brasileira.

Consideramos, inicialmente, para a análise a definição de Corrêa (2006, p. 16) de que a rede urbana trata-se de "*[...] um conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si [...]*". Partindo desta definição, podem-se perceber as intensas mudanças na rede urbana a partir da imposição da urbanização à escala mundial.

Segundo Corrêa (1998) os primeiros estudos sobre as redes urbanas foram realizados por Richard Cantillon (1680 – 1734), o qual associava a organização social ao campo e com relações de subordinação, que resultavam em uma hierarquia social produzida pela posse da terra em maior ou menor escala. Cantillon propôs um sistema hierárquico entre as localidades do seguinte modo:

Aldeias ⟶ Burgos ⟶ Cidades ⟶ Capitais

No qual cada nível pode ascender a outro de acordo com a expansão das áreas agricultáveis.

Dentre as análises sobre a organização socioespacial da urbanização, Corrêa (2006) chama atenção para os estudos de diferenciação de cidades em termos de funções. Dentre as análises destaca a do geógrafo Aurousseau em 1921, propondo uma classificação funcional das cidades em oito tipos de acordo com a função dominante, sendo: Cidades de Administração; Cidades de Defesa; Cidades de Cultura; Cidades de Produção; Cidades de Coleta; Cidades de Transferência; Cidades de Distribuição e Cidades de Recreação. Tal análise se destaca, pois foi base para outras análises que classificam as cidades de acordo com a função predominante, tais como a de Harris (1943) e Nelson (1957), este adicionando a análise que uma cidade poderia ser definida por uma combinação de duas ou três funções.

Dada às criticas a este modelo, visto como simplificador da realidade, concordamos com Corrêa (2006, p. 18) ao apontar estes estudos como de grande contribuição para as análises da rede urbana, vistos os inúmeros desdobramentos de estudos e análises mais aprofundadas das atividades das cidades, além de identificar a "*[...] divisão territorial do trabalho no âmbito da rede urbana [...]*". Chama a atenção que é a partir das classificações funcionais das cidades que se passa a procurar compreender as diferenciações e variações dos sistemas urbanos.

Dentre os desdobramentos das análises funcionalistas destacam-se as abordagens de Friedmann (1963), que introduzem o modelo centro-periferia, com a concepção da cidade como centro difusor do desenvolvimento; as análises de Friedrich e Davidovich que indicam três dimensões de variação do sistema urbano: estrutura socioeconômica, ritmos de crescimento e formas de concentração espacial urbana, considerando o sistema urbano como expressão territorial da divisão social do trabalho; e por fim, as abordagens que consideram a rede urbana como um todo, sem analisar ou classificar cada uma das cidades (CORRÊA, 2006, pp. 19-20).

No bojo das análises funcionalistas Corrêa (2006, p. 20) destaca que há literaturas que enfatizam "*[...] as relações entre o tamanho da população urbana e o desenvolvimento [...]*". Uma primeira vertente traz o conceito de primazia urbana de Jefferson (1939), a qual diz respeito a: "*[...] importância desmesurada da principal cidade do país, a qual é pelo menos duas vezes maior que a segunda [...]*", que corresponde ao processo identificado como macrocefalia da rede urbana, presente em diversas abordagens didáticas e que caracterizou a rede urbana no subdesenvolvimento.

Uma segunda vertente desta abordagem é a que introduz a regra de ordem-tamanho da cidade de Zipf (1949), segundo a qual "*[...] a maior cidade teria tamanho igual a 1, a segunda ¹/2, a terceira ¹/3 e a cidade de ordem n um tamanho igual a ¹/n [...]*" (CORREA, 2006, p. 20). De acordo com este autor (pp. 20-21) tal abordagem "*[...] foi considerada como sendo uma expressão do desenvolvimento nacional, traduzindo o equilíbrio entre forças indutoras de um crescimento difuso por toda a rede urbana e forças indutoras de um crescimento concentrado na principal cidade*".

Apesar de reduzir a análise das cidades as suas características econômicas, as análises funcionalistas têm grande importância para a análise da rede urbana, primeiramente por se tratar das primeiras análises com embasamento teórico-metodológico, mas também, como já destacamos, por identificar a divisão territorial urbana e compreender a urbanização como um sistema, sendo base para diversas outras análises e reflexões sobre a rede.

Entretanto, são os estudos relacionados à hierarquia urbana os mais tradicionais, numerosos e relevantes para a análise da rede urbana diante, principalmente, do grande levantamento empírico. São estudos de caso e diferenciações de redes urbanas, tendo como destaque e base teórica a Teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller (1933).

1 a. 1. A Teoria das Localidades Centrais

É a partir da década de 1930, com a Teoria das Localidades Centrais do geógrafo alemão Walter Christaller[16] (1933), e com a fundação da teoria das localizações das cidades (BERRY e HARRIS, 1970), que as análises sobre redes urbanas ganham grande destaque metodológico e quantitativo.

Em síntese, a Teoria das Localidades Centrais de Christaller (1933), destaca que:

[16] Influenciado pelos estudos de Grandmam (1916).

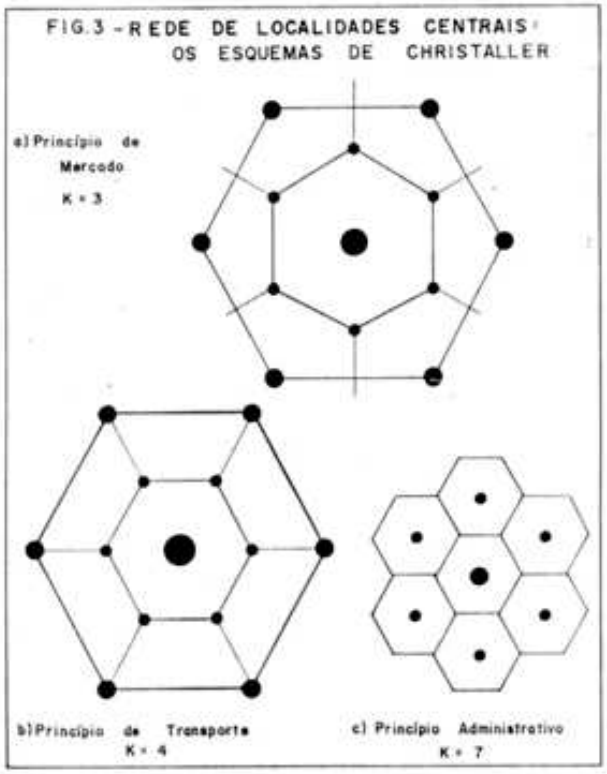
"*As cidades de nível de especialização mínimo estão distribuídas uniformemente e estão rodeadas por hinterlândias de forma hexagonal* [...]", tendo como base para tal distribuição o principio de mercado, que na teoria de Christaller, corresponde a determinante mais relevante, pois o que "[...] *guia a distribuição dos assentamentos urbanos, é a necessidade de que os lugares centrais estejam pertos, para que seja possível que os clientes se sirvam*" (JOHNSON, 1974, p. 142).

A Teoria das Localidades Centrais tem como conceitos norteadores o de alcance espacial máximo e alcance espacial mínimo. O alcance espacial máximo define a área determinada por um raio de alcance, a partir de uma dada localidade central, ou seja, a distância de deslocamentos de pessoas para a localidade central visando obter bens e serviços necessários. O alcance espacial mínimo define a área em torno de uma localidade central, que engloba um número mínimo de consumidores que justifiquem a implantação de mercados ou determinado mercado (CORREA, 2010, p. 58). Sendo que, destes dois mecanismos se revela a estrutura da hierarquia urbana, com os mercados se concentrando na localidade central e centralizando os deslocamentos populacionais, já as atividades mais consumíveis se deslocam para os menores centros.

A análise de Christaller (1933) gerou diversos outros desdobramentos, como destaca Ferreira (2010), tais como a análise da Teoria do Equilíbrio Espacial Geral de Lösch (1939), a qual leva em consideração a hierarquia na relação das cidades, entretanto, diferentemente de Christaller que considerava como determinante para a escolha das localizações a minimização dos custos de deslocamentos dos consumidores, Lösch aponta como determinante a maximização do lucro dos produtores.

Além da análise de Lösch, foram feitas, também, adaptações de outras teorias ao modelo de Christaller, como o da Teoria das Localizações Agrícolas, de Von Thünen (1826), que considerava os custos de transportes do produto em relação à distância do centro consumidor, deste modo, quanto mais próximo, maior seria o lucro obtido pelo produtor. Tal teoria foi desenvolvida por Weber (1909) ao associá-la as determinantes da localização industrial, sendo três fatores primordiais: o custo de transportes; os custos de mão de obra e as vantagens associadas à aglomeração. Diferentemente das outras teorias espaciais, Weber introduz o custo da mão de obra, afirmando que quanto mais próxima à indústria, menor os custos de deslocamentos e os níveis salariais serão menores.

FIGURA 2: Modelo Ilustrativo da Rede de Localidades Centrais



Extraído de Corrêa (1998)

Johnson (1974) destaca os fatores que Garrison e Barry agregam à teoria: o âmbito de difusão ou alcance econômico, que é a distância máxima que um grupo está disposto a percorrer para obter bens ou serviços determinados. Somam, também, à teoria as noções de limite de exigência ou condição de entrada, que se trata da mínima quantidade de poder aquisitivo necessário para manter o fornecimento de bens ou serviços determinados desde um lugar central, ou seja, desenvolvem a ideia dos alcances máximo e mínimo de Christaller.

Percebe-se, mesmo de maneira breve, o amplo desenvolvimento da Teoria das Localidades Centrais, embora tenha recebido críticas, até no âmbito da escola de pensamento em que se desenvolveu. Mas teve como grande êxito a reflexão sobre os sistemas urbanos, a noção de hierarquia das cidades, bem como - com a somatória de desdobramentos - a possibilidade de indicar uma complexidade de determinantes para a estruturação da rede urbana e, principalmente, compreender que as localizações são distribuídas seguindo uma lógica visando maior lucratividade possível dos produtores, o que indica a formação de espaços desiguais. Entretanto, atualmente a teoria continua sendo alvo de inúmeras críticas.

As críticas referem-se à complexidade da rede urbana contemporânea, o que impossibilita uma análise christalliana, dada à linearidade e rigidez da Teoria das Localidades Centrais. E também, como destacam Johnson (1974) e Donne (1970) pela necessidade de análise de redes urbanas em outras formações socioespaciais[17] e no fato da teoria ser baseada nas relações entre aglomerados, a partir de funções comerciais e de serviços[18].

Entre as décadas de 1960 e 1970 a Teoria das Localidades Centrais é incorporada à "Nova Geografia", resultando em inúmeros estudos e análises que contribuíram para a compreensão da rede urbana.

Corrêa (2010, pp. 15-20) traz algumas destas contribuições e exemplos de buscas por repensar a Teoria das Localidades Centrais em outros contextos, baseando-se na posição de que a recuperação da teoria é relevante, pois, trata-se de um esforço para visualizar a "*organização espacial da distribuição de bens e serviços*", sendo esta uma faceta da totalidade socioespacial. Dentre as justificativas apontadas por Corrêa à análise da rede urbana a partir das hierarquias, está a associação entre as localidades centrais e o desenvolvimento do modo de produção capitalista (já mencionado anteriormente), com o destaque da produção de espaços desiguais. Mas, também, podemos frisar a promoção do consumo e a negação de que as trocas se dão apenas entre seres socialmente semelhantes, já que englobam distintas classes sociais e espaços desenvolvidos e subdesenvolvidos.

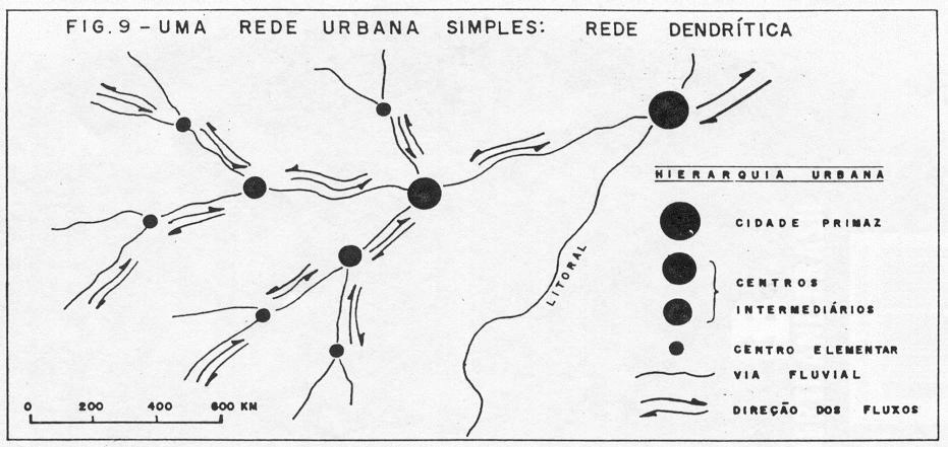
Diante disto, Corrêa (1998) apresenta três modos em que as redes urbanas se constituíram nos países subdesenvolvidos, baseando-se na Teoria das Localidades Centrais:

As redes dentríticas: Apontadas como de origem colonial, seriam caracterizadas por uma cidade estrategicamente e excentricamente localizada como ponto inicial para uma hinterlândia. Tal cidade seria a porta de entrada e saída, o marco inicial da penetração no território e onde se concentrava as principais funções econômicas e políticas. É retrata no modelo a seguir:

[17] Optamos pelo termo "formação socioespacial" nos moldes traçados por Milton Santos, ao tratar de outras realidades que não foram alvo de análises para a formulação da teoria.

[18] Sobre as criticas a abordagem de Christaller (1933) ver: JOHNSON, J. H. Geografia Urbana, Oikos – tau, Barcelona, 1974, pp. 145-150, e; DONNE, M. D., Teorias sobre a cidade, Martins Fontes, São Paulo, 1970, pp. 128-129.

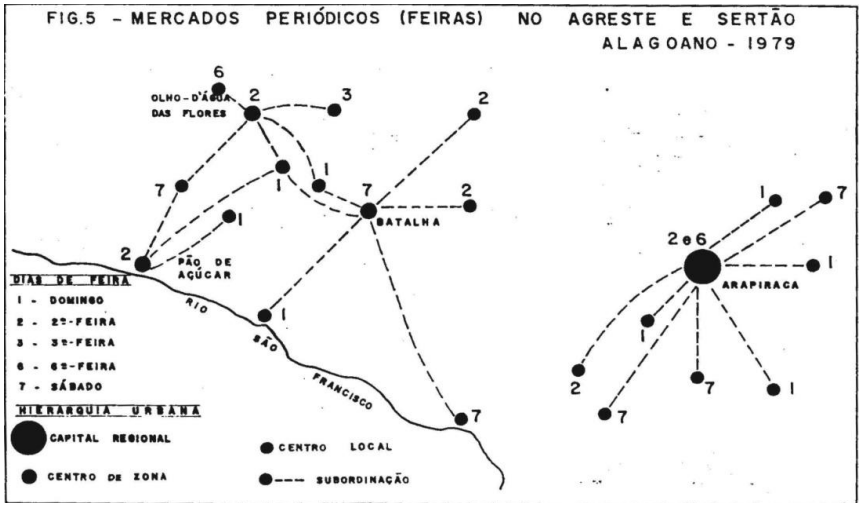
FIGURA 3: Modelo Ilustrativo de uma Rede Urbana Dendrítica



Extraído de Côrrea (1998)

A Rede de Mercados Periódicos: Caracterizadas – como o nome já indica - pelos mercados periódicos, constituídas por centros intermediários e pequenos núcleos que, em dado momento, formam localidades centrais, em virtude do comércio, da produção local e regional, e onde se concentra o mercado sazonal, atraindo comerciantes e consumidores da hinterlândia. Um exemplo contemporâneo que temos deste modelo clássico visualizado no Brasil - entretanto, um tanto quanto complexo - são as grandes feiras agropecuárias e as festas de padroeiros que ocorrem, principalmente no Nordeste Brasileiro.

FIGURA 4: Modelo ilustrativo de rede urbana de mercados periódicos



Extraído de Corrêa (1998)

1a.2. A Rede Urbana a partir das projeções espaciais dos dois circuitos da economia urbana, a contribuição de Milton Santos

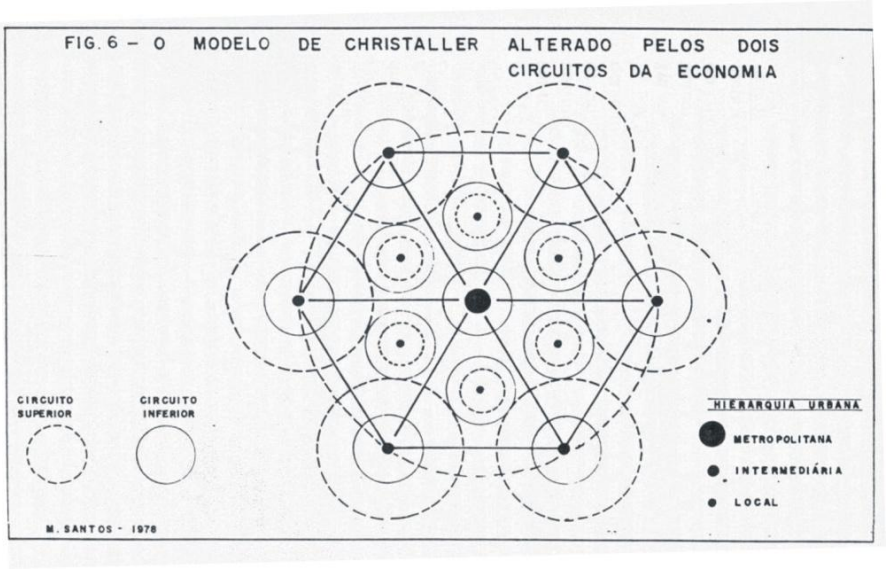
Milton Santos (1979) contribui para a compreensão e definição da rede urbana ao analisar e defini-la no bojo dos dois circuitos da economia urbana. Tal análise indica a constituição da rede urbana no âmbito do processo de modernização tecnológica nos países subdesenvolvidos. Santos (2002) indica que os dois circuitos da economia urbana interferem e caracterizam a rede regional de localidades centrais, estruturando-a de modo que os dois circuitos (superior e inferior) atuem simultaneamente em cada centro, dispondo de duas áreas de influência distintas, uma do circuito superior e outra do circuito inferior. Aponta, também, para o fato de que a atuação dos distintos circuitos e a área de influência de cada centro são determinadas a partir da concentração e do alcance espacial das atividades do circuito superior.

A contribuição de Milton Santos demonstra a ascensão da Geografia Crítica, aprofundando o debate de conceitos marxistas, como o de classes sociais, e analisando a divisão territorial do trabalho, apontando as desigualdades espaciais tanto no âmbito internacional, como no regional. Bernardelli (2004) destaca que a análise de Milton Santos retoma os debates sobre a hierarquia urbana, os quais ficaram ausentes dos debates iniciais da Geografia Crítica, pois indica o quanto as redes globais passam a ser destacadas e alteram tanto a compreensão, quanto a morfologia da rede urbana e suas interações. Tal análise é um marco na inserção de dinâmicas de produção, circulação e consumo e suas representações - no espaço e no tempo - nos estudos de rede urbana.

O modelo proposto por Milton Santos revela que a interferência dos circuitos da economia urbana se faz através dos mecanismos que estruturam a hierarquia urbana, o alcance espacial máximo e o alcance espacial mínimo, sendo que o circuito superior e seu alcance espacial máximo indicam a posição hierárquica do centro urbano.

Segundo Santos (2002), diferentemente da teoria de Christaller, é necessário considerar três níveis hierárquicos de centros: a metrópole, a cidade intermediária e a cidade local, sendo que na cidade local tem-se a atuação efetiva do circuito inferior da economia urbana, enquanto que na metrópole têm-se ambos os circuitos, entretanto a atuação do superior se faz em âmbito regional. Já as intermediárias desfrutam, também, da atuação de ambos os circuitos, ora um tendo maior relevância regional, ora outro.

FIGURA 5: Modelo Ilustrativo da rede urbana em dois circuitos



Extraído de Santos (2002, p. 358)

O modelo de Milton Santos busca eliminar a rigidez do modelo christalliano, destacando a dinamicidade da circulação de mercadorias pelos centros urbanos, uma vez que a evolução nos meios de transportes rompem barreiras de "fricção" na comunicação entre os centros urbanos. Este é um fator que reforça a hierarquia urbana e o papel metropolitano no âmbito da rede urbana.

Além desta característica, é essencial mencionar outras, nos avanços da análise de Milton Santos, primeiramente, ao enfatizar que se trata de um modelo próprio aos países subdesenvolvidos, ou seja, indicando a necessidade de se teorizar sobre a urbanização no subdesenvolvimento. Um segundo ponto é que ao indicar a existência e a acentuação da hierarquia urbana, destaca os papéis de agentes atuantes na produção do espaço que reforçam tal hierarquia, a partir de suas escolhas locacionais, as quais se dão no âmbito de análise das situações geográficas, sejam as escolhas para investimentos de capitais ou para a implantação de infraestruturas públicas.

Outro aspecto que chama a atenção é a inserção na análise das cidades intermediárias, as quais ganham destaque na rede urbana como centros difusores da produção metropolitana. (SANTOS, 2002, p. 311).

Contudo, é importante ressaltar que o modelo de Milton Santos, de 1979, trata-se de uma readaptação do modelo christalliano, incorporando aspectos da conjuntura do

subdesenvolvimento, bem como os avanços tecnológicos do momento. Entretanto, considerando o atual período, a aplicação deste modelo pode levar a uma análise rígida da rede urbana. De todo modo, o modelo de Milton Santos proporcionou grandes avanços para a análise do conteúdo da rede urbana.

Ao longo do texto retomaremos alguns pontos analisados por Milton Santos (2002) e que devem ser levados em conta na análise contemporânea da rede urbana e das funções dos centros urbanos.

1a. 3. A rede urbana e o meio técnico cientifico informacional

Percebe-se que as análises sobre a rede urbana sofreram intensas mudanças no decorrer do tempo, com os estudos anteriores servindo de base para novas análises, a partir de críticas e contribuições, ou mesmo a negação de teorias. Concordamos com Corrêa (2006, p. 44) ao definir a rede urbana como sendo:

> [...] o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si, por outro lado, apresenta uma diferenciação entre suas cidades, a qual se traduz em uma hierarquia urbana de acordo com os princípios gerais da teoria das localidades centrais [...], ou seja, a [...] hierarquização e especialização não se excluem; a segunda apenas torna mais complexa a rede urbana.

A articulação entre os centros urbanos em escala mundial datam do período colonial, contudo a acentuação e a complexificação destas articulações se dão com a consolidação do processo de globalização e/ou mundialização do capital, com o advento do meio técnico-cientifíco-informacional, quando a evolução dos meios de comunicação e transportes, via avanços científicos, faz emergir processos de instantaneidade e simultaneidade na escala global, acentuando e redefinindo a divisão internacional do trabalho e multiplicando as possibilidades de expansão de relações capitalistas, tanto industriais, como financeiras, imobiliárias, comerciais, de serviços e especulativas, dando um caráter global à rede urbana e redefinindo as redes urbanas regionais.

Nos estudos geográficos contemporâneos os debates sobre a terminologia, existência e inicio de um "novo período" são intensos e se desdobram na análise das diversas representações espaciais.

Compreendemos a globalização como processo histórico associado por Sposito (1999) às Revoluções Logísticas, proporcionadas pelo desenvolvimento tecnológico que conduzem a um novo modo de articulação entre o espaço e o tempo, com simultaneidade e

instantaneidade, ou seja, a possibilidade de que em diferentes partes da superfície terrestre ocorram fenômenos interligados (NICOLAS, 1996, p. 85) e ao mesmo momento.

Considerando o processo histórico da globalização, define-se o período atual como o do meio técnico-científíco-informacional, pelo qual a difusão de informação torna possível a produção em escala planetária (SANTOS, 2005).

Com a transformação do meio geográfico em meio técnico e posteriormente em meio técnico-científico-informacional, as interações e articulações entre os centros urbanos no âmbito da rede urbana e no espaço intraurbano ganham em intensidade e complexidade.

Entretanto, é preciso ressaltar que a globalização é antes de tudo um processo territorial, no qual dinâmicas globais envolvem todo espaço planetário economicamente, politicamente, socialmente e culturalmente, proporcionado pelas ações de agentes econômicos, os quais realizam suas escolhas locacionais, inserindo, fragmentando ou excluindo os mais diversos espaços.

Levando em consideração a esfera territorial da globalização, percebe-se que o meio técnico-científíco-informacional não contempla de forma homogênea o espaço global, pois há uma seletividade baseada na divisão internacional do trabalho, na qual agentes econômicos hegemônicos integram ou excluem espaços ao território da globalização (SANTOS, 2001).

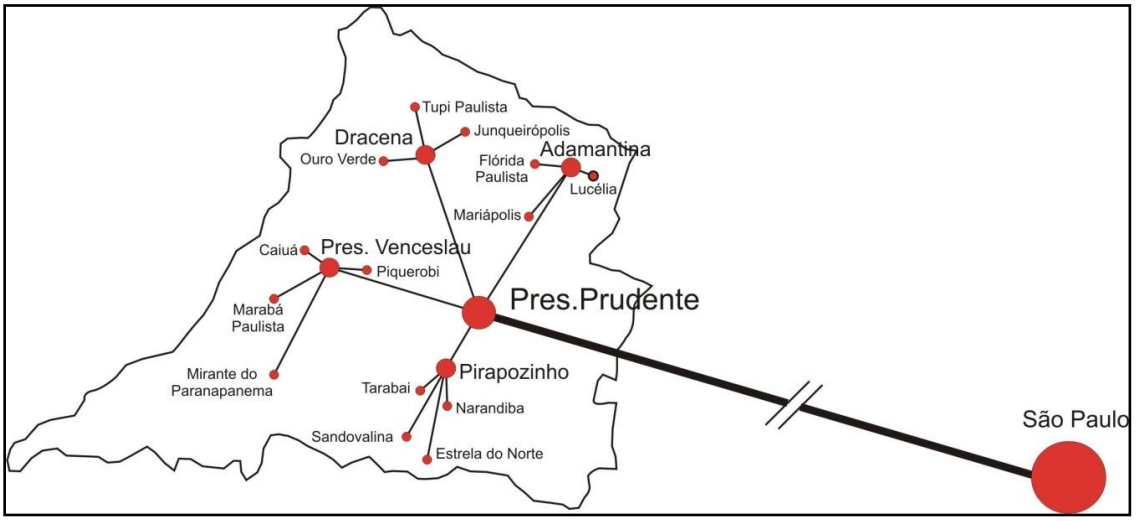
O advento do meio técnico-cientifico-informacional, que possibilitou a ação dos agentes econômicos na escala global, repercutiu na escala do regional e local com a possibilidade de escolha de áreas e atividades capitalistas que serão alvos da expansão produtiva, gerando especializações produtivas, aumento da demanda e as possibilidades de consumo, com isso houve a expansão de mercados consumidores, ou mesmo, a exclusão de áreas para o investimento, reservando-as para novas dinâmicas de expansão.

Ao visualizar o espaço global a partir desta ótica, percebe-se a configuração das redes urbanas, uma vez que a divisão internacional do trabalho é ampliada, intensificada e reconfigurada pela inserção de novas tecnologias, por revoluções logísticas, pela criação, pela refuncionalização e pela especialização dos centros urbanos. Tal processo impossibilita a definição de redes urbanas a partir de uma configuração linear e continua, mas sim, permite defini-las a partir da superposição e/ou justaposição de diferentes redes urbanas.

Portanto, podemos ter um modelo de rede hierárquica (FIGURA 6) na qual pode estar justaposto outro tipo de rede urbana (FIGURA 7), ultrapassando a ordem local e regional, com

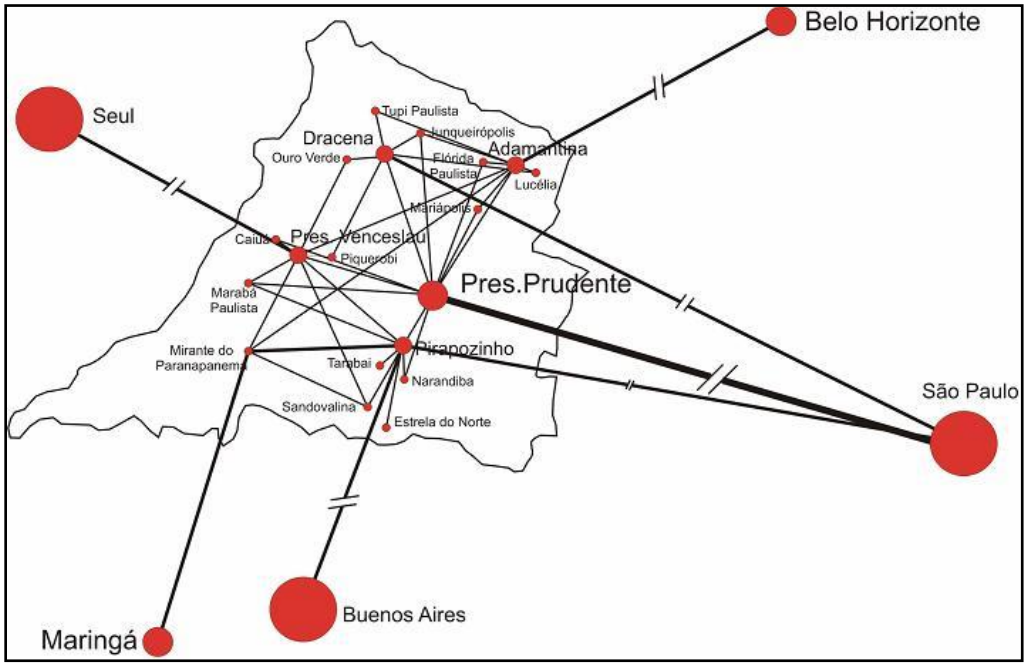
interações e articulações na escala global, complexificando o recorte territorial da rede urbana, como podemos visualizar nas FIGURAS a seguir, com o exemplo da rede urbana da região de Presidente Prudente – SP:

FIGURA 6: Caso Ilustrativo de uma rede hierárquica



Elaborado por VIEIRA, A. B.; ROMA, C. M.; MYAZAKI, V. K.; ZANDONADI, J. C. (2005)

FIGURA 7: Caso Ilustrativo de uma rede urbana face à globalização



Elaborado por VIEIRA, A. B.; ROMA, C. M.; MYAZAKI, V. K.; ZANDONADI, J. C. (2005)

1.1. Da rede urbana brasileira à rede urbana paulista: a constituição de distintas situações geográficas

A Rede Urbana Paulista não foge ao contexto das dinâmicas das redes urbanas, tendo diversas alterações em sua configuração, interações e articulações, principalmente, por estar intensamente articulada com o avanço e mudanças das relações capitalistas no território brasileiro, bem como com a formação da rede urbana brasileira.

Diversas são as análises da rede urbana brasileira, passando por correntes do pensamento tradicional como as análises de Waibel (1958), Rochefort (1958) e Geiger (1963) até as análises mais complexas de Santos (1993) e contemporâneas do IBGE com as regiões de influência das cidades (REGIC, 2007).

Segundo Santos (2005), durante séculos (XVI ao XVIII) o Brasil foi um país agrário, sendo que neste momento, as cidades eram "*[...] uma emanação do poder longínquo, uma vontade de marcar presença num país distante [...]*" com sua evolução marcada, principalmente, por fatores e decisões políticas e econômicas externas (SANTOS, 2005, p. 19-20).

Podemos compreender o surgimento de cidades e a urbanização brasileira[19] de forma cronológica dividindo-a em quatro períodos: - o país agrário (séculos XVI e XVIII); - período em que as cidades ganham papéis econômicos[20] (século XVIII a meados do século XIX)[21]; - quando a industrialização dá um novo ritmo a urbanização (pós década de 1950), e por fim; - período atual com a reestruturação da rede urbana brasileira, com a difusão do consumo e o surgimento de novas formas urbanas.

O primeiro momento da urbanização brasileira/criação de cidades se deu em três etapas cronológicas da organização do território brasileiro. A primeira entre 1530 e 1570, quando se destaca a fundação do Rio de Janeiro em 1567. A segunda etapa, entre 1580 e 1640, anos de dominação espanhola, com a fundação de algumas vilas e a urbanização ocorrendo em direção à

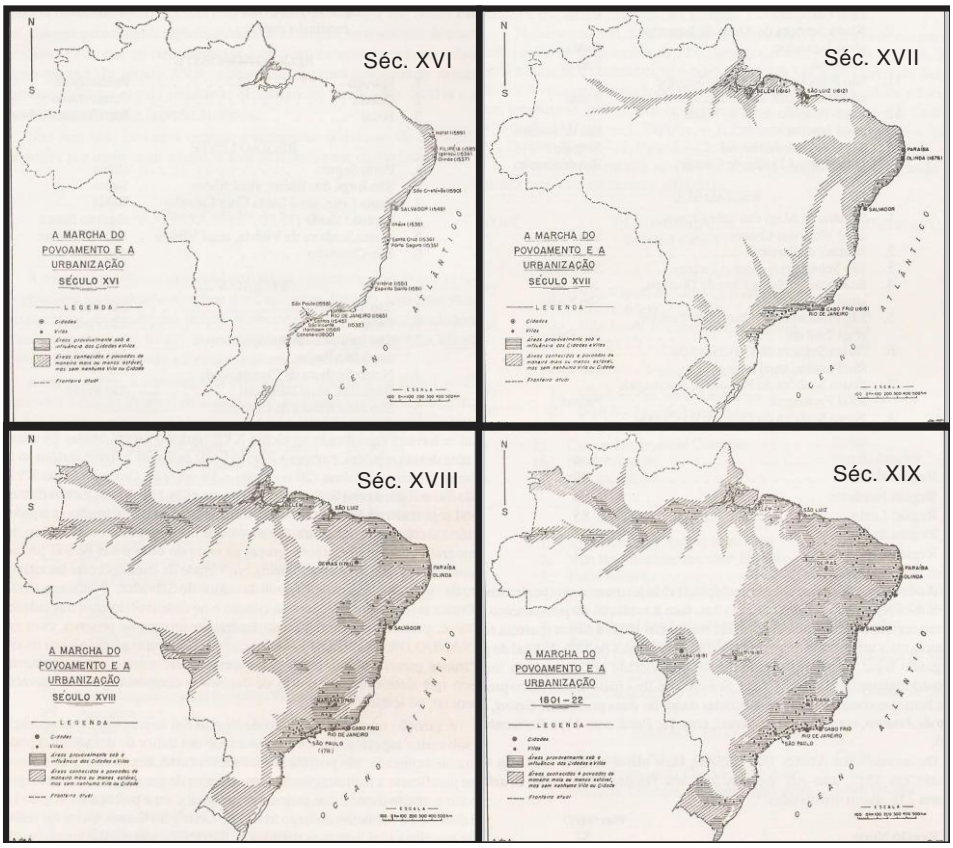
[19] A título de análise da rede urbana brasileira e paulista enquadramos o surgimento de cidades e a constituição da urbanização brasileira num mesmo processo, entretanto, percebemos a necessidade de ampliação do debate em relação a tal processo.

[20] Apesar do acúmulo de papéis econômicos, a base econômica das cidades neste momento ainda é a produção rural, com a cafeicultura (BEGA DOS SANTOS, 2013 – diálogos de orientação).

[21] Nestes dois primeiros períodos se questiona se o processo de criação de cidades é urbano, por não se relacionar ao processo de urbanização capitalista, visto que para diversos autores, dentre eles Paul Singer e Milton Santos, a urbanização enquanto fenômeno não exclui a industrialização (BEGA DOS SANTOS, 2013 – diálogos de orientação). Deste modo, expomos aqui uma proposta de debate, o qual inclui, de modo marginal, as primeiras vilas e cidades brasileiras num contexto urbano global centralizado pelos "centros urbanos" europeus.

Amazônia. E a última etapa, entre 1650 e 1720, com a fundação de dezenas vilas, sendo duas delas elevadas à categoria de cidades: Olinda e São Paulo (FIGURA 8) (AZEVEDO, 1992).

FIGURA 8: Brasil: Expansão de Vilas e Cidades – Séc. XVI a XIX



Extraído de Azevedo (1992)

Discute-se o caráter urbano das vilas e cidades neste período, principalmente por ser um apêndice das atividades extrativistas e agrícolas do território brasileiro, contudo, vemos que se trata da essência do processo que resulta na urbanização contemporânea.

Tais vilas e cidades tinham como característica predominante a maritimidade, com a função de "*[...] manter permanente contato com as raras naus procedentes da metrópole lusa [...]*", salvo a vila de São Paulo de Piratininga, que aparecia como a mais avançada "boca do sertão" do interior do país (AZEVEDO, 1992), tal característica nos remete refletir sobre o caráter urbano destas primeiras vilas e cidades, visto que mantinham relações com "os grandes centros urbanos europeus", ou seja, mesmo de forma marginal, pode-se considerar inseridas num contexto de rede de cidades.

Porém, é a partir do século XVIII, o segundo momento da urbanização brasileira/criação de cidades, que as cidades se desenvolvem internamente, com algumas assumindo papéis econômicos relevantes, principalmente como locais de residência e de comercialização de produtos agrícolas. Tal momento tem como marca a proliferação de vilas, com a criação de aproximadamente 118 vilas, além de ser o momento em que surgem as primeiras elites burguesas nas cidades, indicando um impulso para a centralidade das cidades (AZEVEDO, 1992). Além da busca das cidades pelas elites e seu desenvolvimento econômico, teve-se como base para o crescimento do número de cidades a atividade mineradora, pois durante a vigência do ciclo do ouro e pedras preciosas, foram fundadas diversas vilas de pouso pelos mineradores, contribuindo para o avanço das vilas e cidades a sudeste e centro-oeste do país (FIGURA 8).

Contudo, é no século XIX que a urbanização brasileira ganha corpo, com o crescente número de cidades, e algumas cidades concentrando populações de 100 mil habitantes ou mais, como foi o caso do Rio de Janeiro e Salvador:

> O panorama urbano do Brasil no momento em que se libertou do domínio português: 12 cidades e 213 vilas, fortemente concentrada na Região Leste, onde indubitavelmente se situava o "coração" do país, num amplo triângulo isósceles, cujo vértices poderiam ser representados por Salvador, Rio de Janeiro e Vila Rica (AZEVEDO, 1992)

Neste momento, a urbanização já ocorria de fato no território brasileiro, com as cidades acumulando múltiplas funções, com centralidade comercial, política-administrativa, religiosa, além de, em proporções modestas, a função industrial. Levando em consideração tais funções, temos a cidade como local de encontro, da reunião e dos fluxos de agricultores e pessoas do campo em busca dos produtos que vinham da Europa e de participação nas reuniões religiosas.

Entretanto, nestes dois primeiros momentos, estamos diante de um país agrário exportador, com a produção visando o abastecimento externo, com as poucas vias de circulação voltadas para os portos, e as cidades, apesar de acumular múltiplas funções, dependiam da drenagem da renda agrícola[22].

Somente a partir da segunda metade do século XX, a urbanização brasileira atinge estágios de intensa aceleração, em decorrência, principalmente da industrialização crescente no país e do aumento da demanda por espaços urbanos em um mesmo período, como demonstra Reis (2006, p. 77):

[22] Um dos questionamentos centrais a não caracterização do processo inicial de criação de cidades no Brasil como urbanização é a dependência e vinculação do desenvolvimento e crescimento do número de cidades à drenagem da renda agrícola.

> Em 1950, a população urbana do Brasil estaria por volta de 17 milhões de habitantes. Em 2005, alcançava 153 milhões. Em 55 anos, nossas cidades receberam cerca de 136 milhões de novos habitantes. O país era predominantemente rural e se tornou urbano. A população urbana cresceu 800%. As metrópoles e as cidades médias explodiram.

Santos (2005, p. 30) aponta a industrialização como chave para a aceleração da urbanização brasileira, desencadeando um processo complexo:

> [...] que tanto inclui a formação do mercado nacional, quanto os esforços de equipamento do território para torná-lo integrado, como expansão do consumo em formas diversas, o que impulsiona a vida de relações e ativa o próprio processo de urbanização.

É diante do processo de industrialização que a base econômica do país ultrapassa a escala regional, atingindo a escala nacional, com a rede urbana envolvendo cada vez mais o território nacional, promovendo: o surgimento e crescimento de cidades, as intensificações das relações entre as cidades, o elevado crescimento demográfico do país e da população urbana.

A urbanização brasileira pós-1950 orientou-se a partir da concentração da atividade industrial, que centralizou os progressos tecnológicos, bem como as escolhas de investimentos prioritários do Estado, reunindo as principais vantagens comparativas (economias externas, economias de escala e de aglomeração) na grande cidade, caracterizando o processo de urbanização brasileiro deste momento pela formação de regiões metropolitanas (SANTOS, 2002, p. 306).

Dentre as principais consequências deste processo de urbanização-industrialização temos: - a formação de regiões metropolitanas e macrocefalias; - a transição de país com população predominantemente rural para urbano; - repercussões no espaço das metrópoles com elevação acentuada de preços do solo urbano, intensa verticalização e congestionamento de áreas urbanizadas, elevada expansão territorial urbana com dispersão nas áreas periféricas e incorporação de outros centros urbanos à dinâmica metropolitana (REIS, 2006, p. 77).

Neste momento, as bases para a constituição da rede urbana brasileira estão formadas, com intensa produção industrial e vias de comunicação das metrópoles para outras regiões do país, entretanto, somente após a década de 1970 que o processo de urbanização brasileiro se difunde para além das áreas metropolitanas, devido, sobretudo:

> [...] a abertura do país às novas formas de organização empresarial e do capital financeiro, sobretudo, de recorte internacional, visando o aumento da produção e principalmente do consumo padronizado. Acompanhou a modernização das formas de organização e do comércio e dos serviços, que adotaram métodos de concentração e racionalização semelhantes aos das indústrias. As novas formas de produção e consumo levaram à adoção de modos metropolitanos de vida (REIS, 2007, p. 41).

Como indica Beltrão Sposito (2007) tal difusão se dá no âmbito da passagem do sistema fordista de produção para o sistema flexível de produção, com a introdução de técnicas e tecnologias que possibilitaram a separação das áreas de comando das áreas de produção industrial.

A difusão do processo de urbanização pós-década de 1970 se dá em diversos sentidos e escalas:

Primeiramente, a partir da dispersão do espaço intraurbano metropolitano, com acentuado crescimento populacional das periferias urbanas, ocupadas inicialmente pelas populações advindas do campo ou de regiões menos dinâmicas, formando grandes bolsões de pobreza nas periferias e cidades locais ao redor da grande cidade. Numa segunda etapa, há a dispersão de populações de segmento médio a alto poder aquisitivo, plantas industriais, estabelecimentos de comércio e serviços, com intensa modificação nas formas urbanas de algumas periferias e cidades locais no entorno da grande cidade.

Um segundo ponto desta dinâmica é a característica regional da difusão da urbanização brasileira, o que contribui para a intensificação das relações entre as cidades. Lencioni (1994) define tal processo como de desconcentração industrial para além da metrópole. Com o deslocamento de plantas industriais para outros centros urbanos do país[23], acompanhadas das relações urbanas que permeiam o processo de industrialização, tais como a ação dos capitais imobiliários, comerciais, de serviços e especulativos, *pari passu* com a reprodução de dinâmicas urbanas de segregação socioespacial, exclusão social, favelização, novas formas de urbanização (loteamentos fechados, condomínios horizontais e *shoppings centers*), degradação ambiental, entre outros.

Realon (2012) destaca aspectos da transição da concentração industrial à desconcentração, indicando que a conjunção de fatores que levam a tal processo, chamando a

[23] Veremos ainda neste capítulo e aprofundando no Capitulo 2 que a dispersão das atividades industriais pelo Estado de São Paulo não se deu aleatoriamente, mas sim para centros urbanos que possibilitavam vantagens locacionais para a reprodução do capital industrial e financeiro, ou seja, definida pelas distintas situações geográficas dos centros urbanos no âmbito da rede urbana.

atenção para as ações do poder público federal, com os PND's (Plano Nacional de Desenvolvimento I e II), que visaram maior integração do território nacional.

Este novo período é marcado pela maior integração do território nacional e a formação de uma rede urbana brasileira que se dá pela acentuação da divisão territorial do trabalho. Moreira (2004) evidencia o reordenamento da divisão regional do trabalho a partir de quatro grandes regiões, que indicam a especialização produtiva em escala nacional, sendo elas:

a) O adensamento da atividade industrial no sul-sudeste, formando um polígono industrial que abrange a região;

b) A expansão da atividade agroindustrial do complexo da soja pelas áreas de cerrado do planalto central, o Complexo Agroindustrial;

c) A combinação de atividades minero-industriais e agroindustriais de fruticultura irrigada nos vales-úmidos do Nordeste e a presença (como parte da desconcentração industrial) de indústrias de bens de consumo não-duráveis;

d) A potencialidade econômica e riqueza genética existente na Amazônia, a fronteira biológica. (MOREIRA, 2004; REALON, 2012, p. 66-68)[24].

Este novo rearranjo da divisão territorial do trabalho no Brasil, aponta para o aumento de interações entre os centros urbanos, bem como para a difusão da urbanização nos moldes antes restritos aos espaços metropolitanos, articulando o território brasileiro ao capitalismo global, trazendo alterações, sobretudo, observadas nas dinâmicas populacionais das cidades brasileiras, como demonstra a TABELA 2:

[24] Para saber mais ver REALON (2012).

TABELA 2

Brasil - População segundo morfologia da rede urbana - 1980 a 2000

Categorias	Número de Municípios	Distribuição relativa (%)			Taxas de crescimento (% a. a.)	
		1980	1991	2000	1980-1991	1991-2000
Regiões metropolitanas[1]	203	34,08	35,12	36,30	2,21	1,92
Aglomerados urbanos não-metropolitanos	178	9,68	11,35	12,00	3,42	2,24
Centros urbanos	62	9,15	10,10	10,64	2,84	2,21
Outras municipalidades	5.064	47,08	43,43	41,14	1,18	1,02
Brasil	**5.507**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**1,93**	**1,63**

[1] Inclui as antigas e novas regiões metropolitanas (dezoito áreas)
Fonte: Extraído e adaptado de Baeninger (2003) (original); Beltrão Sposito (2007b).

Percebe-se que o ritmo de crescimento, entre 1980 e 2000, tornou-se mais intenso nos aglomerados não-metropolitanos e nos centros urbanos, que são formas espaciais onde se concentram as cidades intermediárias na definição de Santos (2002, p. 312), com a participação relativa no conjunto das cidades brasileiras variando de 18,83 % em 1980 para 22,64 % em 2000. O crescimento relativo da população nestas formas espaciais indica a acentuação da centralidade interurbana destas cidades, que podemos, de modo geral, associar aos mesmos efeitos que, em momento anterior, propiciou a formação das áreas metropolitanas. Dentre estes efeitos podemos destacar o advento de atividades industriais modernas, o investimento de capitais comerciais, de serviços, imobiliários e especulativos, além dos investimentos públicos que propiciam o acesso e reforçam as funções regionais destas cidades, alterando a noção de rede hierárquica com fluxos direcionados para as metrópoles, complexificando as interações espaciais no âmbito da rede urbana brasileira, como podemos observar em alguns resultados obtidos na pesquisa realizada pelo IBGE (2007) sobre as regiões de influência das cidades (REGIC).

1.1.1. A rede urbana brasileira contemporânea a partir da análise do IBGE/REGIC – 2007

Os estudos das regiões de influência das cidades realizados pelo IBGE/REGIC trazem um panorama relevante da rede urbana brasileira, por indicar alguns aspectos fundamentais para compreendermos a evolução da rede urbana, pois a partir da análise da série histórica produzida pelo IBGE/REGIC, 1970, 1987, 2000, 2008[25] podemos ter ciência da evolução e das mudanças na compreensão de rede urbana, a partir das diferentes abordagens teórico-metodológicas.

Outro aspecto, ainda de cunho teórico-metodológico, é referente às alterações nas classificações das cidades, mesmo predominando a classificação hierárquica, é possível observar as mudanças nas classificações com a inserção de novas sub-classificações, ao longo do tempo, sendo este um aspecto que indica mudanças na metodologia de pesquisa, bem como alterações na estrutura da rede urbana.

Um terceiro aspecto é referente às inúmeras mudanças que podem ser identificadas na rede urbana brasileira, a partir da análise da série histórica dos estudos do IBGE/REGIC, dentre elas destacamos o surgimento de inúmeros municípios e o aumento das áreas de influência de cidades do oeste paulista e dos estados das regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste, proporcionando novos rearranjos na rede urbana brasileira.

[25] Anos de publicação.

QUADRO 1: Evolução dos estudos de hierarquização das cidades – IBGE/REGIC – 1966, 1978, 1993, 2007		
Ano	**Base Teórica e Metodológica**	**Classificação**
1966	As propostas de Rochefort (1961, 1965) e Rochefort e Hautreux (1963), usadas para análises da rede urbana francesa, buscando identificar os centros polarizadores, dimensionar as áreas de influência desses centros e os fluxos realizados nessas áreas. Valiam-se da análise da distribuição de bens (produtos industriais) e serviços (ligados ao capital, administração e direção, educação e saúde, e divulgação.	Foram aplicados questionários em municípios com população superior a 10 mil habitantes, pesquisando locais onde eram buscadas 12 atividades não existentes nos municípios. Com base nos resultados das buscas, foram definidas classes de centros, que variavam em níveis de 1 a 4, sendo: 1. Metrópoles: Grande Metrópole Nacional (São Paulo), Metrópole Nacional (Rio de Janeiro), Centros Metropolitanos Regionais (Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e Salvador), Centros Macrorregionais (Belém, Curitiba, Fortaleza e Goiânia); 2. Centros Regionais A e B; 3. Centros Sub-regionais A e B; e 4. Centros Locais A e B.
1978	A Teoria das Localidades Centrais de Christaller (1966), que define as centralidades urbanas como decorrentes do papel de distribuição de bens e serviços para a população. Para essa teoria os bens e serviços distribuem-se mais amplamente, estando presentes em grande número de municípios, e atendem a áreas de maior proximidade, enquanto aqueles de uso raro têm alcance espacial maior, tendendo a localizar-se em um número menor de centros urbanos, que por essa qualificação funcional posicionam-se em patamar mais elevado na hierarquia urbana.	Foram pesquisas 1.416 sedes municipais, consideradas capazes de exercer centralidade além de seus limites municipais. O questionário apoiou-se em 76 funções centrais (bens e serviços) cuja concentração permitiu agrupar os municípios em seis conjuntos hierarquizados, designando os níveis de Metrópole Regional (Belém Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Manaus, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo), Centro Sub-metropolitano, Capital Regional, Centro Sub-regional, Centro de Zona e Município Subordinado.
1993	Tem a Teoria das Localidades Centrais como base teórica e metodológica, contudo com adaptações inserindo novos aspectos advindos do aumento da circulação e comunicação, introduzindo também aspectos das teorias funcionalistas.	Foram pesquisados 2.106 municípios com indicativos de centralidade extramunicipal, além daqueles com mais de 20 mil habitantes. Consideram-se 46 funções centrais (bens e serviços), das quais 14 eram de baixa complexidade e frequentes nas cidades de hierarquia mais baixa, 30 eram geradoras de fluxos de média à alta complexidade e 2 de fluxos relativos à busca de serviços de informação. Foram definidos oito níveis de centralidade: Máximo (Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo); Muito Forte; Forte; Forte para médio; Médio; Médio para fraco; Fraco e Muito Fraco.
2007	Articulação das concepções dos estudos de Rochefort (1961, 1965), a Teoria das Localidades Centrais e as concepções de De Matteis (1998) de difusão reticular.	Define em 5 classes os municípios brasileiros, sendo: Metrópoles, subdivididas em Grande Metrópole Nacional (São Paulo), Metrópole Nacional (Rio de Janeiro), Metrópole (Brasília); Capitais Regionais A (11 municípios), B (20 municípios) e C (39 municípios); Centros Sub-regionais A (85 municípios) e B (79 municípios); Centros de Zona A (192 municípios) e B (364 municípios) e; Centros Locais (4.473 municípios), integrando a rede urbana brasileira com o comando centralizado por São Paulo.

Extraído e Adaptado de Ferreira (2010, p. 95)

Fonte: IBGE/REGIC (1966, 1978, 1993, 2008).

ROCHEFORT, M. Método de estudo das redes urbanas (interesse da análise e do setor terciário na população ativa). **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro: IBGE, v. 19, n. 160, p.3-18, 1961;

ROCHEFORT, M. La armature urbaine it lê réseau urbaine. Notions et problèmes méthodologiques dànalyse. **Revista Geográfica**, Rio de Janeiro: Instituto Pan-Americano de Geografia e História, n.63, t. 35, p.33-50, jul./dez. 1965.

ROCHEFORT, M.; HAUTREUX, J. **La fonction régionale dans làrmature urbaine française**. Paris: Ministère de La Construction et de l`Equipement, 1963.

CHRISTALLER, W. **Central places in Southern Germany**. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1966. 230 p.

Observando o QUADRO 1 identificamos as mudanças teóricas na compreensão da rede urbana, primeiramente com os estudos de Rochefort (1961, 1965) e Rochefort e Hautreux (1963), os quais introduzem a ideia de centralidade, analisando a partir do surgimento e ocorrência de centros polarizadores. Já nos estudos de 1978, tem-se como referência a Teoria das Localidades Centrais de Walter Christaller (1966), tendo como base a análise dos fluxos comerciais e de serviços, com as noções de alcance espacial máximo e alcance espacial mínimo como chave para a análise. A partir de 1993, o que se vê são articulações teóricas com vistas à busca da compreensão das redes nos períodos de acentuação da circulação e comunicação, diante disto, faz-se uma análise das funções dos centros urbanos, tendo como noção central a ocorrência da divisão territorial do trabalho. Em 2007 é introduzida nas análises a noção de difusão reticular (DE MATTEIS, 1998), em que a cidade funciona como um nó da rede mundial, ou seja, se introduz aspectos do período técnico-científico-informacional para a compreensão da rede urbana brasileira.

1.1.1.1. A Região de Influência das Cidades Brasileiras em 2007

Os estudos do IBGE/REGIC 2007 (2008) têm como objetivo construir um quadro nacional da rede urbana, ou seja, caracterizar a rede urbana brasileira, buscando superar a visão de rede como um conjunto fragmentado de redes urbanas, com poucos níveis de fluxos de comunicação e circulação entre elas. De acordo com o IBGE (2008), a introdução de novas tecnologias e alterações nas redes técnicas, bem como o aprofundamento da globalização da economia brasileira e o avanço da fronteira de ocupação imprimiram modificações marcantes no território brasileiro, identificando dois tipos de sistemas urbanos, que são as localidades centrais e o sistema reticular.

Para compreender a estrutura contemporânea da rede urbana brasileira, propõem-se, a partir das afirmações de Camagni e Salone (1993), complementar a tradicional teoria de hierarquização dos centros da rede urbana com uma visão da rede de cidades definida por um sistema de relações horizontais, não-hierárquicas, de complementaridade e cooperação. Deste modo, adotou-se como metodologia a análise das atividades de gestão (pública e empresarial), as quais mantêm relações de controle e comando entre centros urbanos, difundindo decisões, definindo relações e destinando investimentos, indicando a ocorrência de relações verticais no

âmbito da rede urbana. Contudo, entre as cidades também se mantêm relações horizontais, de complementaridade, definidas a partir da especialização produtiva, da divisão territorial do trabalho e pela oferta de diferentes serviços (IBGE, 2008).

Com vistas a estabelecer quais os principais nós da rede urbana brasileira, analisaram a localização dos principais centros de gestão do território, primeiramente públicos (federais), os quais indicam centros com grande possibilidade de acesso da população aos serviços, e empresariais, que aponta a existência de redes e a centralização das atividades de comando. Objetivando complementar as informações que indicam a centralidade das cidades, investigaram quantitativamente dados de ligações aéreas, de deslocamentos para internações hospitalares, das áreas de cobertura das emissoras de televisão, de oferta de ensino superior, da diversidade de atividades comerciais e de serviços, da oferta de serviços bancários e a presença de domínios de Internet, os quais indicam os níveis de fluxos entre os centros urbanos (IBGE, 2008).

Identificados os centros de gestão do território, partiram para a análise dos fluxos materiais e imateriais nos municípios que não foram identificados como centros de gestão, sendo pesquisados 4.625 municípios, com 85% tendo menos que 20.000 habitantes (IBGE, 2008). Nestes municípios aplicaram questionários nas redes de agências do IBGE, investigando: as principais ligações de transportes regulares, em particular as que se dirigem aos centros de gestão e; os principais destinos dos moradores dos municípios para a obtenção de produtos e serviços (comércio, educação, aeroportos, serviços de saúde, insumos e destino dos produtos agropecuários).

A partir de tal análise elaboraram a classificação das cidades a partir de suas respectivas regiões de influência.

1.1.1.2. Classificação hierárquica das cidades brasileiras em 2007

A partir da classificação dos centros e de suas respectivas áreas de atuação, das classificações das funções de gestão e da centralidade empresarial e observadas as regiões que apresentam diferentes articulações para definir a centralidade, o IBGE (2008) delimitou a hierarquia dos centros urbanos na rede urbana brasileira em cinco classes sendo elas:

a) Metrópoles: definidas pelo grande porte e por fortes relacionamentos entre si, bem como pela sua extensa área de influência direta, subdividas em três níveis:

- Grande Metrópole Nacional: São Paulo;

- Metrópole Nacional: Rio de Janeiro e Brasilia;

- Metrópole: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre;

b) Capitais Regionais: definidas pelo relacionamento com o estrato superior da rede urbana e pela centralidade das atividades na área de influência regional, subdividida em três níveis, levando em consideração o porte populacional e os níveis de relacionamentos:

- Capital Regional A: medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos;

- Capital Regional B: medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos;

- Capital Regional C: medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos.

c) Centros Sub-regionais: definidos pelas atividades de gestão menos complexas, têm a área de atuação reduzida, mantendo relacionamentos que priorizam as três metrópoles nacionais, subdividido em dois níveis, levando em consideração o porte populacional e os níveis de relacionamentos:

- Centro Sub-regional A: medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos;

- Centro Sub-regional B: medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos.

d) Centros de Zonas: definidos pela atuação restrita a sua área imediata e função de gestão elementares, subdivididos em dois níveis:

- Centro de Zona A: medianas de 45 mil habitantes e 49 relacionamentos;

- Centro de Zona B: medianas de 23 mil habitantes e 16 relacionamentos;

e) Centros Locais: com atuação que não extrapola os limites do município, tendo população inferior a 10 mil habitantes.

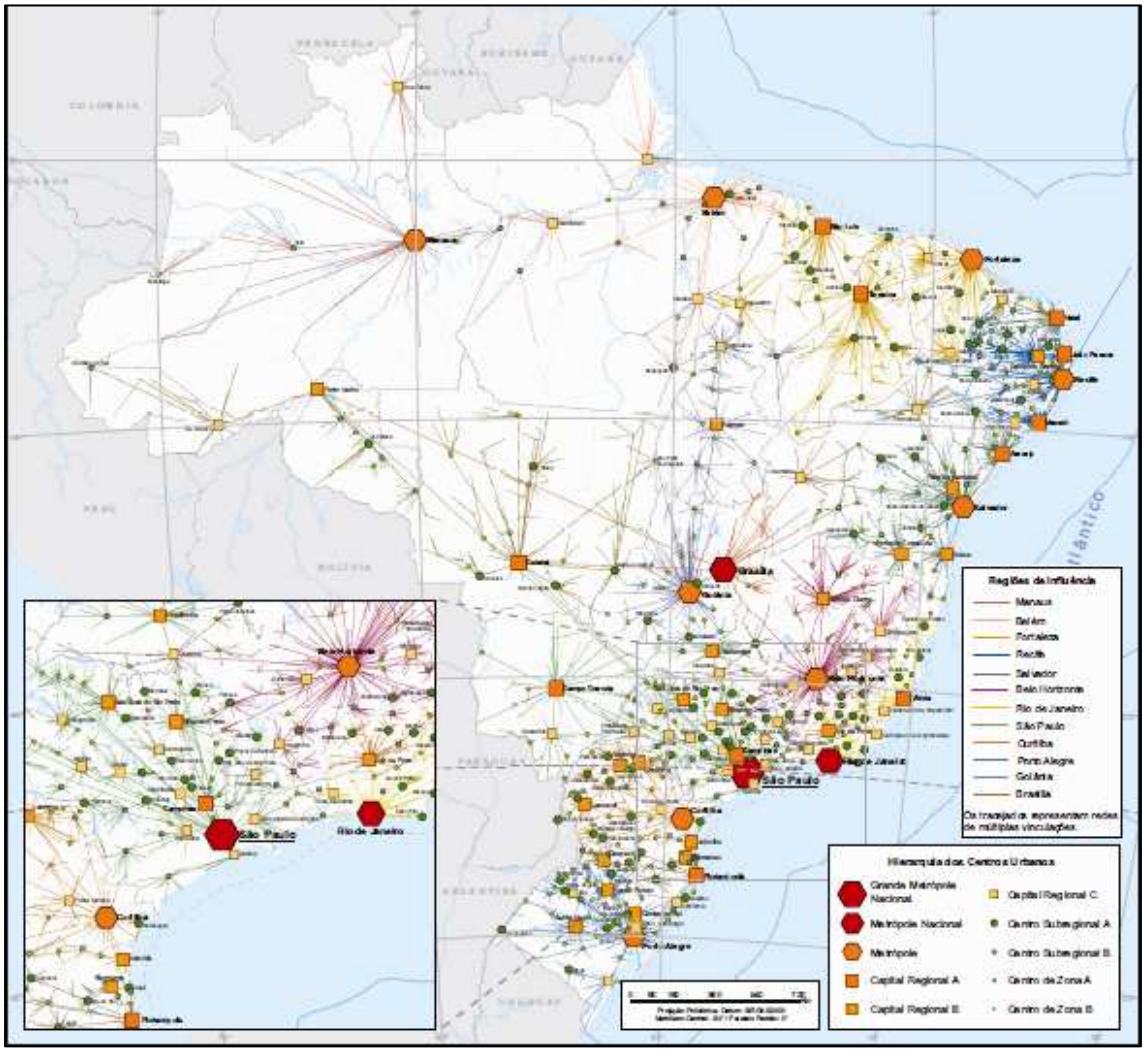
O QUADRO 2 apresenta uma síntese metodológica da distribuição e classificação dos centros urbanos, tendo como exemplo o Estado de São Paulo. A seguir, a FIGURA 8 demonstra o contexto da rede urbana brasileira, a partir das regiões de influência dos centros urbanos estabelecidos pelo IBGE/REGIC – 2007.

Quadro 2: Classificação e Hierarquia das Cidades – IBGE/REGIC – 2007					
Classificação		**N° de Cidades Total**	**N° de Cidades paulistas**	**Cidades Paulistas**	**Mediana de n° de habitantes**
Metrópole	Grande Metrópole Nacional	01 (São Paulo)	01	São Paulo	19,5 milhões
	Metrópole Nacional*	02 (Rio de Janeiro e Brasília)	-		X
	Metrópole*	09			X
Capital Regional	Capital Regional A	11	01	Campinas	955 mil
	Capital Regional B	20	02	São José do Rio Preto e Ribeirão Preto	435 mil
	Capital Regional C	39	09	Santos, São José dos Campos, Sorocaba, Piracicaba, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Araraquara e Araçatuba.	250 mil
Centro Sub-regional	Centro Sub-regional A	85	10	Franca, Limeira, São Carlos, Rio Claro, Jaú, Botucatu, Catanduva, Barretos, Ourinhos e São João da Boa Vista.	95 mil
	Centro Sub-regional B	79	09	Itapetininga, Bragança Paulista, Araras, Guaratinguetá, Assis, Avaré, Andradina, Registro e Itapeva.	71 mil
Centro de Zona	Centro de Zona A	192	19	Jundiaí, Lins, Adamantina, Tupã, Dracena, Cruzeiro, Tatuí, Ituverava, Bebedouro, Fernandópolis, Jales, Olímpia, Santa Fé do Sul, Votuporanga, Birigui, Penápolis, Amparo, Mogi Guaçu e São José do Rio Pardo.	45 mil
	Centro de Zona B	364	35	São Manuel, Piraju, Santa Cruz do Rio Pardo, Itápolis, Matão, Taquaritinga, Bariri, Barra Bonita, Garça, Lucélia, Paraguaçu – Paulista, Osvaldo Cruz, Presidente Epitácio, Presidente Venceslau, Rancharia, São Sebastião, Aparecida, Lorena, Tietê, Apiaí, Itararé, Mococa, Monte Aprazível, Monte Alto, Orlândia, São Joaquim da Barra, Palmeira d'Oeste, Auriflama, General Salgado, Guararapes, Ilha Solteira, Leme, Espírito Santo do Pinhal e Capivari.	23 mil
Centro Local		4.773	470	Biritima-Mirim, Pirassununga, Salesópolis, Jarinu, Descalvado, Dourados , Ibaté, Itirapina, Porto Ferreira, Ribeirão Bonito, Santa Rita do Passa Quatro, Anhembi, Bofete, entre outras.	10 mil

Fonte: IBGE/REGIC (2008)
Adaptado de FERREIRA, 2010.
Org. Júlio César Zandonadi
*No caso das Metrópole Nacional e Metrópoles, em suas determinações não são levados em consideração o porte populacional, mas sim o nível de relacionamento em extensas regiões e entre si, por essa razão e pela variedade de portes populacionais entre elas, não é especificado um nível mediano de porte populacional.

FIGURA 9

Rede Urbana Brasileira – REGIC/IBGE - 2007



Extraído de IBGE/REGIC, 2008, p. 12.

Ao analisar o estudo realizado pelo IBGE das Regiões de Influência das cidades brasileiras temos algumas considerações, principalmente ao comparar com os estudos anteriores da REGIC e também com as características pretéritas da rede urbana brasileira.

É claro o adensamento de centros urbanos e as intensas relações entre eles nas regiões sudeste e sul do país, o que indica, a partir dos estudos da REGIC (2007), a expansão das áreas controladas pelos órgãos de gestão do território, sejam privados ou públicos, que por outro lado, também indica que o advento de novas tecnologias de comunicação e transportes contribui para a

expansão do fenômeno urbano, bem como para a intensificação das relações urbanas pelo território.

Destacamos, também, o surgimento de novos centros urbanos, principalmente nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste, sendo outro indicativo que as características do período atual contribuem para a expansão do fenômeno urbano, tendo como repercussão o surgimento de novos centros urbanos em regiões que em momentos anteriores não eram envolvidas diretamente em tal dinâmica.

Outros aspectos que chamam a atenção da classificação da hierarquia urbana pela REGIC – 2007 em relação aos outros estudos da REGIC são referentes às mudanças nas características da hierarquia, tendo São Paulo como grande metrópole nacional e principal centro difusor da urbanização pelo território brasileiro e o crescimento do número de cidades intermediárias, classificadas como metrópoles nacionais e capitais regionais. Deste modo, vemos as análises da REGIC – 2007 como de suma relevância para a análise da rede urbana brasileira contemporânea, entretanto, com ressalvas a alguns critérios da análise, diante da subjetividade e abstração de alguns procedimentos, tais como a aplicação de questionários nas agências do IBGE e a ausência de mapeamentos de uso do solo nos municípios brasileiros.

A partir do tratamento cronológico da evolução da rede urbana brasileira, fica evidente o avanço das relações urbanas e capitalistas mercantis pelo território e as mudanças no contexto e caracterização da rede urbana, tendência esta que é evidente no Estado de São Paulo, porém, com algumas características *sui generis* em relação ao território nacional, principalmente pelo processo de industrialização e urbanização ter se constituído antecipadamente, como consequência de uma formação socioespacial (SANTOS, 1977) relativamente distinta de outras regiões do país.

1.2. A constituição da Rede Urbana Paulista

No caso do Estado de São Paulo, Bernardelli (2004) apresenta etapas importantes para a compreensão da atual configuração da rede urbana, levando em consideração as atividades mineradoras em Minas Gerais e as influências no território paulista; a constituição do quadrilátero do açúcar, da expansão cafeeira e sua crise; até a predominância do transporte rodoviário e a maior integração entre os núcleos urbanos.

No período colonial, o Planalto Paulista se encontrava isolado, sendo a vila de São Paulo de Piratininga a única exceção de assentamentos urbanos localizados distante da faixa litorânea. Tal isolamento foi minimizado entre o século XVII e metade do século XVIII, com influência das atividades mineradoras em Minas Gerais e as bandeiras à Oeste, implantando as primeiras vilas no Planalto Paulista, deste modo, caracterizando os primórdios do que seria a Rede Urbana Paulista, com as fundações das vilas de Atibaia, Sorocaba, Itu, Parnaíba, Jundiaí, Taubaté, São Carlos, Araraquara, entre outras (BERNARDELLI, 2004, p. 53).

Contudo, as primeiras articulações entre os assentamentos urbanos iniciais, com o aumento do fluxo de pessoas e mercadorias, se devem ao surgimento do Quadrilátero do Açúcar, alterando significativamente o sistema de comunicação e de transportes, agora articulado do planalto ao litoral (BERNARDELLI, 2004, p. 53).

Porém, é com a expansão da atividade cafeeira a oeste que a rede urbana paulista vai ganhar em complexidade, intensificação de fluxos, aumento de produção e dinamismo, enfim implantar suas bases para a consolidação da rede no Estado de São Paulo.

1.2.1. O Complexo Cafeeiro e as bases para a consolidação da rede urbana paulista

A relação entre industrialização e urbanização no Estado de São Paulo se dá a partir da organização econômica resultante da atividade agrícola da cultura do café, a qual se organizou a partir da constituição de um Complexo Econômico[40], o Complexo Capitalista Cafeeiro de São Paulo (CANO, 1977).

A constituição do complexo foi essencial para a constituição da rede urbana paulista, bem como foi um marco determinante para garantir sua consolidação, a operação nas bases das relações capitalistas de produção, permitindo a composição de mercados de trabalho e de consumo, de vias de circulação, acentuação dos níveis de produção, desenvolvimento de diversas atividades e a composição de centros urbanos, ou seja, a acumulação, investimentos e reinvestimentos, e a diversificação.

Beltrão Sposito (2004, p. 437) chama atenção sobre a importância da análise do Complexo Cafeeiro e sua relação com a consolidação da rede urbana paulista, destacando que é

[40] CANO (1977, p. 17) define como Complexo Econômico "*[...] as partes principais que compõem uma economia, como atuam cada uma delas nesse processo de crescimento, e que graus e tipo de interrelacionamento entre elas possibilita o surgimento de um conjunto econômico integrado*".

com a expansão da atividade cafeeira pelo território paulista que a economia do estado se articula à economia capitalista, promovendo a constituição de uma formação socioespacial em relação ao processo de urbanização e a constituição da rede urbana, deste modo, sua estruturação.

Cano (1977, p.15) ao analisar a formação industrial do Estado de São Paulo dá ênfase e importância ao Complexo Cafeeiro do Estado de São Paulo, afirmando que é a partir do mesmo que "*[...] a economia de São Paulo se prepara para a consolidação de sua posição no mercado mundial*", destacando inúmeras partes integrantes deste complexo. A seguir, enumeramos as que julgamos mais relevantes:

I – Atividade produtora do café;

II – Agricultura produtora de alimentos e matérias-primas;

III – Atividade industrial, primeiramente ligada à produção cafeeira;

IV – Implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista;

V – Expansão do sistema bancário;

VI – Atividade de comércio e exportação;

VII – Desenvolvimento de atividades criadoras de infraestruturas, tais como portos, armazéns, transportes urbanos, comunicações, entre outros;

VIII – Atividade do Estado relacionado à implantação de infraestruturas, mas também os gastos públicos que podemos subdividir em múltiplas variáveis, tais como: a responsabilidade em movimentos migratórios; a disponibilidade de terras; as políticas tarifárias e monetárias que privilegiavam e defenderam a valorização do café, entre outros;

IX – Formação de mercados consumidores e de trabalho.

Contudo, destacamos que no âmbito do Complexo Cafeeiro, a atividade cafeeira se tornou predominante no Estado de São Paulo, com a expansão da cultura motivada, principalmente, pela crise da produção do café no Vale do Paraíba. Assim, a expansão de novas frentes a oeste do Estado de São Paulo possibilitou a continuidade da acumulação e reprodução do capital.

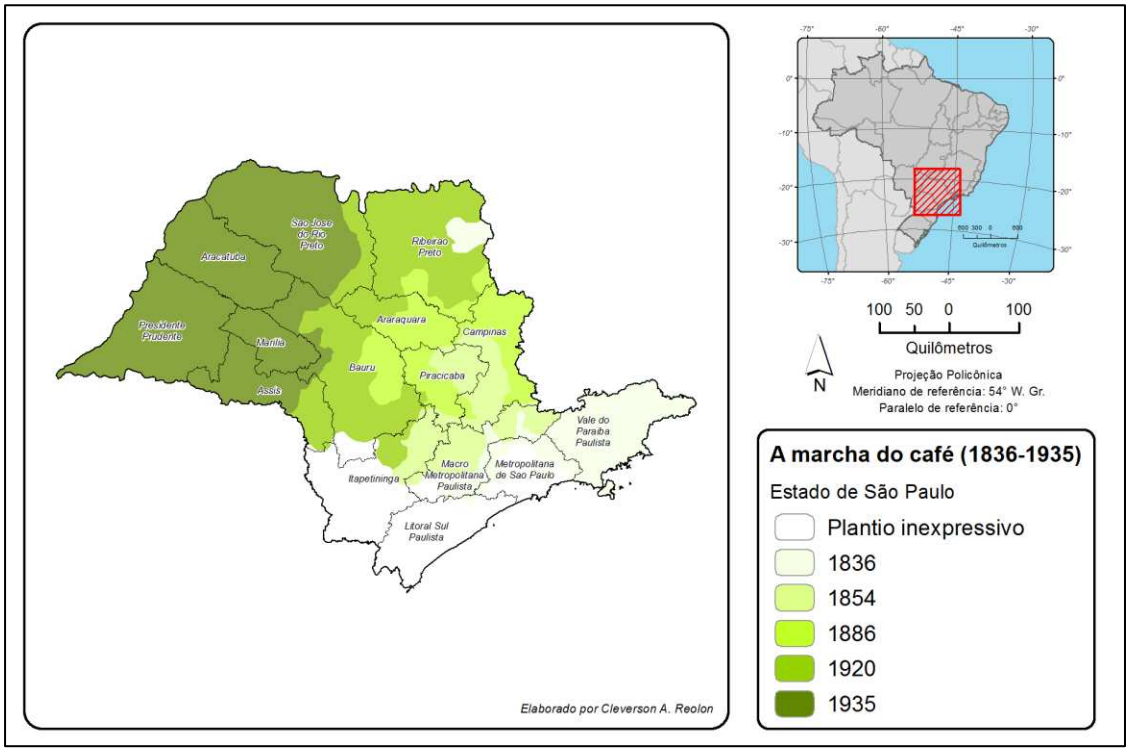
A crise no Vale do Paraíba deveu-se a uma série de fatores negativos para a manutenção da cultura cafeeira, tais como a idade das plantações, o que lhe conferia baixa produtividade; as condições de operação do cultivo, dando-se em condições climáticas e de fertilidade não favoráveis e inferiores as terras do oeste; além da exaustão das terras, reduzindo drasticamente a produção e o estoque de terras no Vale do Paraíba, indicando a necessidade de

renovação e criação de novos estoques. Estes problemas não só contribuíram para a decadência da produção do café no Vale do Paraíba, mas também para o desenvolvimento de uma agricultura produtora de alimentos, agravados pelos inúmeros processos abolicionistas, o que encarecia a mão de obra e com isso a produção. Diante de tais condições o oeste paulista torna-se a principal frente de expansão da atividade cafeeira, onde segundo Cano (1977, pp. 23-31) "*[...] o café não encontraria aquela limitação de terras*".

Na FIGURA 10 podemos visualizar a periodização e os sentidos da expansão da atividade cafeeira pelo Estado de São Paulo, indicando a característica expansionista da produção, a qual promoveu não apenas mudanças no uso das terras, mas também uma série de complexidade nas relações nos locais, com advento de populações e atividades econômicas, e entre os locais, com a formação e acentuação de fluxos materiais e populacionais.

FIGURA 10

Estado de São Paulo: Marcha do café, conforme mesorregiões - 1836 - 1935



Extraído de REALON (2011, p. 69)

Porém, além do quadro de crise de fertilidade nas terras do Vale do Paraíba, dentre as dinâmicas que contribuíram para a expansão da atividade cafeeira para o oeste do estado de São Paulo e para a consolidação do Complexo Econômico destacam-se as grandes transformações

ocorridas no âmbito das relações de produção, tais como a passagem de relações de trabalho escravistas para relações típicas de uma economia de mercado, destacando o assalariado, o colonato, a parceria, mas também, a manutenção, em menor incidência, do trabalho escravo; a expansão ferroviária; a mecanização e eletrificação e; o mercado de terras. Este quadro resultou em transformações na formação socioespacial e na criação da rede urbana, promovendo condições para a aceleração do desenvolvimento industrial em São Paulo.

Quanto às **relações de trabalho**: as mudanças foram essenciais para o dinamismo e consolidação do Complexo Cafeeiro Paulista. Cano (1977) distingue quatro momentos da evolução das relações de trabalho na atividade cafeeira no Brasil, sendo a primeira marcada pelo escravismo, um segundo momento com a inserção de algumas relações assalariadas, porém com predomínio escravista, um terceiro momento com predomínio do assalariado, e por fim, um quarto momento com a escravidão extinta.

Dado primeiramente por imposição inglesa, as restrições ao trabalho escravo, num primeiro momento, constituíram o mais grave obstáculo à acumulação e expansão da atividade cafeeira devido à escassez de mão de obra que tal quadro proporcionou, sendo a implantação do trabalho livre o único recurso para eliminar tais restrições. É a partir da implantação, expansão e consolidação do trabalho livre (1886) que o obstáculo de suprimento de mão de obra fica praticamente resolvido, tendo o Estado um papel fundamental com a implantação de políticas de imigração, contribuindo para proporcionar um momento de oferta abundante de trabalho, mão de obra e salários flexíveis (CANO, 1977, pp. 39-48).

Contudo, as regiões paulistas não foram igualmente beneficiadas com a chegada de imigrantes, pois o movimento migratório ocorreu de forma desigual no território paulista entre os anos de 1901 a 1920. Devido à decadência da produção cafeeira, o Vale do Paraíba recebe 0,6% do fluxo migratório, enquanto regiões com a produção consolidada neste momento, tais como a de Campinas, Sorocaba e Bragança Paulista receberam 9% dos imigrantes, a Capital Paulista e as cidades no entorno ficaram com 10%, entretanto, são as zonas pioneiras que receberam maior número de imigrantes no período, com a região Mogiana/Rio Claro/Catanduva/São José do Rio Preto com 30% a 34% das imigrações e a região da Noroeste com 15% (CANO, 1977, p. 48).

Dentre os fluxos de imigrantes, dois tipos se destacaram:

- A imigração japonesa que proporcionou diversificação da agricultura produtora de alimentos, principalmente pela adoção do regime de trabalho de colonato, embora muitos tenham sido alocados na cafeicultura;

- A imigração nacional, de outras regiões do país, resultando em elevados níveis de crescimento populacional, contribuindo para que os níveis salariais em São Paulo não se elevassem, pois os imigrantes vinham de áreas já com baixos níveis salariais ou elevados níveis de desemprego, além disso a chegada de imigrantes favoreceu o surgimento de "exército de reserva" (CANO, 1977, p. 49), que proporcionou possibilidades da reversão de investimentos à expansão da cultura cafeeira, sendo esta uma vantagem da adoção do trabalho livre na cafeicultura, como destaca Cano (1977, p. 50):

> O regime de trabalho livre só não permitia a baixa de salários comprimindo, portanto os custos, para a defesa da taxa de lucro [...] como também permitia a dispensa (temporária) de alguns trabalhadores nos períodos de crise.

Dentre outras vantagens que a adoção do trabalho livre na cultura cafeeira proporcionou, Cano (1977, p. 50) destaca algumas que trouxeram repercussões espaciais evidentes, principalmente relacionadas à expansão da atividade cafeeira e a implantação de infraestruturas, dentre elas estão:

- Diminuição dos custos da produção cafeeira e o aumento de sua produtividade, a partir do uso mais intenso e extenso de equipamentos agrícolas;

- Cessão de terras para o plantio, sem o ônus do regime de parceria, que permitiu o aumento da renda em espécie dos colonos e implicou na diversificação agrícola do complexo;

- Surgimento de ampla camada social com o poder aquisitivo capaz de dilatar o mercado para bens e consumo corrente, ampliando as oportunidades internas de inversão no complexo;

- Alargamento da disponibilidade de mão de obra para a expansão urbano-industrial, principalmente com a entrada de imigrantes não-agrícolas e com o movimento de atração e fuga de imigrantes geradas pelas crises da produção cafeeira.

Tais repercussões foram variáveis determinantes na constituição de uma atividade agrícola com alta produtividade e rentabilidade, na constituição de um mercado diversificado de alimentos, numa estratificação social, no surgimento e crescimento de núcleos urbanos, e principalmente, por ter gerado demandas de fluxos de pessoas e mercadorias entre os núcleos urbanos.

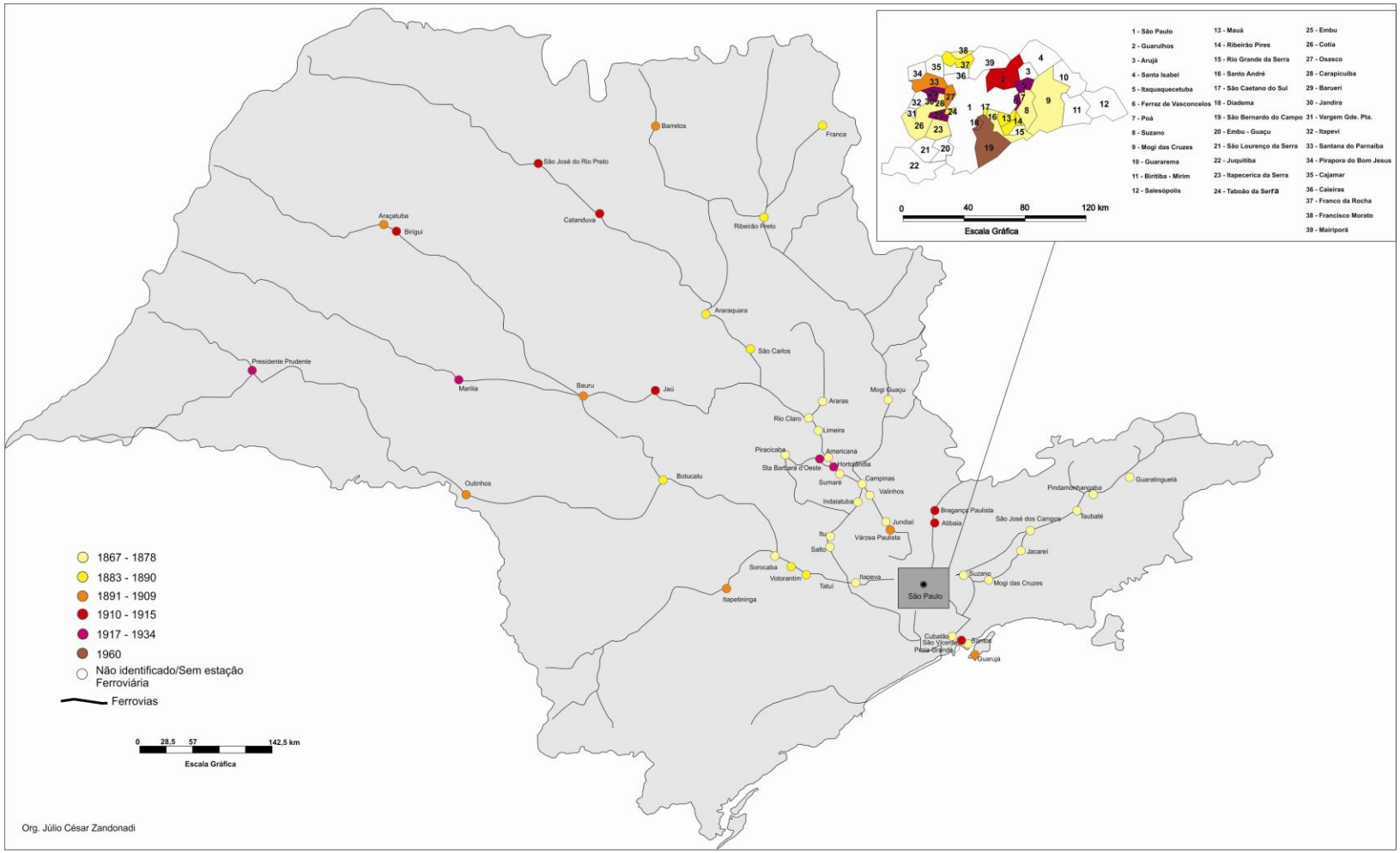
Entretanto, a relevância da introdução do trabalho assalariado para a formação e consolidação do Complexo Cafeeiro não se efetivaria se não houvesse a possibilidade de expansão da atividade, bem como os fluxos de pessoas e mercadorias entre as novas áreas de cultivo e os centros urbanos consolidados, os quais se deram por via da implantação e expansão da malha ferroviária pelo Estado de São Paulo.

Em relação à **expansão ferroviária**: Silva (1981, p. 56) destaca que "*[...] o desenvolvimento da economia cafeeira não teria sido possível sem as estradas de ferro*", do mesmo modo que Cano (1977, p. 50) chama a atenção para o fato que a expansão das estradas de ferro contribuiu "*[...] poderosamente para a expansão do processo de acumulação do complexo cafeeiro*".

De modo geral, as ferrovias foram implantadas a partir da organização e investimentos dos grandes fazendeiros do café, principalmente as Estradas de Ferro da Mogiana e a Paulista, visando, sobretudo, ampliar as áreas de cultivo e o escoamento da produção para o porto de Santos. Porém, os efeitos para o Complexo Econômico foram os mais variados, entre eles o de gerar as primeiras ondas de industrialização no Estado, pois "*[...] as ferrovias requerem um grande aparato em termos de construção e reparos mecânicos [...]* (deste modo) *[...] instalaram importantes oficinas de reparo, construção e montagem, promovendo inclusive o treinamento e habilitação da mão de obra*" (CANO, 1977, p. 53). Algumas características da implantação de ferrovias no Estado de São Paulo podem ser visualizadas na FIGURA 11.

FIGURA 11

Implantação de Estações Ferroviárias no Estado de São Paulo



Primeiramente, percebe-se que é no âmbito da rede urbana que a implantação das ferrovias gerou mais alterações e ampliações, pois a instalação de ferrovias foi definitiva para a ampliação dos papéis urbanos da capital paulista, em razão das ligações para o porto de Santos que passavam obrigatoriamente por São Paulo, sendo esta cidade o local centralizador da rede de transportes ferroviários no período. Movimento este iniciado com a ferrovia implantada em 1860 que ligava Santos a Jundiaí, passando por São Paulo (SIMONSEN, 1973; BELTRÃO SPOSITO, 2004, p. 424-59; ZANDONADI, 2008).

Posteriormente foram implantadas ligações a outros pontos do "oeste paulista", como em 1872 de Jundiaí a Campinas, em 1875 de São Paulo a Sorocaba e a outros pontos no interior, como Rio Claro (1876), Piracicaba (1879), Ribeirão Preto (1883), Franca (1887), São Carlos (1884), Jaú (1887), Botucatu (1889), Bauru (1904), São José do Rio Preto (1912), Presidente Prudente (1919) e Marília (1928), dentre outros. O aumento de ligações entre o eixo: porto – capital – interior constituiu um fator importante para a formação de núcleos urbanos[41] - as "bocas de sertão" - como podemos perceber no QUADRO 3. Alguns municípios surgem ou são emancipados após a implantação das estações ferroviárias, além das mesmas proporcionarem maior articulação da rede urbana com o Complexo Cafeeiro (BELTRÃO SPOSITO, 2004, 424-60).

[41] No que diz respeito à formação e crescimento dos núcleos urbanos, verificamos outras variáveis que indicaram porque alguns núcleos urbanos tiveram um crescimento mais acentuado que outros, o que pode ser explicado analisando a implantação das ferrovias, a comercialização de terras e a atuação política das elites proprietárias das terras que dão origem aos núcleos urbanos. Voltaremos a isso posteriormente.

QUADRO 3

Implantação de municípios paulistas e estações ferroviárias

Município	Implantação da Estação Ferroviária	Implantação do Município
Americana	1875	1924
Araçatuba	1908	1921
Birigui	1912	1921
Catanduva	1910	1917
Guarujá	1893	1934
Itu	1873	1885
Marília	1928	1928
Ourinhos	1908	1919
Piracicaba	1877	1877
Presidente Prudente	1919	1921
Salto	1873	1890

Fonte dos dados: http://www.estacoesferroviarias.com.br/
Org. Júlio César Zandonadi

Além destes fatores, ao visualizar a FIGURA 11 que associa a implantação das estações ferroviárias com a expansão da atividade cafeeira, pode-se espacializar e historiografar a expansão da atividade cafeeira pelo Estado de São Paulo, com as estações implantadas entre 1867 e 1878 situadas no Vale do Paraíba e centro-leste do Estado de São Paulo, entre 1891 e 1909 na região central do Estado e após 1910 a 1934 concentradas no oeste do Estado.

A expansão ferroviária assumiu uma função importante, pois possibilitou maior divisão interurbana do trabalho, além de ter papel essencial no povoamento dos diversos núcleos urbanos que surgiam no interior paulista, por proporcionar fluxos populacionais, além de, a *posteriori,* servir de apoio, devido às aberturas de caminhos, às primeiras iniciativas para o desenvolvimento rodoviário no Estado.

Dentre os fatores que contribuíram para a consolidação do Complexo Cafeeiro e, por conseguinte, na formação e consolidação da rede urbana paulista está a **Mecanização e Eletrificação**, apontados por Beltrão Sposito (2004) como engendrados na economia cafeeira.

Beltrão Sposito (2004) enfatiza que a substituição do trabalho escravo pelo assalariado estimulou a mecanização, com objetivos de reduzir gastos com mão de obra e ter ganhos qualitativos e quantitativos na produção.

A produção de energia elétrica, pequena nas primeiras décadas do século XX, tem crescimento nas décadas posteriores, tendo essa evolução relação direta com a expansão cafeeira, com usinas instaladas em diversas áreas do Estado, correspondendo ao deslocamento espacial da lavoura do café. Fato que também contribuiu para o surgimento e consolidação de núcleos urbanos no interior paulista. (BELTRÃO SPOSITO, 2004, p. 427; ZANDONADI, 2008).

Mesmo diante de tais fatores, temos como variável essencial para a compreensão da dinâmica do Complexo Cafeeiro e formação da rede urbana paulista, a questão das terras disponíveis, as quais deram base para a expansão da atividade produtiva e expressou as ações econômicas, políticas e sociais do Complexo Capitalista Cafeeiro.

Quanto às **terras disponíveis:** a expansão da atividade cafeeira pelo Estado de São Paulo se dá por diversas razões, dentre elas a demanda internacional pelo café, o que reforça a função do Brasil na divisão internacional do trabalho e, com isso, a necessidade do aumento de produtividade. Entretanto, a baixa produtividade das terras "exaustas" do Vale do Paraíba promoveu a decadência da produção cafeeira no Rio de Janeiro e Vale do Paraíba. Diante de tal quadro uma das soluções para o aumento da produtividade e manutenção dos níveis de acumulação foi à expansão territorial da atividade cafeeira a oeste do Estado de São Paulo.

Além das terras exaustas nas antigas áreas produtoras, a opção de expansão para o oeste se deu devido às dificuldades impostas pelo relevo das terras disponíveis na Capitania de São Paulo e da Serra do Mar e pelos atrativos das terras do oeste, tal como as elevadas temperaturas do planalto ocidental paulista, as quais eram mais favoráveis para o cultivo do café. (BELTRÃO SPOSITO, 2004, p. 428).

Silva (1981) ao discorrer sobre a questão das terras na expansão da atividade cafeeira associa a apropriação das terras e as formas de propriedade privada que se desenvolveram a partir da expansão cafeeira ao desenvolvimento do capital e da atividade capitalista no território paulista.

Para o autor, as terras sobre as quais o café se estende para o oeste eram fundamentalmente de dois tipos: - as terras que já tinham proprietários (juridicamente), intituladas de propriedades; - e as terras devolutas, que não tinham proprietários. Entretanto nem todas as terras devolutas estavam obrigatoriamente desocupadas ou não apropriadas economicamente, mas sim, seus ocupantes não possuíam os títulos de propriedade (SILVA, 1981, p. 70).

Porém, a expansão cafeeira para o "oeste paulista" deu-se diante do processo de constituição jurídica da terra como propriedade privada, posterior a 1850 quando fora promulgada a Lei de Terras, a qual foi de fundamental importância para a consolidação do modo de produção capitalista no Estado de São Paulo e no país, pois para a constituição de relações capitalistas a terra deveria possuir um preço, na medida em que representasse um meio que permitisse a apropriação da mais valia (SILVA, 1981, p. 72).

Durante o fim do século XIX e inicio do século XX, houve intensa corrida em direção à ocupação das terras devolutas ou daquelas cuja posse não era de estatuto definido pela propriedade:

> Como estas terras jamais haviam "pertencido" a alguém, a lei estava do lado do proprietário. Tratava-se de expulsar os ocupantes. Para isso, a burguesia cafeeira empregava homens hábeis no gatilho. Se a resistência era muito grande, ela apelava para a milícia estadual ou mesmo para o exército (SILVA, 1981, p. 71).

Deste modo, percebe-se que a ocupação e apropriação de grande parte das terras do "oeste paulista" se deram de modo ilegal antes e depois da Lei de Terras, estimulada ou não por ela, sendo a grilagem a prática comum na ocupação de tais terras, preparando-as para a incorporação à produção capitalista de mercadorias (BELTRÃO SPOSITO, 2004, pp. 430-431).

Sobre as terras que já eram propriedades, estas não representaram obstáculo à expansão cafeeira. De modo geral, os proprietários tinham duas soluções: a primeira foi integrar as terras à expansão cafeeira e a outra foi vender as terras para os fazendeiros do café. Nas duas soluções percebe-se que as terras foram conduzidas à dominação do capital, sendo que, ou os proprietários se tornavam membros da burguesia do café, caso já não fossem, ou vendiam suas terras, cujo preço tinha dado saltos brutais com a chegada do café (SILVA, 1981).

Tal dinâmica indica como a expansão cafeeira fez parte do processo de dominação das relações capitalistas no território paulista tendo como base a especulação fundiária, pois a abundância de terras era relativa, visto que o acesso era restrito às elites agrícolas, que também eram as elites econômicas e políticas do momento. Outro fato que indica o caráter especulativo no avanço das terras do oeste paulista, é o da apropriação, em muitos dos casos, se deu antes da chegada dos trilhos da ferrovia, demonstrando que o grande empreendimento empresarial da época era a apropriação de terras e num segundo plano, a cultura do café (SILVA, 1981, p. 72-3).

Beltrão Sposito (2004, p. 433) enumera alguns fatores que indicam os interesses pela incorporação de terras do "oeste paulista" à economia capitalista, destacando:

a) A ocupação de terras que gerava a possibilidade de seu parcelamento e venda em lotes rurais para a expansão cafeeira e outras culturas;

b) A fundação de núcleos urbanos ao longo das ferrovias;

c) O interesse nos negócios com as próprias terras urbanas, já que a ocupação do campo possibilitava e necessitava a instalação de comércio e serviços urbanos.

Como chamamos atenção anteriormente ao visualizar a FIGURA 10 , podemos associar a implantação das ferrovias no Estado de São Paulo à constituição dos núcleos urbanos no "oeste paulista", indicando a atuação política nesta dinâmica.

A chegada dos trilhos e a continuidade da expansão foram ditadas pela comercialização das terras, com os trilhos atravessando terras em que os proprietários exerciam influências políticas relevantes, com a continuidade da expansão dando-se, somente, após a comercialização de grande parte do estoque de lotes, garantindo a consolidação do núcleo urbano, como podemos observar no caso de Marília em Guidugli (1979) e Zandonadi (2008).

O avanço dos trilhos, em alguns casos, se deu, somente, após ou próximo do momento da implantação do município (FIGURA 11; QUADRO 3), indicando a dinâmica de frear a expansão dos trilhos para a comercialização dos lotes, mais uma vez, indicando que o grande negócio da expansão do café era a apropriação e comercialização das terras.

A implantação de ferrovias, a mecanização, a eletrificação e a comercialização das terras no Estado de São Paulo, além de contribuir para a formação de uma rede urbana, também proporciona a configuração de uma **divisão interurbana do trabalho**, com diferentes núcleos urbanos exercendo distintas funções econômicas no âmbito da rede.

De acordo com Singer (1977), a cidade de Santos, por exemplo, tornou-se a grande praça cafeeira, com função portuária e com papéis relativos ao comércio internacional, já que a produção do café visava, principalmente, a exportação. Este autor, relata que a cidade de São Paulo destacou-se como principal centro da rede, sendo um ponto de intermediação entre a produção e seu escoamento para o porto de Santos. À medida que seus papéis iam se ampliando e a economia cafeeira complexificando crescia sua importância regional, sendo sede da capital administrativa, sede do capital financeiro (bancos), que procuravam a cidade para se estabelecer, pois dependiam da política econômica do governo e das estreitas relações entre os negócios bancários e os do café, como por exemplo, a obtenção de créditos para a expansão cafeeira. A centralização espacial em relação à produção do café tornou a cidade a preferida à fixação de

residência dos fazendeiros do café, o que estimulou a formação de centros comerciais e de serviços e a ampliação destes setores. São Paulo, também, se tornou espaço de atração de imigrantes, principalmente os italianos de origem urbana, que procuravam as oficinas e atividades artesanais, contribuindo para o desenvolvimento das atividades que fomentaram o desenvolvimento industrial na cidade.

Entre as cidades do interior do estado, Campinas assume função de destaque em comparação a outras cidades. Beltrão Sposito (2004) vincula tal destaque à situação geográfica, que favoreceu a posição de comando da agricultura cafeeira. Contudo, a expansão da ferrovia relativizou o peso da função urbana de Campinas no âmbito da rede urbana paulista, à medida que outras cidades também se tornavam centros interioranos a oeste e servidos por estações ferroviárias.

Sorocaba foi outra cidade que assume funções relevantes na rede urbana paulista no momento de consolidação do Complexo Cafeeiro. Devido a proximidade com a capital paulista houve grande concentração de atividades modernas e desenvolvimento de oficinas e pequenas indústrias, principalmente nos ramos de alimentos e têxtil (BELTRÃO SPOSITO, 2004, p. 465-467).

De acordo com Beltrão Sposito (2004) as cidades do interior paulista assumiram duplas funções na constituição da rede urbana paulista, primeiramente por facilitar a distribuição do café para sua comercialização no porto de Santos, realizando parte do beneficiamento da matéria-prima. Outra função foi a de ser ponto de abastecimento de áreas que eram ocupadas, centralizando o comércio e serviços das regiões agrícolas que tinham suas culturas de subsistência pelo café.

Além do beneficiamento, armazenamento e centralização do comércio e serviços da região agrícola, as cidades do interior paulista eram locais de comercialização de ferramentas e outros meios necessários à produção, bem como para a aquisição de bens duráveis e não-duráveis, contribuindo para a formação de um mercado interno, o que estimularia o desenvolvimento industrial no Estado. Entretanto, tais cidades, beneficiando-se da distância e do alcance espacial da capital paulista, desenvolveram funções terciárias que assumiram alcance regional, contudo sem grande desenvolvimento industrial, já que os investimentos nesta esfera se centralizavam na capital paulista (BELTRÃO SPOSITO, 2004, pp. 467-468).

Porém, é a partir da crise da atividade cafeeira que, dentre outros aspectos, é responsável por níveis crescentes da divida externa federal[42], e com as características que o território paulista assume, a partir dos investimentos e constituição do Complexo Cafeeiro, que a burguesia industrial em desenvolvimento e centralizada na cidade de São Paulo, acentua seus investimentos. Diante disto, podemos considerar o Estado de São Paulo como local de transição de uma economia agrícola para industrial-urbana, e a cidade de São Paulo como a porta de entrada para as relações capitalistas industriais no Brasil.

O desenvolvimento industrial se constituiu diante das estruturas implantadas ao longo do Complexo Cafeeiro e reforçando a estrutura da rede urbana vigente no Complexo. Esta estrutura expressa, ainda mais, a hierarquização espacial da rede urbana paulista, com a formação de uma metrópole industrial e cidades, ao longo da rede urbana, com predomínio de funções terciárias como apoio às atividades agrícolas, que, após a crise do café, se diversificaram pelo interior.

Tal dinâmica se perpetuou até a década de 1960, quando se iniciaram novas dinâmicas que resultaram em mudanças relevantes no âmbito da rede urbana paulista, alterando o quadro hierárquico que continha a metrópole industrial, as cidades com funções terciárias e as grandes regiões agrícolas, para um quadro que impulsionou a formação de aglomerações urbanas.

1.2.2. A Formação das Aglomerações Urbanas no Estado de São Paulo – A metrópole paulistana

O desenvolvimento da rede urbana paulista é diretamente associado ao desenvolvimento da rede urbana brasileira, principalmente por ser, a partir do Estado de São Paulo, que o processo urbano e as relações capitalistas se expandem pelo território brasileiro, promovendo alterações no papel do país na divisão internacional do trabalho. Estas alterações se deram a partir de mudanças nos moldes de produção capitalista no país, sendo isto, resultado das alterações no Estado de São Paulo.

Contextualizando a rede urbana brasileira, Fernandes e Negreiros (2004) chamam a atenção de que as vilas e cidades no Brasil, em momento anterior ao desenvolvimento agrícola no

[42] Sobre as contradições que envolveram a atividade cafeeira no Estado de São Paulo, ver SILVA, Sérgio. Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil, 5ª Ed., Alfa, São Paulo, 1981.

Estado de São Paulo, funcionavam como locações de onde o capital comercial controlava as atividades econômicas e o trabalho escravo na colônia. Podiam ser entendidas como "lugares não-produtivos" concentrados em um pequeno número de cidades ao longo da costa atlântica (FERNANDES E NEGREIROS, 2004, p. 27).

TABELA 3

População e Crescimento Populacional de Cidades Selecionadas

	População (em mil)					Crescimento médio anual (%)			
	1872	**1890**	**1900**	**1920**	**1940**	**1880-1900**	**1900-1920**	**1920-1940**	**1900-1940**
Belém	62	50	97	236	206	6,85	4,55	-0,68	1,90
Recife	116	112	113	240	348	0,09	3,84	1,88	2,85
Salvador	129	174	206	280	290	1,70	1,55	0,18	0,86
Rio de Janeiro	275	523	811	1.158	1.764	4,48	1,80	2,13	1,96
Belo Horizonte	-	-	13	56	214	-	7,58	6,93	7,25
São Paulo	32	65	240	579	1.330	13,95	4,50	4,25	4,37
Porto Alegre	44	52	74	179	272	3,59	4,52	2,11	3,31

Extraído de: FERNANDES, A. C & NEGREIROS, R. (2004, p.28)
Fonte: CANO (1988); SINGER (1974); SANTOS (1994).

Percebe-se que ao fim do século XIX apenas as cidades de Recife, Salvador e Rio de Janeiro alcançavam populações acima dos 100 mil habitantes, porém ao término do século e início do século XX temos dinâmicas populacionais nestes principais centros que nos revelam um quadro de reestruturação econômica no Brasil. Recife e Salvador têm declínio no ritmo de crescimento populacional, acompanhado pelo declínio da economia do açúcar, sendo tal movimento acompanhado pela ascensão demográfica na região sudeste, com o crescimento populacional dando-se em patamares elevadíssimos, principalmente na cidade do Rio de Janeiro, que, além de ser consolidada como capital nacional e sede administrativa do governo federal, desempenha a função de cidade primaz na rede urbana brasileira.

Entretanto, apesar deste deslocamento espacial das dinâmicas econômicas do nordeste para o sudeste do país, da primazia do açúcar para o café, dos crescimentos populacionais se concentrando no sudeste, houve a manutenção do caráter escravista, litorâneo e primário-exportador.

Somente a partir dos primeiros anos de 1900, com o desenvolvimento e posteriormente com a consolidação do Complexo Capitalista Cafeeiro, São Paulo emergiu como grande centro comercial e de negócios, centralizando a formação de uma rede urbana no Estado de São Paulo.

Como podemos perceber a partir da análise do Complexo Capitalista Cafeeiro, este se desenvolveu em três momentos no Estado de São Paulo, que vão da decadência da cultura do café no eixo Rio de Janeiro – Vale do Paraíba, da expansão da atividade cafeeira ao oeste do Estado de São Paulo, com a implantação de inúmeras infraestruturas e dinâmicas associadas, e da crise na produção cafeeira acompanhada da inversão de investimentos da atividade agrícola do café para o desenvolvimento industrial na cidade de São Paulo e em atividades agrícolas diversificadas nas diversas regiões do Estado.

O desenvolvimento do Complexo Cafeeiro foi chave para a formação da rede urbana paulista, pois é neste momento que se tem a disseminação de núcleos urbanos, de atividades econômicas, a expansão do mercado de terras, a implantação de vias de comunicação e transportes, entre outros aspectos. Podemos considerar este o primeiro momento de constituição da rede urbana paulista, apesar das funções urbanas não serem predominantes no estado e na grande maioria dos municípios, porém foi um momento essencial para esta constituição, por consolidar uma rede de cidades e possibilitar os fluxos entre os núcleos urbanos e regiões do estado.

Na TABELA 4 podemos observar o ritmo da implantação e aumento populacional dos municípios no Estado de São Paulo, após a crise da produção cafeeira e a reestruturação da rede urbana, diante da acentuação do processo de industrialização na cidade de São Paulo e nas décadas posteriores.

TABELA 4

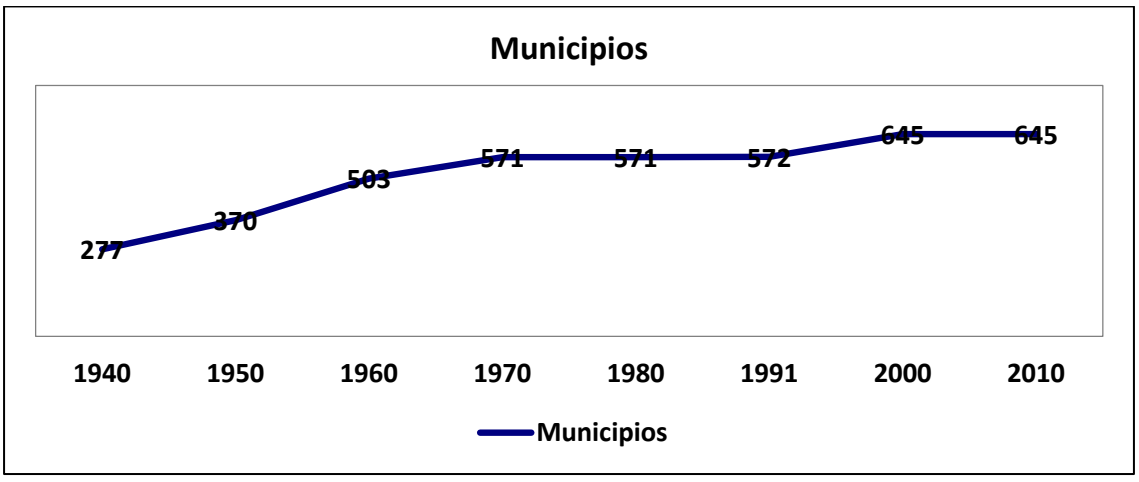
Estado de São Paulo - Municípios por classes populacionais e percentual em relação ao total de municípios no Estado

População / Anos	Até 2.000	De 2.001 a 5.000	De 5.001 a 10.000	De 10.001 a 20.000	De 20.001 a 50.000	De 50.001 a 100.000	De 100.001 a 500.000	Mais de 500.001	Total
1940	-	10 (3,6)	**56 (20,2)**	**102 (36,8)**	**87 (31,4)**	19 (6,8)	2 (0,7)	1 (0,4)	277*
1950	1 (0,3)	22 (5,9)	**112 (30,3)**	**122 (33,0)**	**92 (24,9)**	17 (4,6)	3 (0,8)	1 (0,3)	370
1960	1 (0,2)	70 (13,8)	**176 (34,6)**	**131 (25,8)**	**100 (19,7)**	20 (3,9)	9 (1,8)	1 (0,2)	503**(508)
1970	7 (1,2)	105 (17,9)	**198 (33,8)**	**129 (22,0)**	101 (17,3)	23 (3,9)	21 (3,6)	1 (0,2)	571**(585)
1980	17 (3,0)	**160 (28,5)**	**123 (21,9)**	117 (20,8)	83 (14,8)	30 (5,3)	29 (5,2)	2 (0,3)	571**(561)
1991	7 (1,2)	**125 (22,0)**	112 (19,7)	**127 (22,3)**	104 (18,3)	46 (8,1)	42 (7,4)	6 (1,0)	572**(569)
2000	22 (3,4)	**158 (24,5)**	115 (17,8)	116 (18,0)	**118 (18,3)**	54 (8,4)	54 (8,4)	8 (1,2)	645
2010	20 (3,1)	**137 (21,2)**	**122 (18,9)**	**122 (18,9)**	**121 (18,7)**	48 (7,4)	66 (10,2)	9 (1,4)	645

Fonte: Censo Demográfico IBGE (1940, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).
* No período não há distinção entre população urbana e rural
** A contagem dos municípios nos Censos Demográficos impressos é incompatível com o número disponível em www.ibge.gov.br
Organização: Júlio César Zandonadi

GRÁFICO 1

Estado de São Paulo - Número de Municípios – 1940 a 2010



Fonte: www.ibge.gov.br

Observando a TABELA 4 e o GRÁFICO 1 pode-se considerar diversas dinâmicas da rede urbana paulista, principalmente em relação a quantidade de núcleos urbanos, sendo um dos aspectos que indica a complexificação das relações no âmbito da rede, e a periodização e ritmo de implantação e crescimento dos núcleos urbanos.

Podemos observar que entre as décadas de 1940 e 1960 há intensa implantação de municípios, surgindo 226 novos municípios do total de 645 municípios que existentes em 2010, sendo aproximadamente 35% do total de municípios implantados neste interregno de 20 anos. No entanto, notam-se neste período (1940 a 1960) que predominavam municípios com 5.001 habitantes a 50.000 habitantes, e com maior crescimento no número de municípios com 5.001 a 10.000 habitantes, indicando que a grande maioria dos municípios implantados neste período, surgiu a partir das primeiras comercializações de terras e implantações de estabelecimentos comerciais, serviços e beneficiamento de produtos agrícolas, ainda sob a vigência do Complexo Cafeeiro. Foram emancipados e elevados à categoria de município em momento posterior, visando entre outros aspectos centralizar o poder político.

Tal cenário se altera após a década de 1960, momento em que houve intensas e profundas mudanças na rede urbana paulista, dando-se principalmente a partir da intensificação, complexificação e importância crescente da cidade de São Paulo no âmbito da rede urbana paulista e mesmo da rede urbana brasileira.

Lembrando que este "novo" momento de reestruturação da rede urbana paulista se faz a partir da estrutura estabelecida na vigência do Complexo Capitalista Cafeeiro e da inversão de investimentos privados e públicos do café para a indústria de bens de capital e de consumo duráveis. Cano (1977) destaca que no âmbito da expansão cafeeira pelo Estado de São Paulo, a participação industrial da cidade de São Paulo no cenário nacional crescia acentuadamente, de 15,9% para 31,5% entre 1907 a 1919, chegando, após a crise da atividade cafeeira nos anos de 1950, a mais da metade da produção industrial brasileira, com 55% do total. Com o estabelecimento das indústrias de bens de capital e de consumo duráveis, São Paulo atinge o ápice de liderança na participação da produção industrial brasileira, produzindo em 1970, 58% do que foi produzido na indústria brasileira.

O crescimento industrial da cidade de São Paulo trouxe uma nova conjuntura à rede urbana paulista, acentuando a divisão territorial do trabalho no âmbito da rede, com o surgimento de especializações produtivas nas diversas microrregiões que compõem tal sistema urbano,

principalmente as voltadas à agropecuária, como os casos do café, algodão e amendoim na Alta Paulista, da pecuária no extremo oeste, dos cítricos em Araraquara e Limeira, da cana-de-açúcar em Ribeirão Preto, entre outras, com grande parte de suas produções voltadas para a capital paulista, tanto para abastecimento do mercado interno e industrialização, quanto à exportação.

Entretanto, as dinâmicas populacionais e mesmo produtivas se centralizaram na capital paulista. As malhas rodoviárias e ferroviárias que cortam o Estado de São Paulo, algumas advindas do Complexo Cafeeiro, outras herdadas dos caminhos traçados pelas ferrovias, no caso das rodovias, foram organizadas e centralizadas a partir da cidade de São Paulo, sendo o destino ou passagem para o escoamento da produção agropecuária e industrial do interior paulista, como também possibilitando o escoamento da produção industrial paulista ao interior do estado e restante do país.

Com a rede modal e a industrialização centralizada na capital paulista, observou-se grandes saltos populacionais do município de São Paulo entre as décadas de 1960 e 1980, como podemos visualizar na TABELA 5.

TABELA 5

Evolução do grau de urbanização - Estado de São Paulo, Município de São Paulo e Interior e Litoral do Estado de São Paulo - 1940 - 2010

	Estado de São Paulo			Municipio de São Paulo			Interior e Litoral do Estado de São Paulo		
	Total (1)	Urbana (2)	Grau de Urbaniz .(%) (3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
1940	7.180.316	-	-	1.326.261	1.258.482	94,88	5.854.055	-	-
1950	9.134.423	4.804.211	52,59	2.198.096	2.052.142	93,35	6.936.327	2.752.069	39,67
1960	12.829.806	8.149.979	63,52	2.781.446	-	-	10.048.360	-	-
1970	17.771.948	14.432.244	81,20	5.924.615	5.872.856	99,12	11.847.333	8.559.388	72,24
1980	25.040.712	22.494.328	89,83	8.493.226	8.337.241	98,16	16.547.486	14.157.087	85,55
1991	31.191.970	29.272.927	93,84	9.646.185	9.412.894	97,58	21.545.785	19.860.033	92,17
2000	36.969.476	34.531.635	93,40	10.434.252	9.812.187	94,03	26.535.224	24.719.448	93,15
2010	41.262.199	39.585.251	95,93	11.244.369	11.152.344	99,18	30.017.830	28.432.907	94,72

Fonte: Censos Demográficos, IBGE, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Na TABELA 5 fica evidente a característica urbana do município de São Paulo em relação aos outros espaços do interior e do litoral do Estado de São Paulo, com predomínio de população urbana desde 1940. No entanto, no interior e no litoral tal predomínio só aparece após as décadas de 1950 e 1970.

Outro dado relevante e que demonstra a primazia urbana na capital paulista é que 42% da população urbana do Estado de São Paulo, em 1950, se concentrava na cidade de São Paulo, mesmo momento em que metade da produção industrial brasileira se concentrava também na cidade.

Entre as décadas de 1930 e 1970 não só a rede urbana paulista, mas também a brasileira, ficaram marcadas pela tríade industrialização-urbanização-metropolização. Na cidade de São Paulo, além do grande salto populacional, devido aos elevados níveis de migrações inter-regionais e campo-cidade, fomentados pelo crescimento industrial e ao "*boom*" da construção civil, com a realização de inúmeras obras públicas de infraestrutura, a cidade também teve intenso crescimento da área urbanizada, como indica o QUADRO 4:

QUADRO 4

Evolução da área e população urbana - Cidade de São Paulo

São Paulo		
Ano	**Área Urbanizada (km²)**	**População aproximada**
1880	2	40.000
1900	...	200.000
1930	130	1.000.000
1954	420	3.000.000
1965	550	6.500.000
1980	900	...
1983	962	...

Extraído de SANTOS, M. 2009, p. 23[43]

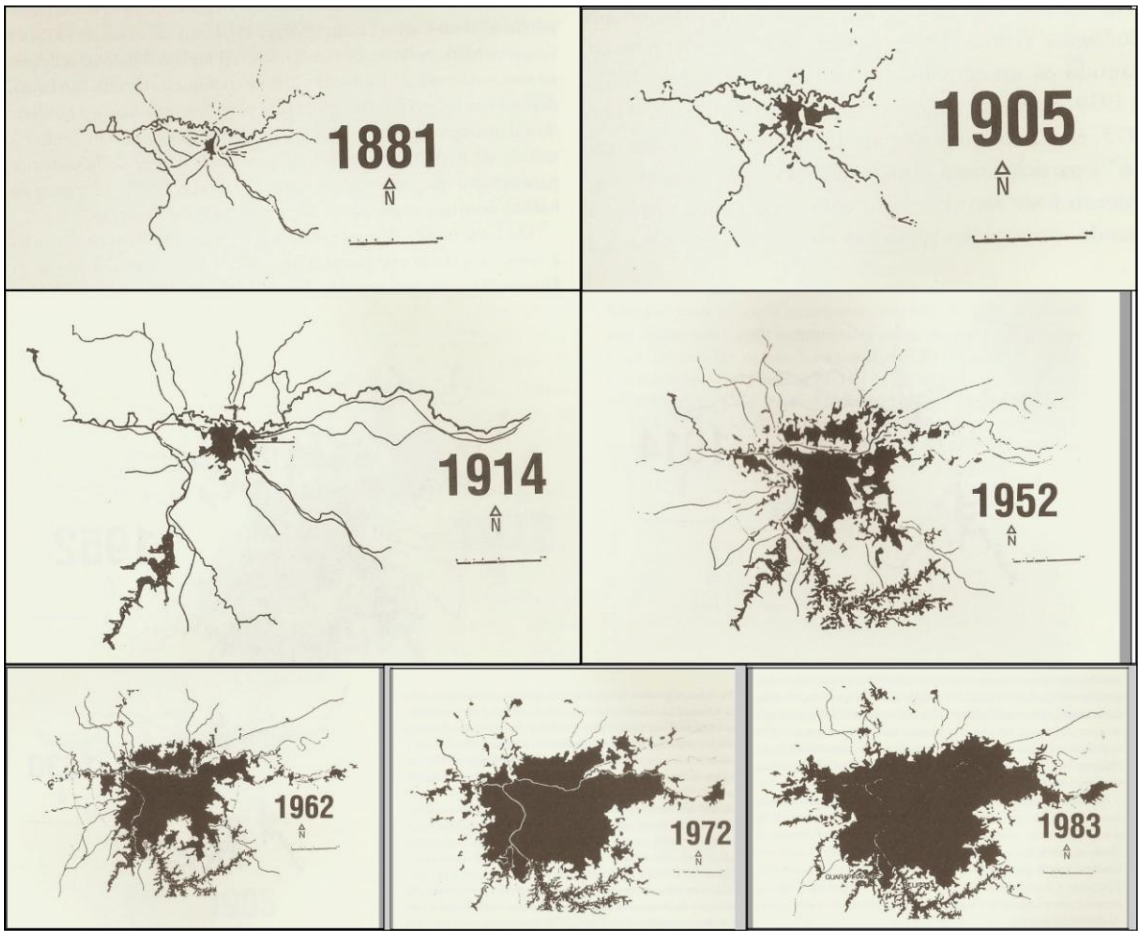
No QUADRO 4 podemos observar que o crescimento populacional foi acompanhado pelo incremento de novas áreas urbanas, por vezes, com crescimento superior em relação à população. O grande fluxo populacional, a industrialização crescente, a expansão da área urbanizada, a alocação de populações em áreas e municípios periféricos à capital paulista, o desenvolvimento e implantação de um sistema de transportes que integrou a capital aos municípios de seus arredores, além de investimentos de capitais comerciais, imobiliários e de serviços (corporativos ou não) contribuíram para a formação de uma aglomeração urbana, a

[43] Fontes: Maria Adélia A. de Souza, 1982; Emplasa, São Paulo, 1983; Francisco C. Scarlato, 1987.

metrópole de São Paulo o que, dada a tais características, formou um extenso tecido urbano metropolitano, como podemos perceber nas imagens extraídas de Santos (2009):

FIGURA 12

Evolução da Malha Urbana do Município de São Paulo – 1881 a 1983



Extraído de Santos (2005)

Fica claro ao observar a FIGURA 12 que no período entre as décadas de 1960 e 1980 ocorreram os maiores incrementos de novas áreas urbanas no município de São Paulo, integrando a malha urbana municipal com outros municípios nos arredores, formando a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, que além da integração da forma, se fez a partir da integração de inúmeras relações urbanas.

A dinâmica de metropolização da rede urbana paulista, entre as décadas de 1960 e 1980, dinamizou também cidades próximas à Região Metropolitana de São Paulo, contribuindo para a formação de aglomerações urbanas de menor abrangência em relação à de São Paulo.

Podemos perceber, observando a TABELA 4 (pag. 78), que, neste período, há o crescimento do número de municípios entre 100 mil a 500 mil habitantes. Visualizando os Censos Demográficos do IBGE dos períodos (1960, 1970 e 1980) vê-se que tais municípios se concentram próximos ou nos eixos rodoviários que ligam a capital paulista a outros estados ou mesmo com o interior do Estado de São Paulo, como é o caso, por exemplo, de Campinas, Sorocaba e Ribeirão Preto.

Contudo, concomitantemente com o fenômeno de metropolização houve um movimento de redução da dinamização da rede urbana paulista, no que diz respeito ao surgimento de novos municípios, como podemos observar no GRÁFICO 1 (p. 78), indicando que, entre as décadas de 1950 e fins de 1980, houve um baixo número de novos municípios, tendo como possível causa a acentuada divisão territorial do trabalho no âmbito do Estado de São Paulo, quando tínhamos uma metrópole centralizando grande parte dos serviços urbanos e especialidades produtivas agrícolas no interior, além do surgimento de legislações de âmbito federal que freavam novos parcelamentos de terra e as emancipações municipais, tais como a Lei 6.766/79.

1.2.3. A Reestruturação da Rede Urbana Paulista – o espraiamento da urbanização para além da metrópole

Alguns autores datam o "novo" momento de alterações na estrutura da rede urbana paulista, posteriormente à década de 1970, outros enfatizam períodos próximos e no decorrer da década de 1990.

Duas abordagens identificam a reestruturação na rede urbana paulista, as quais veremos algumas distinções entre ambas.

Uma das abordagens é de Lencioni (1996) que caracteriza a "**Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo**", tendo como marco e principal variável a "metrópole desconcentrada". A análise da autora se baseia na dispersão das atividades industriais para o interior do Estado de São Paulo e na diminuição da produção industrial e número de empregos deste setor na Região Metropolitana de São Paulo, como destaca a TABELA 6:

TABELA 6

Estado de São Paulo – Valor da Produção Industrial - 1940 – 1985 (%)

Anos	Região Metropolitana	Capital	Interior
1940	64,5	53,9	35,5
1956	66,6	54,2	33,6
1960	71,1	51,7	28,9
1970	70,7	43,7	29,3
1980	58,6	30,1	41,3
1985	56,5*	-	43,5

*Inclui a Capital
Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatistica (FIBGE)
Extraído de: LENCIONI (1996).

Constata-se o crescimento da produção industrial na Região Metropolitana de São Paulo, bem como na capital paulista até meados da década de 1950; o crescimento na Região Metropolitana entre meados de 1950 e 1960, entretanto com redução na capital paulista, indicando a dispersão da produção industrial para os municípios situados nos arredores da cidade de São Paulo. Para os anos seguintes, a TABELA 6 mostra o desenvolvimento maior da atividade no interior paulista do que na região metropolitana e na capital.

Lencioni (1996, p. 200) identifica a partir de tal dinâmica uma "*[...] nova fisionomia industrial do interior com a presença crescente de indústrias de bens de capital e de bens de consumo duráveis*". Para o desenvolvimento de tal dinâmica, a autora destaca alguns efeitos e estímulos da ação governamental, tanto nas esferas federal, estadual, quanto na municipal.

Dentre as principais ações destacam-se: a instalação de refinarias de petróleo no interior, em Paulínia e São José dos Campos; o desenvolvimento do Proálcool, que teve efeitos encadeadores com a indústria de bens de capital; o desenvolvimento de indústrias de informática, microeletrônica e telecomunicação, principalmente na Região Administrativa de Campinas; e, sobretudo, a construção de modernas rodovias e a duplicação de pistas que ligam a capital ao interior (LENCIONI, 1996, p. 200-201).

A autora chama a atenção para a incompatibilidade entre as políticas públicas nas diversas esferas, pois, enquanto o governo federal promovia iniciativas para a descentralização industrial no Nordeste, o estadual procurou incentivar o deslocamento industrial para o interior do estado, já os municípios promoviam uma "guerra dos lugares", usando a terminologia de

Santos (1996), oferecendo uma série de incentivos visando atrair indústrias, tais como a isenção de impostos e taxas municipais, ressarcimento de gastos com infraestruturas e terrenos, em forma de descontos de tributos, criação de distritos industriais, entre outros benefícios.

Lencioni (1996, pp. 201-202) identifica o fenômeno de dispersão industrial abrangendo um raio de 150 km a partir da capital paulista e, indo além desta distância pelos principais eixos rodoviários (Dutra, Anhanguera e Castelo Branco), com indicadores significativos nas regiões administrativas do Vale do Paraíba, Sorocaba, Campinas, Ribeirão Preto e Bauru.

A autora, além dos investimentos públicos destacados, chama a atenção ao fato de que o espraiamento da atividade industrial para o interior paulista foi historicamente possível pelos avanços nas tecnologias que permitiram superar[44] a descontinuidade espacial do processo de produção. Esta variável é chave, segundo a autora, para identificar outras dinâmicas deste processo, como a separação entre produção e gestão das empresas e definir o processo como "**desconcentração concentrada**".

Caracteriza esta desconcentração concentrada como:

> (...) um processo de centralização do capital que consolida a hegemonia do grande capital e subordina os outros capitais à organização oligopolista e utiliza mecanismos de dispersão espacial como forma estruturante do espaço e não mais mecanismos concentradores (...) A reestruturação da metrópole de São Paulo, produto dos processo de concentração e centralização do capital, se traduz num fenômeno sócio-espacial novo, criação e reiteração de uma região metropolitana mais complexa, fragmentada e hierarquizada, em que a conurbação de cidades, o crescimento relativamente menor de algumas ou, exarcebado de outras – como, por exemplo, o grande crescimento de Campinas -, não significam processos autônomos de metropolização. Ao contrário, são manifestações constitutivas da expansão do espaço metropolitano paulista, que se configura numa "macrometrópole" que é reforçada e, não negada, pela dispersão das suas atividades (LENCIONI, 1996, p. 207-208).

A análise de Lencioni é muito relevante para a compreensão do "novo" momento da rede urbana paulista e brasileira, primeiramente, por contribuir para o debate das dinâmicas urbanas do Estado de São Paulo, identificando dinâmicas espaciais e também por proporcionar o levantamento de aspectos que necessitam maiores discussões, complementações ou críticas, contribuindo para o entendimento da dinâmica de estruturação da rede urbana paulista.

Dentre os pontos que se destacam, na análise da autora citada, estão: a identificação do processo de dispersão industrial; do espraiamento das atividades industriais pelos principais

[44] No original a autora menciona "unir", preferimos o termo superar, pois apesar da diminuição do tempo de circulação de mercadorias e informações, a descontinuidade no espaço ainda persiste.

eixos rodoviários que ligam a capital paulista ao interior e; da centralização das atividades terciárias ligadas à gestão na capital paulista. Enfim, a autora aponta indícios para refletirmos sobre um processo de reestruturação da rede urbana paulista, destacando dinâmicas que contribuem para a formação de aglomerações no Estado de São Paulo, além de apontar aspectos das lógicas espaciais das atividades industriais.

Diante do que Lencioni apresenta e levando em consideração a análise não apenas da Região Metropolitana de São Paulo, mas a incorporação nesta análise da rede urbana paulista, a abordagem da reestruturação sugere diversas discussões. Em relação ao processo analisado pela autora, que mesmo ao mencionar que há diversos mecanismos para a dispersão, dá um peso determinante às atividades industriais, enfatizando que tal processo é parte do desenvolvimento do capitalismo industrial no território paulista. Porém, vemos que, trata-se de um processo mais complexo do que o analisado, pois a dispersão industrial é acompanhada pelo espraiamento de diversas atividades para centros urbanos além do raio de 150 km da capital paulista e dos eixos rodoviários, sendo que, de acordo com Rosalino (2007) tal dinâmica (dispersão industrial) pouco influenciou no desenvolvimento industrial de cidades como Araçatuba, Bauru, Marília, Presidente Prudente e São José do Rio Preto, que nos últimos anos tiveram aumento de atividades econômicas.

Analisando sob o prisma da dispersão industrial, há outras variáveis que devem ser consideradas como estímulos e também, como efeitos da dinâmica, além do avanço das tecnologias de informação e circulação e iniciativas governamentais. Dentre elas podemos destacar os fatores ligados às desvantagens locacionais da região metropolitana de São Paulo, que em centros menores se tornam vantagens, ou seja, alguns fatores que se tornam deseconomias de aglomeração na metrópole, tornam-se economias de aglomeração em centros de menor porte. Dentre as desvantagens observadas na metrópole destacam-se os altos níveis de tráfego gerando aumento do tempo e de gastos com circulação; o elevado preço do solo urbano; a mão de obra organizada e concentrada; maiores gastos em folhas salariais, fatores que articulados ou não resultam em consequentes baixas nas taxas médias de lucro. Já a constituição de aglomerações no interior do estado, em cidades de menor porte, possibilitou especializações produtivas; maiores facilidades e agilidade na circulação de pessoas e mercadorias; menores preços de solo urbano ou mesmo rural em relação ao metropolitano; vantagens tributárias; mão de obra pouco organizada e

com isso menores salários e acesso a novos mercados consumidores, resultando em redução nos custos de produção e relativo aumento na taxa média de lucro dos produtos industriais.

Por fim, esta análise de Lencioni nos leva a reflexões sobre o desenvolvimento da rede urbana paulista, olhando sobre o viés da reestruturação da rede, sendo a dispersão industrial uma das variáveis. Dentre as afirmações que podemos destacar e debater é a da ocorrência da "expansão do espaço metropolitano", pois bem, de fato nota-se a expansão da atividade industrial em alguns espaços do interior paulista, acompanhadas das "*[...] contradições e penúrias urbanas [...]*" (LENCIONI, 1996, p. 208), antes vistas apenas em espaços metropolitanos, e que atualmente são recorrentes também em cidades de menor porte e em diversas outras situações geográficas não-metropolitanas. No entanto, tal análise não avança para a compreensão do crescimento de atividades econômicas não industriais, a atuação de capitais multinacionais e lógicas de produção nos moldes flexíveis em regiões fora do eixo de 150 km da capital paulista e dos principais eixos rodoviários do Estado de São Paulo. Podemos destacar as regiões de Marília e Presidente Prudente, distantes, respectivamente, 450 km e 650 km da capital paulista e mencionadas pela autora como regiões em que a participação industrial relacionada ao conjunto do estado é reduzida (LENCIONI, 1996, p. 201), aprofundaremos nos capítulos posteriores que, a partir da década de 1970 tais centros ganham em dinamismo econômico e socioespacial, com a acentuação da participação de diversos capitais no desenvolvimento econômico destas regiões, com forte atuação de multinacionais ou redes dos setores comerciais e de serviços, o que nos leva a refletir que a reestruturação da rede não se dá apenas pela via industrial.

Outra abordagem das alterações no processo de formação da rede urbana paulista é a de Beltrão Sposito (2004) que analisa como sendo "**Reestruturação Urbana do Estado de São Paulo**". A autora enfatiza mudanças substanciais na rede urbana paulista, redefinindo os papéis econômicos de cidades no âmbito da rede, com algumas assumindo funções complexas e multiplicando os polos de áreas urbanas, salientando o crescimento dos papéis econômicos das cidades médias[45].

Beltrão Sposito (2004, p.p. 213-235) reconhece dois movimentos simultâneos e associados de desconcentração industrial no Estado de São Paulo, vinculados a impactos decorrentes das deseconomias de aglomeração da metrópole paulistana que resultou na difusão reticular das atividades econômicas pelo estado, no caso brasileiro, destacam-se as já

[45] No Capitulo 2 abordaremos as definições do termo "cidades médias".

mencionadas políticas de Estado, com intervenções regionais no bojo dos Planos Nacionais de Desenvolvimento I e II (PND's).

Um primeiro movimento, em relação à rede urbana paulista, a autora identifica momentos de formação da rede urbana, compreendendo esta formação como um processo de reestruturação urbana, dada as continuidades e rupturas no âmbito do processo de constituição da rede urbana e, compreendendo, também, o momento atual como de "concentração, desconcentração e reconcentração" dos capitais fixos, em outras palavras, a desconcentração das atividades da aglomeração metropolitana de São Paulo ocorre no sentido de outros centros urbanos, aglomerados ou aglomerações em formação no Estado de São Paulo.

Um segundo movimento, A autora aponta que a reestruturação da rede urbana paulista não se dá somente a partir da desconcentração espacial da atividade industrial e centralização de atividades terciárias na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, mas conjuntamente com diversos outros fatores e dinâmicas, dentre elas a modernização agrícola, que reverte o capital agrário para a produção industrial, dando origem a novas formas de produção agrícola, as agroindústrias. Tal dinâmica trouxe repercussões diretas no âmbito da rede urbana, principalmente por acentuar a demanda por maquinários agrícolas, aumento das áreas de cultivo, expulsão do agricultor do campo e aumento do fluxo campo-cidade, concentrando as populações nos núcleos urbanos, incrementando mão de obra abundante, arrochando salários, o que torna as cidades médias campo fértil para e atividades econômicas.

Para a autora, o rearranjo da rede urbana paulista se faz diante da concentração de fluxos migratórios, difusão industrial, crescimento quantitativo e qualitativo do setor comercial e avanço de grandes capitais varejistas nas cidades com funções intermediárias na rede. Soma-se a tais mudanças econômicas e locacionais, os novos rearranjos administrativos no Estado de São Paulo, com a introdução da Divisão Regional Administrativa na década de 1970, com a implantação das Regiões Administrativas de São Paulo, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba, Ribeirão Preto, Bauru, São José do Rio Preto, Araçatuba, Presidente Prudente e posteriormente, Marília.

Tais dinâmicas refletiram no aumento das funções intermediárias desempenhadas por algumas cidades na rede urbana paulista, polarizando regionalmente ainda mais os espaços de consumo e empregos, além das funções administrativas, concentrando as sedes regionais de diferentes secretarias do Estado de São Paulo, centralizando boa parte dos fluxos interregionais

advindos de cidades de porte populacional semelhantes ou menores, principalmente no âmbito dos limites territoriais estabelecidos pelas regiões administrativas (BELTRÃO SPOSITO, 2004, p. 327).

Podemos identificar algumas complementações e diferenças nas análises de Lencioni (1996) e Beltrão Sposito (2004) sobre reestruturação da rede urbana paulista. Primeiramente, as análises não se revelam antagônicas por priorizarem recortes territoriais analíticos diferenciados, tendo Lencioni (1996) realizado uma análise pormenorizada da Região Metropolitana de São Paulo, enquanto Beltrão Sposito (2004) dedica sua análise as cidades médias do interior do Estado de São Paulo. Contudo, podendo ser pelo recorte territorial analisado, os estudos de Lencioni (1996) identificam uma dinâmica da industrialização no Estado de São Paulo, que traz diversos fatores e repercussões, tais como a desconcentração da indústria e centralização da gestão, mudanças no conteúdo socioespacial das cidades incluídas "novo eixo industrial", entre outros , enquanto Beltrão Sposito (2004) identifica a dinâmica da urbanização, destacando que o processo de reestruturação da rede urbana paulista é mais complexo que a dispersão industrial, pois envolve outras esferas econômicas e sociais, tais como a dispersão de atividades comerciais e de serviços, a descentralização administrativa, a centralização urbana em diversas regiões do Estado de São Paulo e a difusão de valores, práticas e dinâmicas urbanas pelo território paulista.

Enfim, a abordagem de Lencioni (1996) nos traz um dos aspectos do processo de reestruturação urbana da rede urbana paulista, destacado por Beltrão Sposito (2004), e que chamaremos a atenção nos próximos capítulos. Ou seja, a difusão da urbanização pelo território paulista não se trata, essencialmente, de dispersão industrial. Sendo que, como repercussão de tal difusão temos a reprodução de aglomerações urbanas e distintas situações geográficas pelo Estado de São Paulo.

1.2.4. As aglomerações urbanas no Estado de São Paulo e as distintas situações geográficas

O momento de dispersão/difusão da urbanização pelo Estado de São Paulo refletiu no aumento do número de municípios no Estado, principalmente entre as décadas de 1990 e 2000,

com um salto de 572 para 645 municípios, sendo que, podemos destacar iniciativas políticas[46] dentre os fatores para a emancipação de distritos e a implantação de municípios, tais como a redação da Constituição de 1988, a qual descentralizou do âmbito federal a regulamentação para a criação de novos municípios, que se soma ao avanço das dinâmicas urbanas para o interior do Estado.

Os dados da TABELA 4 (p. 78) indicam que as cidades de porte médio, com populações entre 50.000 a 500.000 habitantes, centralizam os fluxos populacionais no período com o crescimento do número de municípios deste porte, os quais representavam 7,5% dos municípios do Estado de São Paulo em 1970 e passaram a representar 17,6% dos municípios em 2010.

Deste modo, percebe-se que o processo de reestruturação da rede urbana paulista ocorre sobre a tríade destacada por Beltrão Sposito (2004) concentração – desconcentração – reconcentração, ou seja, a desconcentração das atividades econômicas da metrópole paulistana é acompanhada pela reconcentração e formação de aglomerações urbanas no interior do Estado de São Paulo, como aponta a análise do IPEA/UNICAMP/IBGE (1999), que indica a formação no interior do Estado de São Paulo de novas formas espaciais.

Tendo como base e dando continuidade aos estudos realizados pelo IPEA/UNICAMP/IBGE (1999), a Emplasa (2011, p. 35) elaborou a análise e a identificação das aglomerações urbanas no Estado de São Paulo, tendo como critérios para a identificação a concentração de população, a relevância socioeconômica e a forte articulação entre os municípios, explicitados em uma mancha urbana conurbada ou com forte tendência a conurbação, e em intensos fluxos de pessoas, bens e serviços.

Assim, define a aglomeração urbana como uma categoria regional, que é ancorada no "núcleo" da aglomeração, definido pelo estudo da rede, com os polos e municípios articulados conformando um fato urbano complexo.

A análise citada indica 24 formas espaciais no Estado de São Paulo, sendo 3 (três) Aglomerações Urbanas Metropolitanas, 10 Aglomerações Urbanas Não-Metropolitanas e 11 Centros Urbanos Regionais, destacadas no QUADRO 5 e na FIGURA 12.

[46] Consideramos aqui os fatores políticos como parte da dinâmica de dispersão/difusão da urbanização, sendo um de seus aspectos.

QUADRO 5

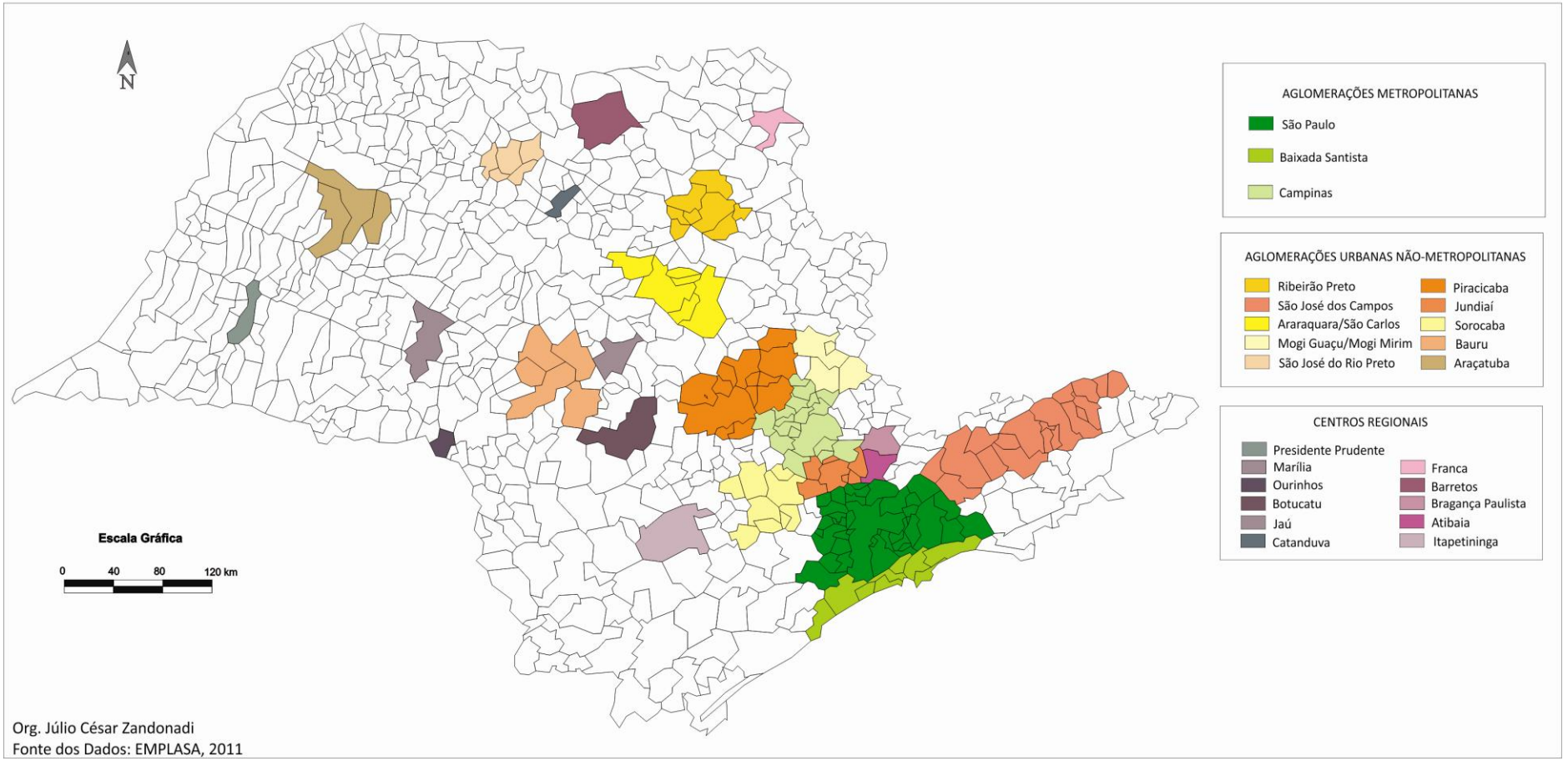
Aglomerações Urbanas no Estado de São Paulo – 2011

Estado de São Paulo	
Aglomerações Urbanas Metropolitanas	
São Paulo	Arujá, Barueri, Biritiba-Mirim, Caieiras, Cajamar, Carapicuiba, Cotia, Diadema, Embu, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Franco da Rocha, Guararema, Guarulhos, Itapecerica da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Mauá, Moji das Cruzes, Osasco, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Salesópolis, Santa Isabel, Santana do Parnaíba, Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul, São Lourenço da Serra, São Paulo, Suzano, Taboão da Serra e Vargem Grande Paulista.
Baixada Santista	Bertioga, Cubatão, Guarujá, Itanhaém, Mongaguá, Peruíbe, Praia Grande, Santos e São Vicente.
Campinas	Americana, Arthur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Monte Mor, Jaguariúna, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio da Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo.
Aglomerações Urbanas não-Metropolitanas	
Ribeirão Preto	Ribeirão Preto, Sertãozinho, Serrana, Dumont, Cravinhos, Barrinha, Pradópolis e Jardinópolis.
São José do Rio Preto	São José do Rio Preto, Mirassol, Bady Bassitt, Cedral e Guapiaçu.

Araraquara/São Carlos	Araraquara, São Carlos, Américo Brasiliense, Ibaté, Gavião Peixoto, Matão e Santa Lúcia.
São José dos Campos	São José dos Campos, Taubaté, Jacareí, Pindamonhangaba, Caçapava, Tremembé, Guaratinguetá, Aparecida, Lorena, Cachoeira Paulista, Canas, Cruzeiro, Igaratá, Lavrinhas, Monteiro Lobato, Piquete, Potim, Queluz e Roseira.
Sorocaba	Sorocaba, Salto, São Roque, Itu, Votorantim, Mairinque, Alumínio, Salto do Pirapora, Boituva e Porto Feliz.
Bauru	Bauru, Lençóis Paulista, Pederneiras, Agudos e Piratininga.
Araçatuba	Araçatuba, Birigui e Guararapes.
Jundiaí	Jundiaí, Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista, Louveira, Cabreúva, Itupeva e Jarinu.
Mogi Guaçu/Mogi Mirim	Mogi Guaçu, Mogi Mirim, Itapira e Estiva Gerbi.
Piracicaba	Piracicaba, Limeira, Rio Claro, Araras, Leme, Iracemápolis, Cordeirópolis, Águas de São Pedro, Charqueada, Ipeúna, Rio das Pedras, Saltinho, Santa Gertrudes e São Pedro.
Centros Regionais	
Barretos, Franca, Marília, Presidente Prudente, Atibaia, Botucatu, Bragança Paulista, Catanduva, Itapetininga, Jaú e Ourinhos.	

Fonte: EMPLASA, 2011.

FIGURA 13
Aglomerações Urbanas no Estado de São Paulo - 2011



Beltrão Sposito (2004) destaca diferentes aspectos e características das distintas aglomerações urbanas do Estado de São Paulo, sendo que, as Aglomerações Metropolitanas se organizam em torno de um núcleo central, como se percebe nos casos de São Paulo, Campinas e da Baixada Santista. Quanto às aglomerações urbanas não-metropolitanas, as mesmas tendem à polinucleação e são organizadas de modo disperso, como se percebe nos casos de Piracicaba, com Rio Claro e Limeira exercendo funções regionais relevantes, Mogi Guaçu e Mogi Mirim, Araraquara e São Carlos e Araçatuba e Birigui, com as duplas de municípios polarizando as respectivas aglomerações.

O conjunto das aglomerações urbanas se constituem ao longo dos eixos de desenvolvimento (MATUSHIMA E SPOSITO, 2002) (QUADRO 5 e a FIGURA 12), nos constituídos pelas rodovias Castelo Branco (Sorocaba e Bauru), Dutra (São José dos Campos), Anhaguera (Campinas, Mogi Guaçu/Mogi Mirim e Ribeirão Preto) e Washington Luís (Araraquara/São Carlos e São José do Rio Preto), além de se concentrarem, na maior parte, nas proximidades da metrópole paulistana. Tais características podem levar a conclusões precipitadas de que o processo de formação de aglomerações urbanas é exclusivamente produto da expansão da Aglomeração Metropolitana de São Paulo.

Tal concentração de aglomerações se dá devido, principalmente, ao dinamismo e a farta quantidade de infraestruturas que historicamente foram implantadas a partir da metrópole para o interior paulista, deste modo, incluísse a dinâmica metropolitana no processo de crescimento das cidades médias, porém Miyazaki (2008) reforça o questionamento em relação à noção de "expansão da metrópole", ao destacar que a formação de aglomerações passa a ser uma tendência no âmbito de desenvolvimento da rede urbana paulista, pelo dinamismo que as cidades com funções intermediárias assumem, ou seja, tendo como uma das determinantes mais relevantes para a formação de aglomerações o crescimento das cidades médias.

Miyazaki (2008) avança na análise das aglomerações urbanas ao questionar a caracterização da rede urbana paulista elaborada pelo IPEA/UNICAMP/IBGE (1999) e reforçada pela Emplasa (2011), ao incorporar outros aspectos para a definição de aglomerações urbanas, que não sejam apenas os jurídicos e legais, a continuidade territorial, a formação de conurbações e agrupamento de municípios, considerando para a existência das aglomerações:

> O processo de junção/articulação de centros urbanos distintos, tanto por meio da expansão territorial urbana quanto pela intensificação de fluxos interurbanos.

> [...] que engloba a intensificação dos fluxos interurbanos e a expansão territorial frente a um transbordamento dos fenômenos urbanos para além dos limites políticos-administrativos municipais (MIYAZAKI, 2008, p. 4-5).

A aglomeração urbana vista desta maneira avança no sentido de englobar as interações geográficas entre espaços urbanos contínuos e descontínuos, contribuindo para a compreensão das aglomerações a partir da ideia de Miyazaki (2008) de que há aglomerações com configurações variadas: pequenas, médias, grandes, com ou sem conurbações e continuidade territorial.

Este olhar para a produção do espaço urbano atual contribui para a reflexão sobre a centralidade interurbana que as cidades médias, que não estão próximas ao raio de difusão industrial de 150 km da aglomeração metropolitana de São Paulo, estabelecido por Lencioni (1996), ou nos eixos de desenvolvimento identificados por Matushima e Sposito (2002), e exercem intensas relações interurbanas com municípios pertencentes a mesma região administrativa, ou mesmo outros locais mais distantes. Como é, no caso analisado por Miyazaki (2008), Presidente Prudente e a formação de uma aglomeração urbana.

Diante deste debate da caracterização da rede urbana paulista contemporânea, percebemos que a formação de aglomerações urbanas centralizadas pelas metrópoles e cidades médias é tendência na estruturação da rede. Entretanto, tais aglomerações guardam diversas distinções entre si, sejam com conurbações ou não, continuidade territorial ou não, mononucleação ou polinucleação, entre outros aspectos que irão indicar as distintas relações entre os municípios situados no aglomerado, que podem resultar em distinções na estrutura intraurbana destas cidades, ou seja, há distintas **situações geográficas** no Estado de São Paulo.

Deste modo, a busca da compreensão da urbanização paulista passa pelo entendimento dos novos espaços que centralizam as aglomerações urbanas, as cidades médias, contudo, a compreensão das cidades médias passa pela identificação das diversas funções/papéis urbanos das cidades e de suas respectivas estruturas intraurbanas. Para isso, é necessário traçar o recorte analítico das cidades que se situam no porte populacional traçado para as cidades médias no Estado de São Paulo (50 mil a 500 mil habitantes) e analisar se a situação geográfica destas cidades está relacionada com funções/papéis urbanos exercidos no bojo da rede urbana e se reflete na estrutura urbana destas cidades, para enfim, traçarmos diferenciações sólidas entre as cidades médias e as cidades de porte médio.

Cidades Médias e Cidades de Porte Médio – Um debate conceitual e metodológico

As alterações e avanços referentes às relações capitalistas no território brasileiro provocam mudanças estruturais na constituição da rede urbana brasileira. Podemos destacar, primeiramente, a perceptível mudança na caracterização do país, que passa de predominantemente rural à predominantemente urbano, como podemos visualizar na TABELA 7:

TABELA 7

Brasil – Grau de Urbanização - 1950 – 2010

Anos	Total	Urbana	Rural	Grau de urbanização
1950	51.944.397	18.782.891	33.161.506	36,16
1960	70.992.343	32.004.817	38.987.526	45,08
1970	94.508.583	52.904.744	41.603.839	55,98
1980	121.150.573	82.013.375	39.137.198	67,70
1991	146.917.459	110.875.826	36.041.633	75,47
2000	169.590.693	137.755.550	31.835.143	81,23
2010	190.755.799	160.925.792	29.830.007	84,36

Fonte: www.ibge.gov.br
Org. Júlio César Zandonadi

Percebe-se o crescimento da urbanização após a década de 1950, com o advento do processo de industrialização no país, contudo, é após a década de 1970 que o país assume um perfil urbano, com a maioria da população residindo em cidades. Porém, tal quadro não refletiu na urbanização do país, pois se configurou pela concentração de grande parte da população residindo em áreas metropolitanas, como demonstra a TABELA 8:

TABELA 8

Brasil – Grau de Urbanização excluindo áreas metropolitanas - 1940 – 2010

Anos	Total	Urbana sem áreas metropolitanas	Grau de urbanização
1970	79.510.208	38.028.630	47,82
1980	101.021.136	62.188.255	61,55
1991	123.888.751	88.500.452	71,43
2000	144.552.795	113.387.833	78,44
2010	163.790.589	134.074.398	81,85

Fonte: www.ibge.gov.br
Org. Júlio César Zandonadi

Nota-se que excluindo da análise os espaços metropolitanos, a predominância do urbano no Brasil se deu após a década de 1980, indicando que o padrão de urbanização brasileiro entre as décadas de 1950 e 1980 se deu pela concentração da população nos espaços metropolitanos, sendo que a partir da década de 1970 se teve a ampliação do fenômeno urbano pelo interior do país, com a população tornando-se predominantemente urbana, a partir da década de 1980. Tal dinâmica sugere questionamentos sobre para quais espaços urbanos tais fluxos populacionais se destinaram? O QUADRO 6, a seguir, poderá ajudar no esclarecimento da questão levantada:

QUADRO 6

Brasil - Municípios por classes de tamanho populacional - 1950 - 2010

Anos	Total	Até 20.000	20.001 a 100.000	100.001 a 500.000	500.001 a 1.000.000	Mais de 1.000.001
1950	1.887	1.791	85	8	1	2
1960	2.763	2.591	141	25	2	4
1970	3.952	3.649	245	49	4	5
1980	3.991	3.463	401	113	7	7
1991	4.491	2.975	1330	161	13	12
1996	4.974	3.453	1314	180	15	12
2000	5506	4018	1265	192	18	13
2007	5564	4004	1307	217	22	14
2010	5565	3915	1367	245	23	15

Extraído: SOARES (1999, p. 59)
Reorganizado a partir da década de 2000: Júlio César Zandonadi
Em vermelho os períodos com maior crescimento de municípios

O quadro indica algumas dinâmicas relevantes para compreendermos a estruturação da rede urbana brasileira e os movimentos de reestruturação. Podemos perceber que entre as décadas de 1960 e 1970 ocorrem os maiores níveis de crescimento de municípios entre 100.001 habitantes e mais de 1.000.000 de habitantes, indicando o processo assinalado anteriormente, o de concentração da população e dos fluxos migratórios para as áreas metropolitanas, podemos destacar que na década de 1960 as cidades de Aracaju, Brasília, Teresina, Goiânia, João Pessoa, São Luís, Natal, Maceió, Manaus, Curitiba e Belém se encontravam com populações entre 100.001 e 500.000 habitantes, Fortaleza, Porto Alegre, Salvador, Belo Horizonte e Recife entre 500.001 a 1.000.000 de habitantes, enquanto São Paulo e Rio de Janeiro atingem patamares populacionais superiores aos 1.000.001 de habitantes.

A partir da década de 1980 temos outro panorama apontado pelos dados disponíveis no QUADRO 6, os quais revelam o crescimento populacional de cidades que assumem um porte médio na rede urbana brasileira, as quais podem situar entre as classes dispostas no quadro entre

20.001 a 500.000 habitantes. Ta dinâmica aponta para o processo, de reestruturação da rede urbana, que já discutimos no capitulo anterior, a partir da dispersão/difusão da urbanização, centralizado nas cidades de porte médio, tendo como repercussão a formação de aglomerações urbanas com as cidades de porte médio como núcleos e a redução de relevância regional de municípios de menor porte, como podemos perceber no QUADRO 6, pela redução do número de municípios com até 20.000 habitantes.

Estas mudanças quantitativas na rede urbana brasileira são acompanhadas de alterações qualitativas, tanto da função urbana que as cidades intermediárias exercem no âmbito da rede, quanto, pelos tipos de atividades que buscam estes lugares para a reprodução do capital, dinâmicas estas que resultam em mudanças no conteúdo socioeconômico dos espaços destas cidades.

Tais mudanças alteraram a configuração da rede urbana brasileira, mudanças estas claramente percebidas no Estado de São Paulo, que passou a ser estruturado a partir de diversas e distintas centralidades. Sendo possível visualizar, hierarquicamente da seguinte maneira:

A **metrópole paulistana** com os maiores níveis de centralidade, concentrando em maior número e diversidade as atividades e centralizando grande parcela dos fluxos populacionais e de capitais no estado, sendo o grande difusor de dinâmicas, valores e relações urbanas.

As **cidades médias** surgem como "novas" centralidades na estrutura da rede urbana, centralizando fluxos e concentrando atividades em âmbitos regionais, com crescimento acentuado e formando aglomerações urbanas. De modo geral, tiveram grande crescimento populacional, atingindo patamares entre os 50 a 500 mil habitantes, sendo centros regionais de atividades administrativas, industriais, comerciais e de serviços, lócus de dinâmicas urbanas que, em momento anterior, eram percebidas apenas em espaços metropolitanos, tais como a exclusão social, segregação socioespacial, fragmentação urbana, multiplicação de espaços de consumo, gentrificação e problemas ambientais, tudo isto, no âmbito da atuação crescente de capitais de abrangência nacional e multinacional, em diversos setores da economia local.

Diante do exposto, podemos considerar que o processo de urbanização no Estado de São Paulo possui características *sui generis* em relação aos demais estados da federação. Isso se dá pelos inúmeros momentos em que ocorreu a constituição da rede relacionada a estágios de expansão do modo de produção capitalista pelo território paulista, como observamos no Capítulo

1, mas também com a complexidade que a rede urbana assume, diante das distintas formas espaciais que podem ser observadas. De acordo com Beltrão Sposito (2004), percebe-se:

Metrópoles: de caráter global e regional;

Aglomerações Urbanas: que se desenvolveram a partir de um núcleo ou são constituídas por núcleos com complementaridade funcional que se estruturam espacialmente seguindo uma contiguidade, muitas vezes ao longo de eixos viários, ou ainda, constituídas por centros urbanos que dividem as funções polarizadoras sem contiguidade espacial, formando um conjunto de cidades articuladas, e;

Centros Urbanos (Regionais): que polarizam sozinhos os municípios do entorno, desempenhando a função de centro regional.

Diante disto, questionasse se todas as cidades consideradas de porte médio (50 a 500 mil habitantes) podem ser incluídas no bojo das cidades que tem suas funções urbanas acentuadas e maior dinamização das relações urbanas com outros centros urbanos ou, no âmbito de seus respectivos espaços intraurbanos. Porém, é necessário ressaltar, diante de tal questionamento, que as cidades de porte médio estão distribuídas nas mais diversas situações geográficas no Estado de São Paulo.

Tem-se pelo Estado de São Paulo cidades de porte-médio situadas nas aglomerações metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista; situadas em aglomerações urbanas não-metropolitanas, nas quais exercem funções polarizadoras, e cidades de porte médio definidas como centros urbanos regionais. Deste modo, propomos debater a diferenciação entre as cidades de porte médio, com populações entre 50 a 500 mil habitantes, buscando distinguir as cidades com tal porte populacional que recebem este "novo" movimento de estruturação da rede urbana paulista, que resulta na acentuação de sua centralidade regional, das cidades com porto populacional médio que não exercem funções complexas na rede.

Desta maneira, ao longo deste capítulo, buscaremos apontar algumas questões que indique a necessidade de diferenciação destes espaços para a compreensão da urbanização contemporânea, posteriormente apontar algumas dinâmicas, principalmente em relação à dispersão de atividades comerciais e de serviços modernas pelo território paulista, indicando, entretanto, que tais atividades não se dispersam aleatoriamente, mas sim a partir de escolhas dentro de um quadro de distintas situações geográficas, sendo as cidades médias (intermediárias)

o principal foco para a reprodução destes tipos de capitais na urbanização paulista contemporânea.

2.1. Cidades Médias e Cidades de Porte-Médio: A necessidade de diferenciação e definição de espaços urbanos distintos

O debate em torno do termo "cidades médias" se acentuou no âmbito da Geografia Urbana a partir da década de 2000, principalmente no Brasil. Associamos tal fato diretamente ao intenso processo de urbanização que o país atravessa desde a década de 1970, acentuado nas décadas subsequentes, de acordo com um processo que destacamos anteriormente.

Dentre os debates que envolvem o tema, diversos deles chamam a atenção pelos números de pesquisadores envolvidos e também pelas abordagens da discussão proposta, dentre eles destacamos a busca pela definição de um conceito de "cidades médias", a caracterização das cidades médias e a compreensão da produção do espaço urbano nas/das cidades médias[33], entretanto, discute-se também a relevância e a necessidade de definição e criação de tipologias de cidades para a compreensão do urbano.

Consideramos ambos os debates relevantes, tanto na busca da compreensão das "cidades médias", quanto aos questionamentos sobre a necessidade de análise de tais espaços, pois vemos como um diálogo necessário para o avanço das pesquisas sobre o urbano, tendo em vista que há diversas questões em torno desta problemática que necessitam de reflexões e criticas.

Apesar da ausência dos questionamentos nas redes de pesquisadores e eventos científicos, enumeramos alguns com o intuito de dialogar sobre a relevância dos estudos das "cidades médias", sendo eles:

- Questionasse o caráter urbano das "cidades médias", baseando-se em interpretações da obra de Lefebvre (2006), considera-se urbano o metropolitano, visto que é onde se concentra toda complexidade do processo de urbanização. Deste questionamento partem as interpretações e

[33] Dentre os pesquisadores que se dedicam ao debate das "cidades médias", destacam-se a rede de pesquisadores ReCIME – Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias, coordenada pelas pesquisadoras Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito e a Dra. Beatriz Ribeiro Soares, com a participação de 12 universidades brasileiras e 2 (duas) situadas em outros países da América do Sul (www.recime.org). Contudo, apesar de concentrar grande parte dos debates sobre "cidades médias" no Brasil, outros centros de pesquisa também se dedicam ao tema, como o Centro Celso Furtado e Observatório das Metrópoles, além de outros pesquisadores vinculados a programas de pós-graduação no país, como é o caso da pesquisa que realizamos junto ao Instituto de Geociências da Universidade de Campinas.

entendimento da dinâmica de reestruturação urbana como dinâmica de metropolização, ou seja, como parte do processo de expansão da metrópole. Deste modo, as novas funções urbanas e concentração de atividades em cidades com porte populacional médio são explicadas como franjas/resquícios de expansão do espaço metropolitano;

- Outro questionamento, associado ao que destacamos anteriormente, parte do pressuposto que as dinâmicas urbanas vistas recentemente nas cidades médias, tais como a formação de aglomerações, a segregação socioespacial, a fragmentação urbana, a multiplicação de centralidades, a atuação de capitais multinacionais, a desconcentração industrial, a degradação ambiental, entre outras, são vistas como metropolitanas, com suas ocorrências nas cidades médias entendidas como decorrentes do processo de metropolização em menor escala, sendo isto um fator que não dá relevância a análise dos processos, pois tais dinâmicas nos espaços metropolitanos são mais complexas e amplas e sua análise contempla o entendimento do processo nos mais diversos espaços;

- Por fim, porém sem reduzir o debate dos questionamentos que é amplo, discute-se a importância de elaborar uma tipologia verticalizada de cidades, a partir da hierarquização das cidades em: metrópoles, cidades médias e cidades pequenas, para compreender o urbano. Pois a fragmentação dos espaços urbanos pode fugir da compreensão do urbano enquanto totalidade, produção social única, ou seja, da existência da sociedade urbana.

Buscaremos dialogar sobre tais questionamentos, partindo do ponto de vista de que a definição e análise das cidades médias são necessárias para a compreensão da urbanização contemporânea.

A década de 1970 foi um marco de mudança na estruturação da rede urbana paulista e brasileira, pois, como vimos no capitulo anterior, tem-se uma nova dinâmica, a de dispersão de atividades produtivas da metrópole para o interior paulista e brasileiro. A partir da análise de Beltrão Sposito (2004) é possível perceber que a dispersão das atividades produtivas ocorre no sentido das cidades que já exerciam, em momentos anteriores, funções de destaque regional na rede urbana, deste modo, intensificam suas funções regionais, exercendo um papel central regional mais complexo, devido à concentração e diversificação de um maior número de atividades, se comparado a momentos anteriores. Diante disto, torna-se necessário distinguirmos duas dinâmicas que, por vezes, são associadas ao crescimento das cidades de porte médio, a expansão do tecido metropolitano e a metropolização.

Em relação à expansão do tecido metropolitano, tal processo é associado a expansão territorial da metrópole, ou seja, ao crescimento da malha urbana, com a ocupação e/ou deslocamento de populações e atividades econômicas para as áreas periféricas ou municípios das adjacências da metrópole, incorporando tais áreas ao tecido metropolitano, acentuando, deste modo, a conurbação e a aglomeração urbana metropolitana.

A metropolização, baseando-se nas definições de Benko (2002) e Ascher (1995), diz respeito à concentração, que de acordo com Benko (2002) é tendência da economia mundial o crescimento, a potência e a riqueza estarem cada vez mais concentrados em um número limitado de grandes polos. Ascher (1995) complementa destacando que tal processo envolve o crescimento e a multiplicação das grandes aglomerações, com concentração crescente no seu seio de populações, atividades e riquezas. Deste modo, vemos que a metropolização esta ligada à formação de aglomerações urbanas, ou seja, o fenômeno visto em processo nas regiões que contemplam desde cidades intermediárias - sendo nestas cidades observados o crescimento populacional, de atividades e riquezas - bem como a ocorrência de dinâmicas urbanas complexas, tais como segregação socioespacial, expansão territorial urbana, multiplicação de centralidades, degradação ambiental, favelização, entre outros, que apesar de anteriormente ocorrerem exclusivamente nas metrópoles, não as vemos como dinâmicas metropolitanas, mas sim, como urbanas, pois as dinâmicas que ocorrem na metrópole não são as mesmas que acontecem nas cidades médias, pois tais espaços têm suas particularidades e diferentes agentes participando da produção do espaço urbano.

Dentre as particularidades das dinâmicas urbanas nas cidades médias podemos destacar algumas já analisadas em trabalhos anteriores, tais como, a atuação plena do poder público na implantação de empreendimentos imobiliários privados, devido à familiaridade de interesses dos agentes públicos e privados, ou por serem parte do mesmo grupo político, ou mesmo, pela forte influência das elites locais na governança local (ZANDONADI, 2005). As dinâmicas urbanas nas cidades médias, devido ao seu tecido urbano reduzido em relação à metrópole, são percebidas e atuantes no cotidiano dos moradores destas cidades de forma mais brutal e perversa, isso ocorre, por exemplo, no caso analisado da cidade de Marília (ZANDONADI, 2008) em que se observam dinâmicas de fragmentação urbana, em que populações de segmentos de seletos grupos socioeconômicos deixam de frequentar e consumir lugares antes acessíveis, no caso dos segmentos com renda inferior, ou por opção de restringir os

locais de consumo, no caso dos segmentos de renda superior, reduzindo ou mesmo eliminando o contato entre os segmentos socioeconômicos distintos. Chama atenção também particularidades quanto ao conflito de modos de vida, o que Lefebvre (2006) destaca como oposição da "urbanidade – ruralidade", com conflitos de gerações, ritmos de vida, alterações do conteúdo espacial, ou seja, os espaços das cidades médias revelam o conflito entre uma ordem distante com uma ordem próxima. Por fim, porém sem esgotar o debate, são espaços que a partir da dinâmica de reestruturação da rede urbana e a intensificação de funções urbanas, proporcionam campo fértil para o debate em torno da atuação de diversos capitais, nas múltiplas esferas da economia, como também oriundos de distintas escalas espaciais.

Além destes aspectos, o debate sobre as cidades médias inflou outras questões que estavam esquecidas no bojo das análises da Geografia Urbana, dentre elas, a definição do urbano, o que recai no debate sobre as tipologias de cidades.

Lefebvre (2006; 2008) inseriu nas discussões sobre o urbano a interpretação da configuração da "sociedade urbana" ou "urbanização da sociedade", com a superação de dicotomias, tais como a de rural e urbano, pela oposição urbanidade-ruralidade, destacando o urbano como força centrípeta e centrífuga na sociedade.

A nosso ver, as colocações de Lefebvre reforçam a busca pela compreensão de tipologias das cidades, relacionada à análise da disseminação do urbano e o conflito entre urbanidade e ruralidade, sendo que tal processo não se faz de forma homogênea nos múltiplos espaços e escalas, se faz no âmbito do modo de produção capitalista, tendo desta maneira, a desigualdade como uma de suas marcas mais evidentes. Como vimos anteriormente, estamos diante de um processo de reestruturação da rede urbana, tanto paulista, quanto brasileira, dando-se sobre a tríade concentração-desconcentração-reconcentração, com a reconcentração da população e das atividades econômicas, antes concentradas nas áreas metropolitanas, dando-se em cidades com funções intermediárias no âmbito da rede urbana, promovendo a intensificação das funções e a formação de aglomerações urbanas, alterando, deste modo, os direcionamentos dos fluxos no bojo da rede, tendo estas cidades novos papéis, novas funções e novas dinâmicas, o que complexifica a dinâmica da rede urbana, indicando a necessidade de investigação destes novos espaços e suas funções na rede.

Tais mudanças também se revelam no espaço intraurbano das cidades médias, que ganha em complexidade, dado pelo crescimento populacional, acúmulo quantitativo e mudanças

qualitativas das atividades econômicas, que seguem acompanhadas de dinâmicas que revelam as contradições do espaço urbano. Porém, devido às distinções dos espaços das cidades médias em relação aos metropolitanos, há necessidade de investigações, tanto para compreender como a produção do urbano se revela nestes espaços, como poder comparar com a ocorrência de tais dinâmicas em espaços metropolitanos, para, deste modo, termos a compreensão de parcelas significativas da urbanização.

Analisando o processo de urbanização brasileiro e paulista, do ponto de vista cronológico, o fenômeno de dispersão/difusão da urbanização pelo interior do estado e do país é recente, intenso e rápido, diante das mudanças significativas de suas funções na rede urbana e da estrutura do espaço intraurbano nestas cidades, tendo iniciado ainda na década de 1970, porém com intensidade após a década de 1990 e 2000, como aponta algumas pesquisas sobre Marília (ZANDONADI, 2005;2008), Presidente Prudente (PEREIRA, 2002); São José do Rio Preto (WHITACKER, 2003); São Carlos (DAL POZZO, 2011), Pois estamos debatendo dinâmicas urbanas vistas na metrópole; ocorrendo em cidades que recentemente tiveram a passagem dos municípios predominantemente rurais para urbanos, ou seja, locais em que as relações político-economicas-sociais urbanas são fortemente influenciadas por elites que até pouco tempo atrás atuavam no campo, o que revela particularidades nas dinâmicas e contradições urbanas destas cidades, indicando a necessidade de investigação.

Além destes aspectos, que apontam para a importância de análises destes centros intermediários da rede urbana, chama a atenção para o debate a atuação do poder público com políticas públicas, em níveis federal e estadual, como a distribuição das arrecadações tributárias.

Como exemplo, trazemos a metodologia utilizada para a distribuição do FPM – Fundo de Participação dos Municípios no Brasil, que se trata de uma transferência redistributiva da União para todos os municípios do país (MENDES et. al., 2008), sendo uma das fontes relevante de recursos para os municípios, como vemos nos casos de Marília – SP, São Carlos – SP e Taboão da Serra – SP em 2010.

TABELA 9

Distribuição do FPM para os municípios de Marília – SP, São Carlos – SP e Taboão da Serra – SP em 2010.

Município	Tipo de Recurso	Quantidade em Reais	Percentual em Relação ao total de Arrecadação	Percentual em relação aos recursos provindos da União
Marília	Total de Arrecadação	500.160.381,00		
	Total de Recursos provindos da União	125.659.265,00	25,1	
	Recursos provindos do FPM	42.463.014,00	8,5	33,8
São Carlos	Total de Arrecadação	521.914.833,00		
	Total de Recursos provindos da União	123.071.583,00	23,6	
	Recursos provindos do FPM	43.035.811,00	8,25	34,9
Taboão da Serra	Total de Arrecadação	479.556.234,00		
	Total de Recursos provindos da União	83.598.112,00	17,4	
	Recursos provindos do FPM	41.716.546,00	8,7	49,9

Fonte: Seade, 2013
Org. Júlio César Zandonadi

Os recursos do FPM advêm de 23,5% da arrecadação da União sobre os impostos de renda (IR) e produtos industrializados (IPI), sendo transferidos para os municípios da seguinte maneira: 10% para municípios capitais; 86,4% para municípios não-capitais e; 3,6% para reservas destinadas a municípios de grande porte populacional (MENDES et. al., 2008).

Os valores repassados aos municípios não-capitais são determinados de acordo com a participação do estado em que se localizam na arrecadação do país, e o porte populacional dos respectivos municípios, deste modo, os municípios situados em estados com maiores índices de arrecadação e com os maiores portes populacionais recebem as maiores fatias do FPM, como podemos perceber a partir da determinação dos coeficientes dos municípios não-capitais, na TABELA 10:

TABELA 10

Coeficientes de participação dos municípios no FPM – parcela de municípios não-capitais de estado

Faixa de Habitantes	Coeficiente
Até 10.188	0,6
De 10.189 a 13.584	0,8
De 13.585 a 16.980	1,0
De 16.981 a 23.772	1,2
De 23.773 a 30.564	1,4
De 30.565 a 37.356	1,6
De 37.357 a 44.148	1,8
De 44.149 a 50.940	2,0
De 50.941 a 61.128	2,2
De 61.129 a 71.316	2,4
De 71.317 a 81.504	2,6
De 81.505 a 91.692	2,8
De 91.693 a 101.880	3,0
De 101.881 a 115.464	3,2
De 115.465 a 129.048	3,4
De 129.049 a 142.632	3,6
De 142.633 a 156.216	3,8
Acima de 156.216	4,0

Extraído de Mendes et. al. (2008).

Percebe-se que os municípios são qualificados de forma quantitativa, seguindo os recortes populacionais, ou seja, a escolha não leva em consideração a situação do município no âmbito da rede urbana, deste modo, desconsiderando a população que o município centraliza, a qual em cidades com funções intermediárias é superior à população do município.

Vemos os casos destacados na TABELA 9, em que os municípios de Marília, São Carlos e Taboão da Serra, com populações de 216.684, 221.936 e 244.719 habitantes, respectivamente, em que o repasse do FPM estão em patamares próximos. Sendo que tais municípios estão situados em distintas formas espaciais pelo Estado de São Paulo, sendo Marília um centro regional, São Carlos pertencente à Aglomeração Urbana Araraquara/São Carlos e Taboão da Serra parte integrante da Aglomeração Metropolitana de São Paulo, situações que buscaremos indicar em capitulo posterior, que apontam para distintas funções urbanas e relações de intermediação na rede urbana. Porém, percebe-se que tal análise não é considerada nas políticas públicas de repasse de recursos, sendo desconsideradas as funções regionais, bem como

as populações que tais cidades com estas funções centralizam. A nosso ver, tal distorção nas políticas de repasse de recursos da União para os municípios poderia ser resolvida a partir da incorporação de análises e caracterização da rede urbana brasileira, que indicaria diferenças e distinções substanciais entre as cidades, cuja definição por porte populacional despreza. Deste modo, vemos como essencial para políticas públicas a diferenciação e identificação das cidades com funções intermediárias, o que minimizaria distorções no repasse e englobaria as populações que tais cidades centralizam.

Diante de tais considerações e questionamentos, vemos a necessidade de investigar o processo de urbanização brasileiro. No caso deste trabalho nos debruçaremos sobre o Estado de São Paulo, no qual o processo se dá de maneira extensiva a partir da década de 1950, com mudanças estruturais na rede urbana que reforçaram diferenciações hierárquicas entre as cidades, principalmente considerando aspectos econômicos e administrativos. Consideramos, neste estágio da urbanização paulista, que cidades com funções intermediárias acumulam funções, ganham em complexidade e contradições socioespaciais em seu espaço intraurbano, não sendo o porte populacional a principal variável para tais alterações, mas sim a situação geográfica, ou seja, o posicionamento da cidade na hierarquia urbana considerando o processo de constituição da rede urbana.

Além destes aspectos destacados, o debate das "cidades médias" vem sendo justificado pelas inúmeras discussões que ocorrem atualmente no âmbito da Geografia Urbana, indicando a construção de um arcabouço teórico em torno do conceito, sendo necessário, identificar diferenciações entre cidades de portes populacionais semelhantes, porém com funções urbanas distintas na rede urbana, ou seja, indicar que no âmbito da rede urbana há cidades médias e cidades com porte médio.

2.2. Cidades Médias e Cidades de Porte Médio: indicativos para a diferenciação

Considerando o histórico da urbanização, a busca pela definição de "cidades médias" é recente, no entanto se considerarmos os estudos sobre o urbano, vemos que o debate vem ganhando corpo, contemplando abordagens distintas ou complementares de acordo com escolas de pensamento e/ou períodos em que foram realizadas as análises. Construindo, desta maneira, uma ampla discussão em torno do termo e contribuindo para a consolidação de um arcabouço teórico e definição de um conceito de "cidades médias".

Os debates iniciais surgem nos primeiros estudos que buscam um entendimento e uma caracterização da rede urbana, com as propostas de hierarquização dos espaços, como percebemos nos estudos de Friedman (1964). Este autor apresenta uma hierarquia funcional das cidades, definindo as cidades com funções intermediárias como "Cidades Regionais", compreendidas no raio de influência da cidade primaz, podendo ser ofertantes de serviços regionais e/ou importantes centros comerciais e industriais, além de administrativos (PEREIRA, 2002).

De acordo com Pereira, na proposta de Friedman as cidades regionais realizam a intermediação entre as cidades primazes, consideradas os lugares centrais de ordem superior e as cidades locais, consideradas os lugares centrais de ordem inferior.

Apesar de simplificada, a análise de Pereira indica a existência de diferentes níveis de centralidade, com cidades que concentram diferentes e distintas funções urbanas, concentrando mais ou menos atividades e populações no âmbito da rede urbana.

Na Teoria das Localidades Centrais de Christaller (1933), as cidades com funções intermediárias aparecem definidas como os lugares centrais que ofertam um mínimo de bens e serviços em número inferior aos ofertados pelas grandes cidades, mas ofertam um número superior de bens e serviços centrais quando comparado às cidades pequenas, que ofertam bens e serviços tidos como "essenciais e imediatos" (ZANDONADI, 2005).

A partir da abordagem de Pereira (2002), percebe-se que as identificações de níveis hierárquicos na rede urbana referem-se à compreensão de que há distintos níveis de centralidades entre as cidades, sendo uma das determinantes para isto, as desiguais ofertas quantitativas e qualitativas de bens e serviços entre elas.

Soares (1999), ao periodizar os estudos sobre as cidades médias, afirma que até a década de 1960 definir e conceituar "cidades médias" era muito complexo devido à ambiguidade destes espaços urbanos, tendo em vista a diversidade de tamanhos e formas, pois, a concentração do urbano nas metrópoles dificultava a compreensão das funções urbanas das cidades. Somente a partir da década de 1970, surgem contribuições para a compreensão das cidades médias, provindas, principalmente de setores preocupados com o planejamento urbano-regional.

As primeiras preocupações sobre a questão vêm com o II PND – Plano Nacional de Desenvolvimento, idealizado com o intuito de promover a interiorização da urbanização brasileira, buscando fortalecer as metrópoles regionais e as cidades de porte médio.

Pontes (1999), destaca as abordagens de Rochefort (1975) que define "cidade média" como "*[...] um centro urbano em condições de atuar como suporte às atividades econômicas de sua hinterlândia*", identificando dois tipos de cidades médias:

- Cidades Médias integradas à rede urbana, divididas em três níveis:
  - cidades que recebem o impacto direto do crescimento industrial das metrópoles;
  - cidades turísticas e estâncias termais;
  - cidades médias "complexas", que acumulam mais de uma função.

- Cidades Médias situadas à margem das redes urbanas hierarquizadas:
  - cidades que constituem centros terciários das zonas de agricultura tradicional;
  - cidades que servem de ponto de apoio as atuais zonas de colonização agrícola;
  - cidades essencialmente administrativas;
  - cidades que canalizam produtos básicos destinados à exportação (PONTES, 1999, p. 572-77).

Observa-se na definição de Rochefort a forte influência da estrutura urbana vigente no momento da análise (1975), tendo como base para a definição as relações das cidades com os espaços metropolitanos, num momento com forte centralização das atividades nas metrópoles e acentuada divisão regional do trabalho. Desta maneira, as cidades consideradas integradas à rede urbana eram as que se situavam na extensão dos espaços metropolitanos, enquanto as cidades situadas à margem das redes urbanas hierarquizadas eram suportes regionais para o desenvolvimento agrícola. Tais concepções sofrem alterações juntamente com as mudanças na estruturação da rede urbana e a difusão da urbanização para além das áreas metropolitanas.

No âmbito dos estudos da Geografia Quantitativa têm-se algumas definições de cidades médias relacionadas à demografia, tais como a da ONU – Organização das Nações Unidas, que globalmente define cidades médias como sendo aquelas agrupadas entre 100.000 a 1.000.000 de habitantes; a de Andrade e Lodder (1979), que definem cidades médias como aquelas com populações entre 50.000 a 250.000 habitantes; a de Caiado (1995), considerando as cidades médias paulistas com 250.000 a 500.000 habitantes, e por fim, o IBGE (2000), que define para a classificação demográfica das cidades, como sendo médias as cidades com porte populacional de 50.000 a 249.999 habitantes.

Soares (1999, p. 57), vê o fator quantitativo como relevante para a definição das cidades médias, porém destaca que outros aspectos além do demográfico devem ser levados em consideração, tais como o:

> [...] lugar que ocupam na rede urbana, no sistema econômico global, ou seja, suas relações feitas tanto no nível local como em escala nacional ou internacional, tendo em vista as modernidades tecnológicas presentes nesses territórios.

Vemos como essencial para a compreensão das cidades médias a contribuição de Soares, pois aponta, para a identificação do nível hierárquico da cidade no âmbito da rede urbana, as interações em nível local, nacional e internacional destes espaços, enfim suas respectivas centralidades interurbanas.

Outro avanço no debate das cidades médias se dá com as análises de Amorim Filho e Serra (2001), os quais introduzem na discussão o conceito de **situação geográfica**, o qual contribuirá para a identificação dos espaços que exercem maior ou menor centralidade interurbana no bojo da rede urbana. De acordo com os autores, pode haver maior ou menor atuação das cidades médias na rede urbana, podendo representar válvulas de desconcentração e difusão da urbanização e, deste modo, contribuindo para a manutenção da reprodução do modo de produção capitalista. A partir deste viés, as cidades médias são consideradas os pontos de difusão da produção urbana, além de ter papel de intermediação entre as pequenas cidades e as áreas agrícolas com as metrópoles nacionais e globais.

Beltrão Sposito (2001a) adotará a situação geográfica como chave para compreender e definir as cidades médias, pois "*[...] a condição de cidade média está diretamente associada a uma situação geográfica favorável [...]*", visto que a configuração de uma cidade depende das condições que podem facilitar as comunicações e interações.

Santos (1978) ao analisar a urbanização nos países subdesenvolvidos menciona a hierarquização das cidades, destacando as cidades regionais que seriam as com funções intermediárias, chamando atenção para o fato que a função regional que a cidade exerce varia de acordo com sua **situação socioeconômica** dentro da rede urbana, ou seja, o nível de centralidade e intermediação que uma cidade desempenha no âmbito da rede urbana, depende de uma situação que representa condições favoráveis para a concentração de atividades produtivas, econômicas e administrativas.

Percebe-se que na construção do conceito de cidade média as definições acompanham as mudanças na estruturação urbana e as alterações nas bases epistemológicas da Geografia. Primeiramente foram enfocadas as funções urbanas regionais dos centros urbanos que abasteciam e serviam de apoio ao desenvolvimento agrícola do interior do país, com papel de intermediação, que no momento se resumia principalmente a drenagem de produtos agrícolas e renda para as metrópoles, contribuindo e reforçando o processo de concentração metropolitano. Num segundo momento, vê-se forte influência da Geografia Quantitativa, não só epistemologicamente, mas também nos órgãos supranacionais, adotando o porte populacional como definidor da posição da cidade na hierarquia urbana.

O advento da geografia crítica, a reestruturação da rede urbana, a difusão da urbanização pelo interior do Brasil, bem como as alterações dadas pelo acúmulo de funções das cidades intermediárias, agrega às concepções de cidades médias o conceito de situação geográfica. Os aspectos demográficos continuam a ser considerados, porém, apenas como instrumento preliminar para a identificação destas cidades, pois diversos autores criticam a definição das cidades médias apenas por este critério, tais como Soares (1999, p. 57) que considera as classificações seguindo exclusivamente critérios demográficos incompletas, visto que não reconhecem a urbanização como um processo complexo, que envolve dimensões políticas, econômicas, sociais e culturais. Já Beltrão Sposito (2001a, p. 613) considera o critério insuficiente para classificar as cidades, pois cidades com o mesmo porte populacional podem exercer funções distintas na rede urbana.

Levando em consideração tais aspectos, Beltrão Sposito (2004) propõe a diferenciação entre cidades de porte médio e cidades médias.

As cidades de porte médio são definidas pelas características que lhes são intrínsecas, como o seu porte populacional, contudo não se pode reconhecer que uma cidade de porte médio seja uma cidade média, sendo esta definida como:

> [...] aquela que desempenha papéis de intermediação na rede urbana, sem compreender, ao mesmo tempo suas características (o que não se restringe ao tamanho demográfico e deve incluir a estruturação interna de seus espaços), como suas relações com outras cidades (o que impõe o reconhecimento de seus papéis na estruturação da rede) (BELTRÃO SPOSITO, 2004, p. 331).

Para esta autora, o conceito de cidades médias é adequado apenas às cidades de porte médio que desempenham papéis intermediários e/ou regionais no âmbito da rede urbana, deste modo, o número de cidades de porte médio é superior ao de cidades médias.

Para classificar as cidades médias, Beltrão Sposito (2004) destaca dois aspectos que são imprescindíveis:

Primeiramente há que se observar à posição da cidade no âmbito da rede urbana, ou seja, o nível de centralidade diante de um quadro de hierarquia urbana.

Um segundo ponto é relativo à situação geográfica da cidade, a qual é condição *sine qua non* para a definição do potencial da cidade de exercer uma função intermediária nas relações que se estabelecem entre as cidades na rede urbana.

Levando em consideração a situação geográfica Beltrão Sposito (2001, pp. 239-240) delimita territorialmente as cidades médias, afirmando:

> Quando nos referimos a cidades médias, estamos nos referindo a cidades que não compõem estruturas metropolitanas [...] as cidades médias têm suas formas espaciais marcadas pela formação de pequenas aglomerações de mais de uma cidade, ou mesmo pela ausência dessas formas de aglutinação espacial [...].

A partir desta afirmação, percebe-se que a autora identifica como cidades médias apenas as cidades de porte médio situadas em aglomerações urbanas não-metropolitanas ou em centros urbanos regionais, deste modo, chama a atenção o fato de não considerar as cidades de porte médio (50.000 a 500.000 habitantes) situadas em regiões metropolitanas como médias, devido a não centralizar as dinâmicas da rede urbana regional e ter funções menos complexas diante do acúmulo de funções da metrópole, deste modo, têm suas funções condicionadas ao contexto metropolitano e à dinâmica da metrópole.

A afirmação de Beltrão Sposito (2001) expõe uma problemática para a conceituação de cidades médias, associando-as a situações geográficas não-metropolitanas. Diante das classificações demográficas, a fase atual da dinâmica de estruturação da rede urbana paulista, nos

indagamos sobre as distinções entre cidades com o mesmo porte populacional, entretanto localizadas em situações geográficas distintas, tendo como variável preliminar à distinção de situações as metropolitanas e não-metropolitanas, sendo estas compostas por aglomerações urbanas e centros urbanos regionais.

Problematizamos que, as cidades de porte médio situadas em aglomerados urbanos não-metropolitanos e em centros urbanos regionais exercem funções centrais no âmbito de suas respectivas redes urbanas regionais, enquanto as cidades de porte médio situadas em aglomerações urbanas metropolitanas, desempenham funções periféricas em relação ao contexto metropolitano, ou seja, não realizam funções de intermediação no bojo da rede urbana paulista, deste modo, não podem ser referenciadas como Cidades Médias, tendo deste modo, a situação geográfica um papel central na definição e diferenciação de Cidades Médias e Cidades de Porte Médio.

2.3. Situação geográfica no contexto de diferenciação das Cidades Médias e Cidades de Porte Médio no Estado de São Paulo

A compreensão do urbano contemporâneo como processo totalizante na sociedade passa pelo entendimento da difusão de tal processo em múltiplas escalas, tanto como processo global, quanto pelas suas diversas representações regionais e locais.

Santos (2008, p. 20) destaca que:

> Os componentes do espaço são os mesmos em todo o mundo e formam um *continuum* no tempo, mas variam quantitativamente e qualitativamente segundo o lugar, do mesmo modo que variam as combinações entre eles e seu processo de fusão. Daí vêm as diferenças entre espaços.

No caso dos espaços subdesenvolvidos, Santos destaca a fragilidade da organização e reorganização, principalmente, devido a expansão recente do processo de urbanização em relação à origem deste processo globalmente, além da forte atuação de corporações multinacionais com lógicas de produção do espaço orientadas a partir de interesses distantes.

Tais lógicas são extremamente seletivas, com a concentração de escolhas para a expansão das atividades modernas dando-se em certos pontos do território em detrimento de outros. Tal seletividade se dá a partir de vantagens locacionais oferecidas no e pelo território, que revelam as "*[...] enormes disparidades de situação geográfica e individual*". Desta maneira, a

"*[...] produção tende a se concentrar em certos pontos do território com tanto mais força quanto se trata de atividades modernas*" (SANTOS, 2008, p. 21).

Tratando o urbano como processo que se expande pelo território, percebe-se que tal expansão não se dá de forma homogênea, muito pelo contrário, mesmo sendo o urbano um processo universal e generalizante, que tem como tendência a homogeneização e integração do território, ele produz heterogeneidades e hierarquizações, resultado de singularidades regionais e locais, que a partir do choque entre ordens distantes e locais produzem novas formas e representações do espaço urbano.

Silveira (1999, p. 21) destaca que com a globalização, percebe-se no espaço a acelerada influência de fatores originados acima do Estado, com curtos-circuitos e arranjos que se instalam no território, graças ao encontro desses fatores com as formas de trabalho e de vida dos lugares e as imediações das formações socioespaciais particulares.

O urbano além de produzir e reproduzir heterogeneidades, o faz de modo distinto também a partir das heterogeneidades. Por exemplo, as grandes corporações que, no período atual, assumiram papel determinante na produção do espaço urbano, não realizam suas escolhas para a implantação de seus empreendimentos aleatoriamente, mas os locais são selecionados seguindo uma lógica que favoreça a reprodução, cada vez mais, ampliada de seus capitais.

A partir desta **seletividade espacial** as diferenças entre os espaços urbanos escolhidos e os não-escolhidos tendem a se acentuar cada vez mais, com espaços se complexificando socialmente e economicamente mais que outros. Tal complexificação se dá no âmbito da: acentuação de fluxos populacionais, crescimento e diversificação de atividades comerciais e de serviços, especializações produtivas, atuação de novos agentes na produção do espaço urbano, surgimento de novos produtos imobiliários, surgimento e acentuação de dinâmicas urbanas, entre outros novos aspectos.

Em relação às escolhas das corporações, vemos que a seletividade espacial segue duas características essenciais dos espaços, que são, de certo modo, complementares, a **situação geográfica** e a capacidade de **conectividade** dos centros urbanos.

2.3.1. A Situação Geográfica como conceito chave para a análise das Cidades Médias

A análise do momento contemporâneo da urbanização tem como principal característica o olhar para os novos espaços urbanos resultados da expansão do urbano pelo território. Neste contexto aparecem as Cidades Médias, acumulando funções no âmbito da rede urbana e acentuando dinâmicas urbanas no bojo de seus respectivos espaços intraurbanos, tais centros ganham em complexidade a partir da ação de novos capitais e agentes em seus espaços, sendo que estas ações são orientadas a partir de escolhas locacionais, por sua vez, orientadas a partir das respectivas **situações geográficas** das cidades que assumem as características como médias.

O conceito de situação geográfica tem estado ausente dos debates no âmbito da geografia nas últimas décadas, isto, deve-se ao fato de sua associação aos estudos da Geografia Quantitativa, sendo que, com o advento da Geografia Crítica, diversos conceitos elaborados no bojo dos estudos quantitativos, foram deixados de lado, sendo considerados de cunho determinista. Entre eles o de situação geográfica, que George (1973) destaca que foi ignorado das análises, por ser associado a justificativas para definir o atraso de coletividades.

Porém, na Geografia contemporânea, o conceito vem sendo retomado nas análises da Geografia Urbana, tendo como principais difusores Milton Santos (2006) e Maria Laura Silveira (1999; 2006).

Silveira (2006) relaciona a situação geográfica à discussão atual do Espaço Geográfico, a partir de duas preocupações, a primeira a de revelar a natureza ou constituição do espaço, já a segunda, *"[...] ver as formas de relação dentro dos níveis deste espaço, aquilo que tradicionalmente chama-se escala [...]*" (SILVEIRA, 2006, p. 82).

A necessidade de retomar o conceito de situação geográfica parte, principalmente, da necessidade e dificuldade de se definir o Espaço, que na contemporaneidade se acentua ainda mais devido a sua extensão. Deste modo, tem-se a extensão do espaço como uma das grandes questões contemporânea, dando-se pelo desenvolvimento técnico e tecnológico que a sociedade atravessa, com os eventos ultrapassando a fronteira do local e se fazendo globalmente (SILVEIRA, 2006, p. 82).

A autora discute a ideia de distância que ganha novos significados, cada vez mais, relativizadas ao tempo, dando-se a sensação de compressão e diminuição das distâncias à medida que avançamos no desenvolvimento de novas técnicas e tecnologias de locomoção material e imaterial no espaço.

As alterações na ideia de distância remetem diretamente à extensão, pois vemos ambas como inversamente proporcionais na análise espacial. A diminuição relativa das distâncias trouxe a possibilidade da extensão do espaço geográfico, o que, como destaca Silveira (2006) chama a atenção para um problema maior, ou seja, o de fazer parte do mundo, que é estar em uma situação.

Santos (2006, p. 98) destaca que:

> Cada área constitui uma situação particular. Cada lugar é uma combinação quantitativa e qualitativamente especifica de vetores [...].

De acordo com Silveira (2006, p. 86) a existência é um conjunto de situações, pois:

> Estamos com coisas, com outros homens e numa esfera de significados [...] compartilhando valores morais, culturais e civilizatórios, que nos dão a oportunidade de entendimento.

Para a autora, ainda, a situação é:

> [...] reflexo puramente objetivo do homem, isto é, a ação depositada nas coisas, algo que é externo ao homem, mas que lhe pertence. É a ação cristalizada nas formas materiais, nas formas jurídicas, nas formas culturais, nas formas morais [...] a atividade do homem retornada [...] (p. 86).

Deste modo, percebe-se que não há situação concreta sem que não seja construída sem a mediação de ações cristalizadas (SILVEIRA, 2006, p. 87).

George (1973, p. 20) contribui ao destacar a importância da aplicação de métodos geográficos para o conhecimento das situações, sendo que as situações se fazem a partir de um conjunto de relações, sejam elas recorrentes, de reciprocidade, mas também insuficientes para explicar a totalidade.

O autor chama a atenção ao fato de que a situação é dada num momento presente, porém resultante de um conjunto de ações que se contrariam, se moderam ou se reforçam, e sofrem efeitos de acelerações, de freios ou de inibição por parte dos elementos duráveis do meio e das sequelas de situações anteriores. É caracterizada pela totalidade de dados e fatores específicos de uma dada porção do espaço, ou seja, um espaço ordenado, uma herança, em relação com outras porções do espaço geográfico (GEORGE, 1973).

Vê-se a partir da exposição de George que todos os elementos que constituem o espaço geográfico agem em conjunto para definir uma situação geográfica, entretanto, Silveira (1999) ao analisar metodologicamente o uso da situação geográfica nas análises geográficas, chama atenção ao fato de que o pesquisador deve escolher elementos que parecem ser fundamentais para a definição e distinção de uma situação em relação às demais (BEAUJEU – GARNIER, 1971; GEORGE, 1973; SILVEIRA, 1999).

George (1973) contribui para um arranjo metodológico sobre a situação geográfica ao destacar alguns elementos que caracterizam uma situação, tais como "*[...] os fatores e condições de produção, as modalidades de implantação do povoamento e da organização da vida cotidiana [...]*", fatores estes que se inserem de maneiras diferentes e distintas em um quadro espacial, há também outros fatores com extensão mais limitada no quadro espacial, como as "*[...] formas de organização econômica e social, as ideologias e as religiões [...]*" (GEORGE, 1973, pp. 21-2).

Silveira (1999, p. 24) salienta que a situação é "*[...] resultado do impacto de um feixe de eventos sobre um lugar e contém existências materiais e organizacionais*". Os objetos e as ações que participam da construção e reconstrução de uma situação têm raramente a mesma idade e intencionalidade, ou seja, uma situação resulta da conjunção de ações e objetos num dado momento e lugar.

A autora também destaca que a situação é um encontro contraditório de valorizações dadas pelos diversos "segmentos" da sociedade aos sistemas técnicos e, em decorrência, aos lugares, sendo que as normatizações e ordenamento do território surgem desse confronto e participam do corpo de uma situação.

Diante disto, Silveira (1999, p. 25) propõe que a análise das situações seja, sobretudo, uma análise de existências, não sendo definida apenas pelos agentes e sua cosmovisão, mas também pelas formas materiais, jurídicas, discursivas, simbólicas, entre outras.

Diante de tais aspectos metodológicos e com vistas a identificar a especificidade dos lugares, vemos como essencial para a definição de uma situação a identificação e associação à formação socioespacial (SANTOS, 1977), definido como:

> O concreto realizado por uma sociedade determinada contém em sua essência aspectos imateriais os quais junto aos materiais possuem os elementos determinantes que dão significados diferenciados aos lugares: "[...] a formação econômica e social seria a possibilidade realizada", sendo o autor antes citado[34], e que seria ao mesmo tempo uma "estrutura técnico produtiva expressa geograficamente" portanto com grande distribuição localizacional, ou seja, com lugares que traduzem o menor ou maior grau do antigo perdurando frente ao novo, com uma maior ou menor concentração de "tempos" imbuídos de uma carga cultural e ideológica respectiva ao grupo social que representa a unidade da totalidade. "De fato, a unidade da continuidade e da descontinuidade do processo histórico não pode ser realizada senão no espaço e pelo espaço" (SANTOS, 1977, p. 90), articulando-se segundo as exigências do lugar (LEMOS, 1997, p. 12).

Percebe-se que a análise das formações socioespaciais pode contribuir para a identificação de situações geográficas, pois indica situações pretéritas, absorvidas pela situação contemporânea e que constituem a base para a caracterização de situações futuras.

A investigação e abordagem levando em consideração a formação socioespacial revelam aspectos da construção de uma situação geográfica, apontando a formação econômica e social de um quadro espacial, bem como das formas materiais e imateriais presentes neste quadro, tais como infraestruturas de transportes, as ideologias, o ordenamento territorial, as atividades econômicas predominantes, entre outras.

Partimos da hipótese nesta tese de que a situação geográfica é um conceito chave para investigarmos e caracterizarmos a rede urbana paulista contemporânea, cuja urbanização se difunde a partir do crescimento econômico, populacional e complexificação do quadro social das cidades médias. No âmbito desta hipótese, propomos que tais cidades são os novos horizontes para a acumulação e reprodução de capitais, principalmente das grandes empresas, que pela população e área que tais cidades centralizam as vem como campo fértil para a implantação de suas atividades.

Silveira (2006) já chama a atenção que a situação é produto de uma escolha entre as possibilidades, ou seja, as situações são possibilidades sujeitas à ocorrência de eventos dada pelas escolhas de agentes.

Os eventos transformam o conjunto de essências que compõem o mundo, transformando as essências em qualidades e quantidades, sendo isto que marca a expansão do espaço geográfico. Entretanto, os eventos combinam-se de formas distintas na diversidade de lugares. É por esta razão que nem todos os dados de um período vão existir em todos os lugares, ou seja, as diferentes situações e possibilidades levam a diferentes escolhas dos atores que

[34] SANTOS, 1977.

produzem os eventos, transformando os lugares, heterogenizando-os e produzindo novas situações e possibilidades, como destaca Silveira (2006, p. 89):

> [...] quando as possibilidades se encontram com o que já existe, com esse prático-inerte, com essa extensão, tornam-se novas existências, mudam as formas-conteúdo, criam especializações.

Concluindo, o território, no caso o paulista, é marcado por distintas situações geográficas, "áreas interessantes" e "áreas desinteressantes" para, por exemplo, a acumulação e reprodução de capitais multinacionais, comerciais, financeiros, entre outros, sendo que a escolha parte do interesse de se considerar e comparar o espaço todo (SILVEIRA, 2006).

Na rede urbana paulista, vemos que alguns capitais agem a partir de tal princípio e levando em consideração as distintas situações geográficas, implantando seus empreendimentos e transformando os lugares, heterogenizando-os ainda mais em relação aos outros espaços, e modificando as relações no âmbito da rede urbana paulista.

2.3.2. Cidades Médias e Cidades de Porte-Médio no Estado de São Paulo: As distintas situações geográficas e as escolhas locacionais de grandes capitais

Ao remontarmos a análise da estruturação da rede urbana paulista[35] percebemos que a rede se constitui a partir de momentos de expansão das atividades capitalistas pelo território.

Primeiramente remontamos a formação inicial e consolidação do Complexo Cafeeiro Capitalista de São Paulo, que deu origem e estruturou a rede urbana no bojo de uma formação socioespacial paulista, que a distingue das dinâmicas de formação de outras redes urbanas no Brasil.

Dentre as fases de constituição da rede urbana e expansão das atividades capitalistas pelo território, vimos à primeira em virtude da expansão da produção cafeeira ao oeste do Estado e a inserção, expansão e consolidação no território paulista de um mercado de terras e relações mercantis. A expansão cafeeira ao oeste se deu por diversos fatores favoráveis para tal, entre eles a grande quantidade de terras disponíveis[36], a qualidade das terras para o cultivo do café, além da

[35] No primeiro capítulo discorremos sobre a formação da rede urbana paulista a partir de periodizações e a constituição dos municípios e aglomerações urbanas.
[36] Em relação à legitimação da propriedade privada.

acessibilidade às terras dada pelas características do relevo formado por planaltos, e a implantação das ferrovias.

Um segundo momento ocorre com a acentuada industrialização centralizada na cidade de São Paulo e contribuindo para a formação da região metropolitana em detrimento de outras localidades do estado e do país. Tendo em vista a localização em São Paulo de um mercado de capitais consolidado, oriundos da drenagem da renda agrícola do interior, além de um grande mercado de mão de obra urbana e consumidor, a existência de pequenas indústrias, e principalmente, pela conectividade com o porto de Santos e outras localidades do Estado de São Paulo, que foram essenciais ao escoamento da produção e oferecimento de matérias-primas, ou seja, havia no momento uma situação geográfica favorável que proporcionou a formação de uma economia de aglomeração, que por sua vez, favoreceu a consolidação de um parque industrial.

Percebe-se, nestes dois momentos, que as escolhas territoriais das atividades capitalistas para a reprodução do capital parte de condições favoráveis para tal, condições estas que se relevam a partir da situação geográfica do lugar.

No momento atual, marcado pela expansão de atividades capitalistas urbanas pelo território paulista, alterando as funções econômicas de algumas cidades no âmbito da rede urbana, complexificando tais funções e as dinâmicas intraurbanas das cidades. Acentua-se a função central exercida pela cidade em âmbito regional, e também, tendo como parte de tal dinâmica, tem-se a formação de diversas aglomerações urbanas pelo Estado de São Paulo.

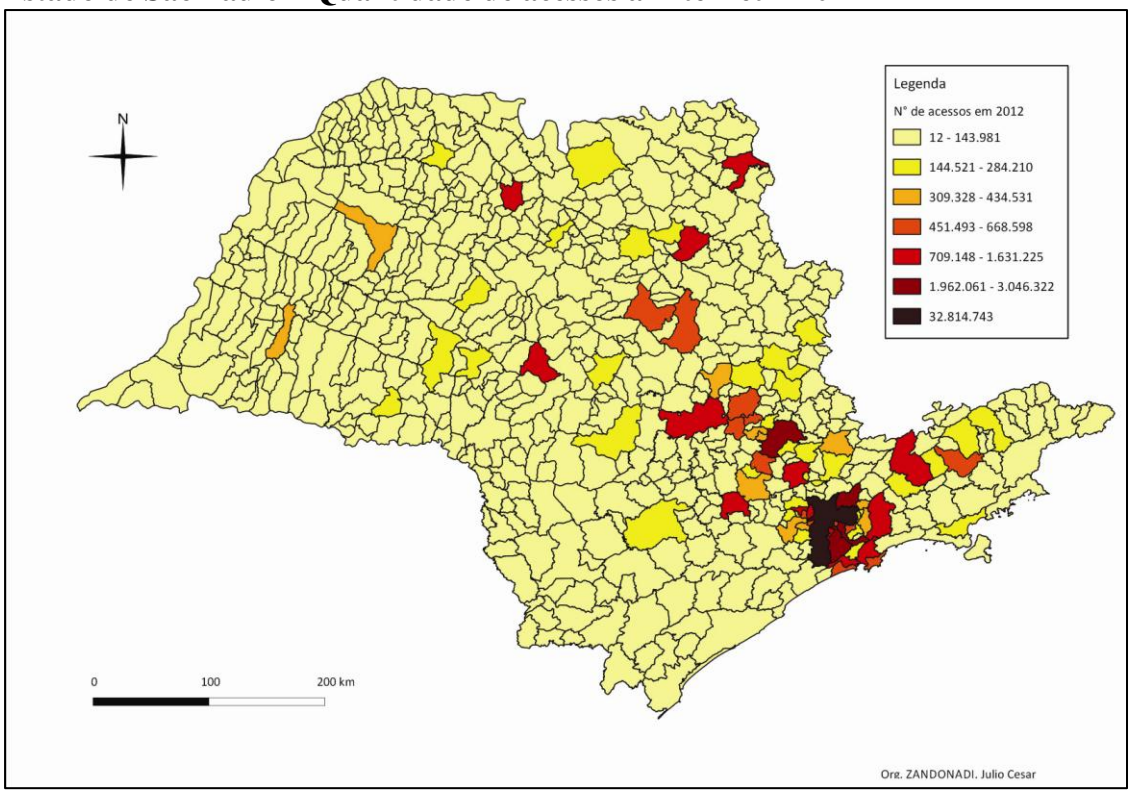
As Cidades Médias surgem, neste momento, como localidades favoráveis para a acumulação e reprodução do capital, dando-se, principalmente por suas situações geográficas favoráveis para a crescente atuação de capitais financeiros, comerciais, de serviços, entre outros, multinacionais, nacionais, ou mesmo locais. No âmbito destas situações geográficas favoráveis destacamos alguns aspectos, sendo diversos ligados à constituição da formação socioespacial paulista:

Primeiramente o grau de conectividade destes espaços, no qual podemos assinalar através do acesso ao transporte rodoviário e também, as infovias, sendo que ambas permitem o acesso a informações e bens de consumo, possibilitando que a produção do urbano ocorra nos moldes atuais de simultaneidade e instantaneidade.

Nas FIGURAS a seguir podemos observar a distribuição dos diferentes níveis de conectividade nos municípios paulistas.

FIGURA 14

Estado de São Paulo – Quantidade de acessos à Internet - 2012

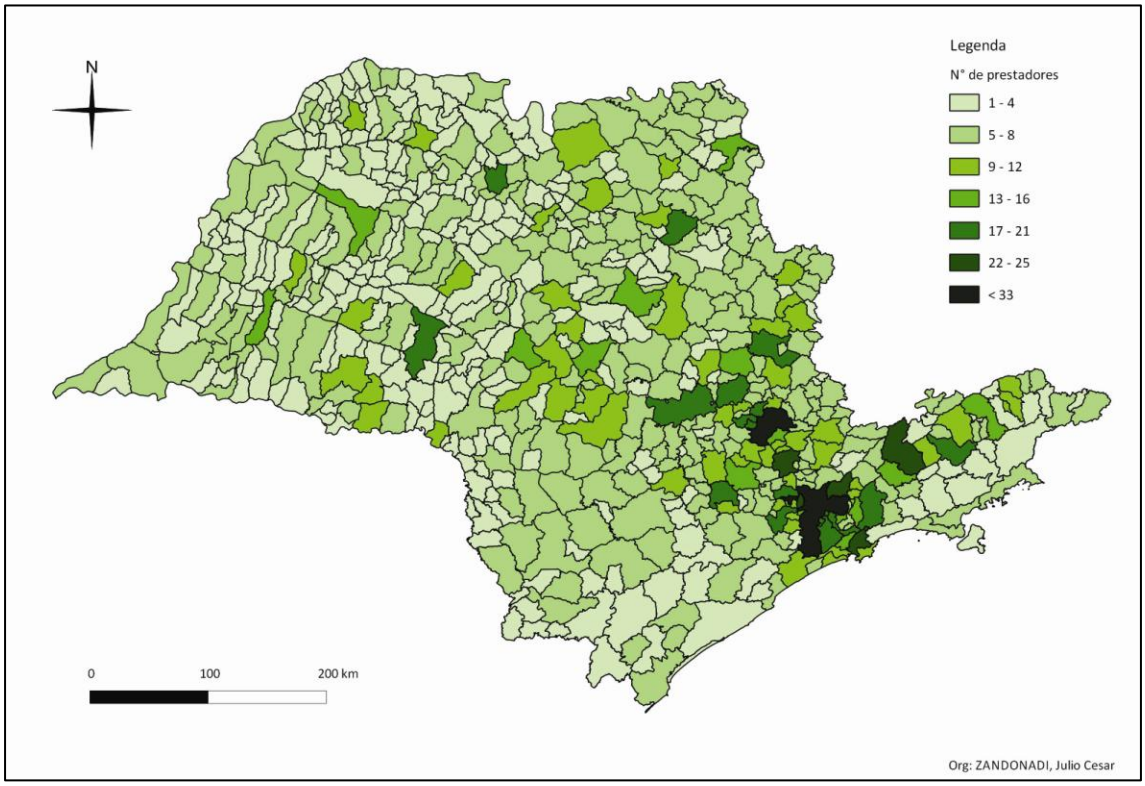


Fonte dos dados: Ministério das Comunicações

A FIGURA 14 demonstra a quantidade de acessos à Rede Mundial de Computadores (Internet) no Estado de São Paulo em 2012, analisando-a verificamos a desigual distribuição dos acessos no âmbito do Estado. Vemos que os acessos concentram-se em grande parte na Aglomeração Metropolitana de São Paulo, principalmente no município de São Paulo. A distribuição dos acessos no interior do Estado também se faz de forma desigual, com a concentração se dando em alguns municípios: Santos e Guarujá no Litoral, São José dos Campos e Taubaté no Vale do Paraíba, Jundiaí e os municípios da Aglomeração Metropolitana de Campinas, São Carlos e Araraquara na Região Central, Ribeirão Preto e Franca ao Norte, Bauru, São José do Rio Preto, Araraquara e Presidente Prudente ao oeste.

FIGURA 15

Estado de São Paulo – Prestadores de serviços de Internet – 12/2012

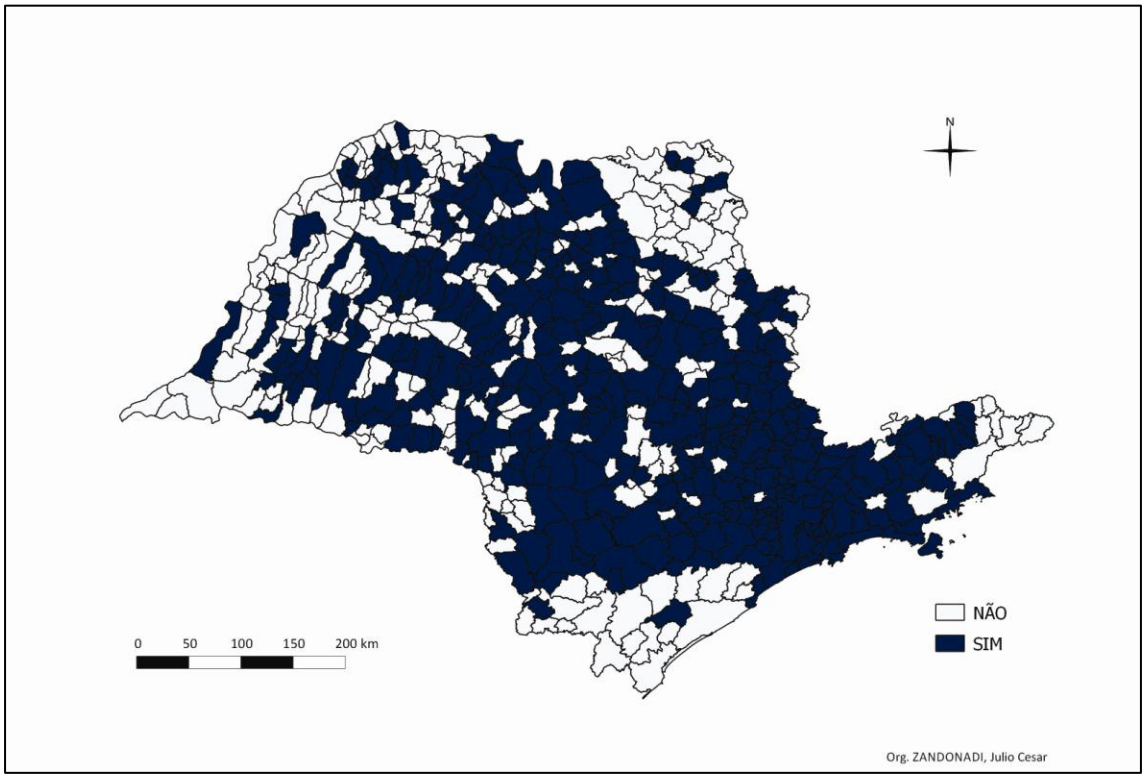


Fonte: Ministério das Comunicações

A FIGURA 15 indica a distribuição dos serviços de prestadores de internet pelo Estado de São Paulo. Nota-se configuração aproximada com a distribuição de acessos à internet, com concentração nas Aglomerações Urbanas Metropolitanas de São Paulo e Campinas, e no interior em determinados municípios, como São José dos Campos e Taubaté no Vale do Paraíba, Ribeirão Preto ao Norte, São José do Rio Preto, Bauru, Araçatuba e Presidente Prudente ao oeste, São Carlos e Araraquara na Região Central. Entretanto, chama à atenção os municípios de Limeira e Rio Claro na Central, Sorocaba no Vale do Ribeira e Marília ao oeste pela concentração de serviços de prestadores de internet no interior do estado, mesmo não condizendo com destaque em acessos à internet.

FIGURA 16

Estado de São Paulo – Municípios atendidos pelo PNBL – Plano Nacional de Banda Larga – 12/2012



Fonte dos Dados: Ministério das Comunicações

A FIGURA 16 nos aponta o quadro de investimentos previstos no âmbito do Plano Nacional de Banda Larga[37] por município no Estado de São Paulo, percebe-se que os investimentos previstos pelo plano se concentram em algumas áreas do Estado, com destaque para as Aglomerações Metropolitanas de São Paulo, Santos e Campinas, as Regiões Administrativas de Sorocaba, Jundiaí, Ribeirão Preto, Limeira-Rio Claro, Central, Bauru, Marília, Ourinhos, Araçatuba, Presidente Prudente e São José do Rio Preto, além de alguns municípios do Vale do Paraíba. Como áreas não atendidas, vemos alguns municípios do Vale do

[37] O PNBL é organizado em quatro grandes dimensões que envolvem investimentos públicos de infra-estrutura e incentivos fiscais e financeiros a iniciativa privada que visam a expansão e maior acesso a internet no território brasileiro. As dimensões que estão organizadas as ações do PNBL são: I – Ações regulatórias que incentivem a competição e normas de infraestrutura que induzam à expansão de redes de telecomunicações; II – Incentivos fiscais e financeiros à prestação do serviço de acesso em banda larga, com o objetivo de colaborar para o barateamento do custo ao usuário final; III – Uma política produtiva e tecnológica, capaz de atender adequadamente à demanda gerada pelo PNBL; e IV – Uma rede de telecomunicações nacional, com foco de atuação no atacado, neutra e disponível para qualquer prestadora que queira prestar o serviço de acesso em banda larga (http://www4.planalto.gov.br/brasilconectado/pnbl).

Ribeira, municípios do Vale do Paraíba próximos à divisa com o Estado do Rio de Janeiro e os municípios do extremo oeste do Estado de São Paulo.

Tais informações sobre a distribuição e possibilidades de acesso a rede mundial de computadores no Estado de São Paulo nos aponta para algumas conclusões em relação à existência de distintas situações geográficas no Estado.

A disponibilidade, frequência e qualidade do acesso à internet indica a possibilidade do local se inserir numa dinâmica de produção do espaço simultânea e instantânea com outros espaços, possibilitando o acesso à informações, a difusão de valores, decisões, além de incluir e acelerar em uma localidade os fluxos imateriais e de capitais.

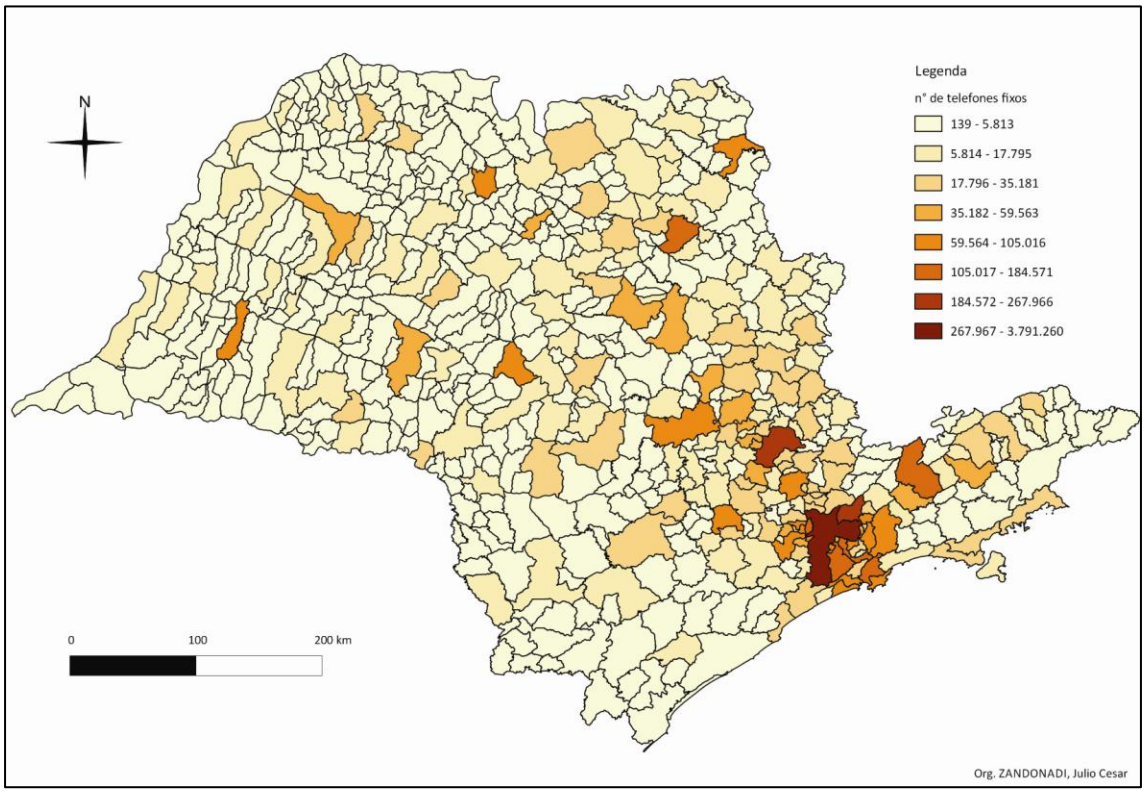
Ao cruzarmos as informações disponíveis nas FIGURAS 14, 15, 16 que indicam o quadro de acesso e iniciativas para a difusão do acesso à internet no Estado de São Paulo podemos considerar que a quantidade de acessos a internet são intimamente associados a quantidade de prestadores de serviços de internet por município, sendo que os municípios com maiores números de prestadores de serviços de internet na grande maioria dos casos também tem elevado número de acessos a internet. Tais informações indicam um desequilíbrio e desigualdade em relação à quantidade e possibilidade de acessos à internet, com estes se concentrando nas aglomerações metropolitanas e em cidades de porte médio (entre 50 a 500 mil habitantes) no interior do Estado (áreas não-metropolitanas). Ao referenciarmos tal dinâmica com os dados disponíveis na FIGURA 16 que traz os municípios que integram o Plano Nacional de Banda Larga, percebe-se que os municípios beneficiados com as iniciativas do plano já se enquadram entre os municípios que se destacam com maiores números de acessos e de prestadores de serviços de internet, concentrando-se nas aglomerações metropolitanas de São Paulo, Santos e Campinas e nas aglomerações urbanas formadas e nucleadas por cidades de porte médio, como Sorocaba e região, São José dos Campos e região, Jundiaí e região, Bauru e região, Marília e região, Ribeirão Preto e região, São José do Rio Preto e região, Araraquara e São Carlos e região, Araçatuba e região, Presidente Prudente e região, entre outras. Tal quadro indica que as iniciativas contemporâneas do poder público para a difusão da informação e fluxos imateriais e de capitais possibilita reduzir a desigualdade de acessos entre as áreas metropolitanas e as não-metropolitanas, por incluir estas nas novas iniciativas de difusão da informação, porém reforça a desigualdade referente aos acessos à informação, fluxos imateriais e de capitais em relação as áreas que já contam com reduzido número de acessos e prestadores de serviços de internet,

contribuindo para a distinção dos lugares e incorporando novas variáveis na distinção das situações geográficas no Estado de São Paulo.

Os desníveis em relação ao acesso a comunicação no Estado de São Paulo, também pode ser percebida ao analisarmos a distribuição do acesso da população ao telefone fixo.

FIGURA 17

Estado de São Paulo – N° de Telefones Fixos por Município – 12/2012



Fonte dos Dados: Ministério das Comunicações

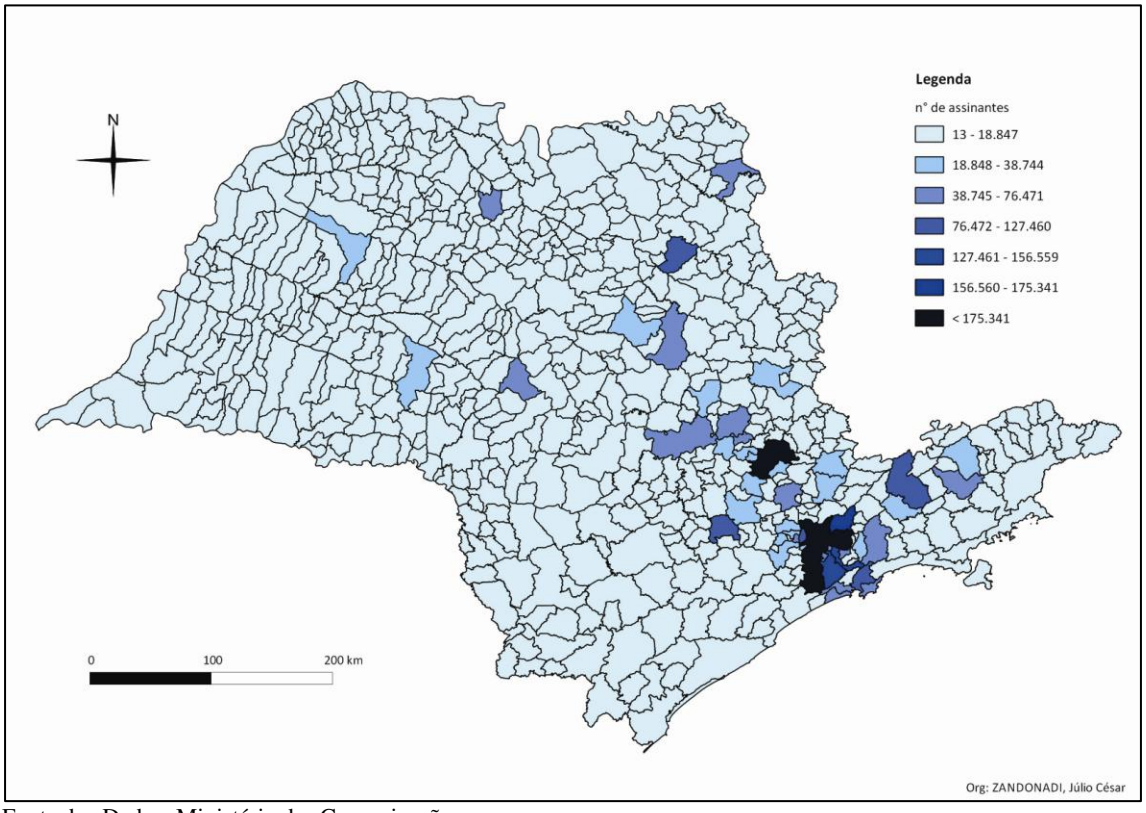
Quanto à distribuição dos telefones fixos pelos municípios do Estado de São Paulo, percebe-se um quadro que destaca a concentração nos municípios de São Paulo e Campinas, ou seja, nos núcleos das maiores aglomerações metropolitanas do Estado, também se percebe a concentração nos municípios que compõem a Aglomeração Metropolitana de São Paulo e na Aglomeração Metropolitana da Baixada Santista. Já em situações não-metropolitanas, a concentração dos telefones fixos se dá nas cidades de porte médio, dentre elas: São José dos Campos, Taubaté, Sorocaba, Jundiaí, São Carlos, Araraquara, Ribeirão Preto, Limeira, Rio Claro, Franca, São José do Rio Preto, Catanduva, Bauru, Marília, Araçatuba e Presidente Prudente.

A presença dos telefones fixos demonstra a viabilidade de comunicação e ampliação das "*[...] possibilidades de comunicação entre interlocutores pertencentes a uma rede de sociabilidade já existente no mundo 'real'*" (COSTA, 2005, 53). Sendo uma das variáveis relevantes para a agilidade na comunicação e transmissão de informações simultâneas e instantâneas entre diferentes localizações.

Outro aspecto que indica a distribuição desigual da informação pelo Estado de São Paulo é a disposição dos números de assinantes de TV's pelos municípios do Estado. O acesso a TV por assinatura indica a disponibilidade de uma multiplicidade de informação, o que contribuiu para a difusão simultânea e instantânea da informação.

FIGURA 18

Estado de São Paulo – Distribuição das Assinaturas de TV por municípios – 12/2012



Fonte dos Dados: Ministério das Comunicações

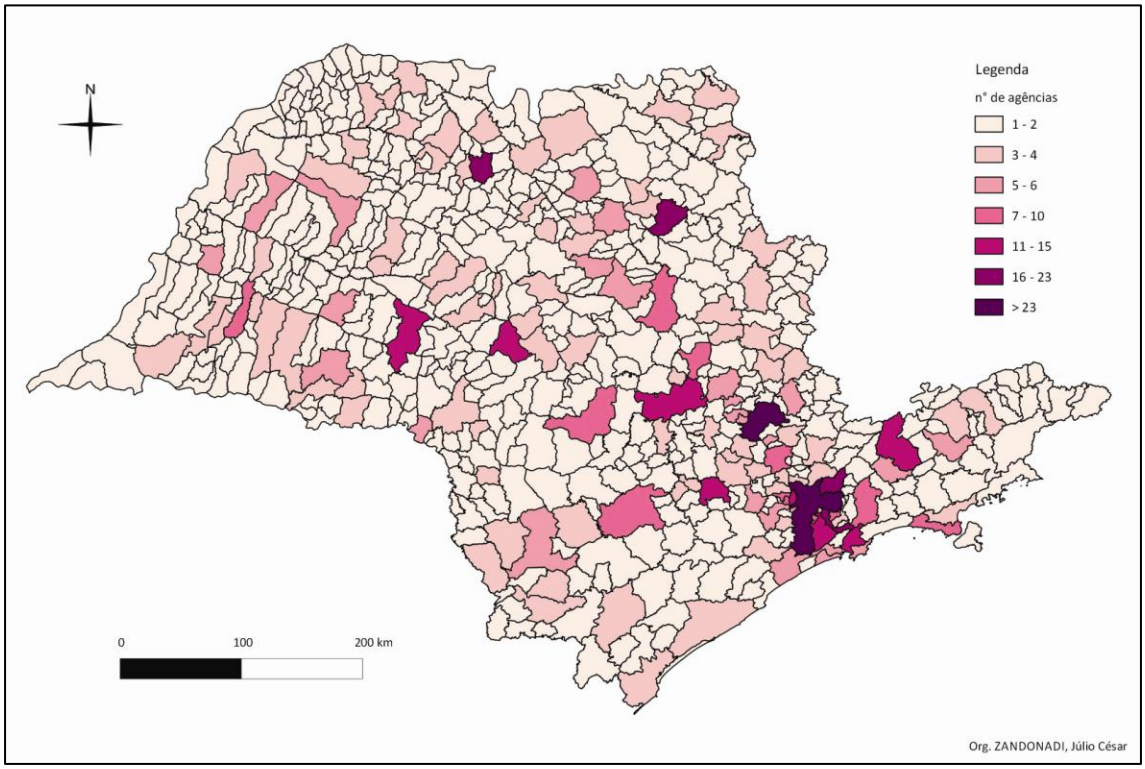
O quadro do Estado de São Paulo diante da distribuição das assinaturas de TV's por município demonstra a concentração nos municípios sedes das regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas, destacam-se também o município de Santos, sede da região metropolitana da

Baixada Santista; e os municípios de São José dos Campos, Sorocaba, Ribeirão Preto, Franca, Jundiaí, Limeira, Rio Claro, São Carlos, Araraquara, Bauru, Marília, Araçatuba, que tem como sedes as referidas cidades de porte médio. Ou seja, percebe-se distribuição desigual das assinaturas de TV pelo Estado, com concentração nas áreas mais populosas e nas cidades de porte médio do interior do paulista.

Por fim, destacamos como relevante para a análise da distribuição dos níveis de conectividade dos municípios paulistas, a distribuição das agências de Correio, as quais são de suma relevância, pois assinalam possibilidades para fluxos de informações, e principalmente, de mercadorias e outros materiais de pequeno e médio porte.

FIGURA 19

Estado de São Paulo – Distribuição das Agências de Correio por municípios – 12/2012



Fonte dos Dados: Ministério das Comunicações

Atentando a FIGURA 19 constata-se a desigualdade na distribuição das agências dos Correios entre os municípios do Estado de São Paulo, se concentrando nos municípios de São Paulo e Campinas, sede das principais e mais populosas aglomerações metropolitanas do Estado. Vê-se também outros municípios que se destacam com a concentração de agências, dentre eles,

Santos, sede da aglomeração metropolitana da Baixada Santista e os que tem como sede as cidades de porte médio no interior do Estado, como São José dos Campos, Sorocaba, Itu, Limeira, São Carlos, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Bauru, Marília e Presidente Prudente.

A partir dos dados apresentados, propomos como indicativos para conferir os níveis de conectividade dos municípios paulistas fatores que possibilitem os fluxos imateriais, que abarcam informações e capitais, e fluxos materiais, tanto no âmbito dos municípios como também entre as localidades. Neste contexto apresentamos dados por municipalidade, referente aos números de acessos à internet, número de prestadores de serviços de internet e localidade incluída no Plano Nacional de Banda Larga, indicando os diferentes níveis de acessibilidade à internet pelas diferentes localidades. O número de telefones fixos por município, com o intuito de demonstrar os desiguais níveis de possibilidade de comunicação. Os números de assinantes de TV, os quais indicam maiores ou menores níveis de possibilidade de acesso a informações. A distribuição das agências dos Correios, que possibilitam fluxos de informação e materiais na municipalidade e entre as localidades. O cruzamento destes dados indica a concentração dos mais altos níveis de conectividade nas aglomerações metropolitanas de São Paulo, Campinas e Baixada Santista, tendo destaque à metrópole de São Paulo com os maiores níveis nas variáveis apresentadas.

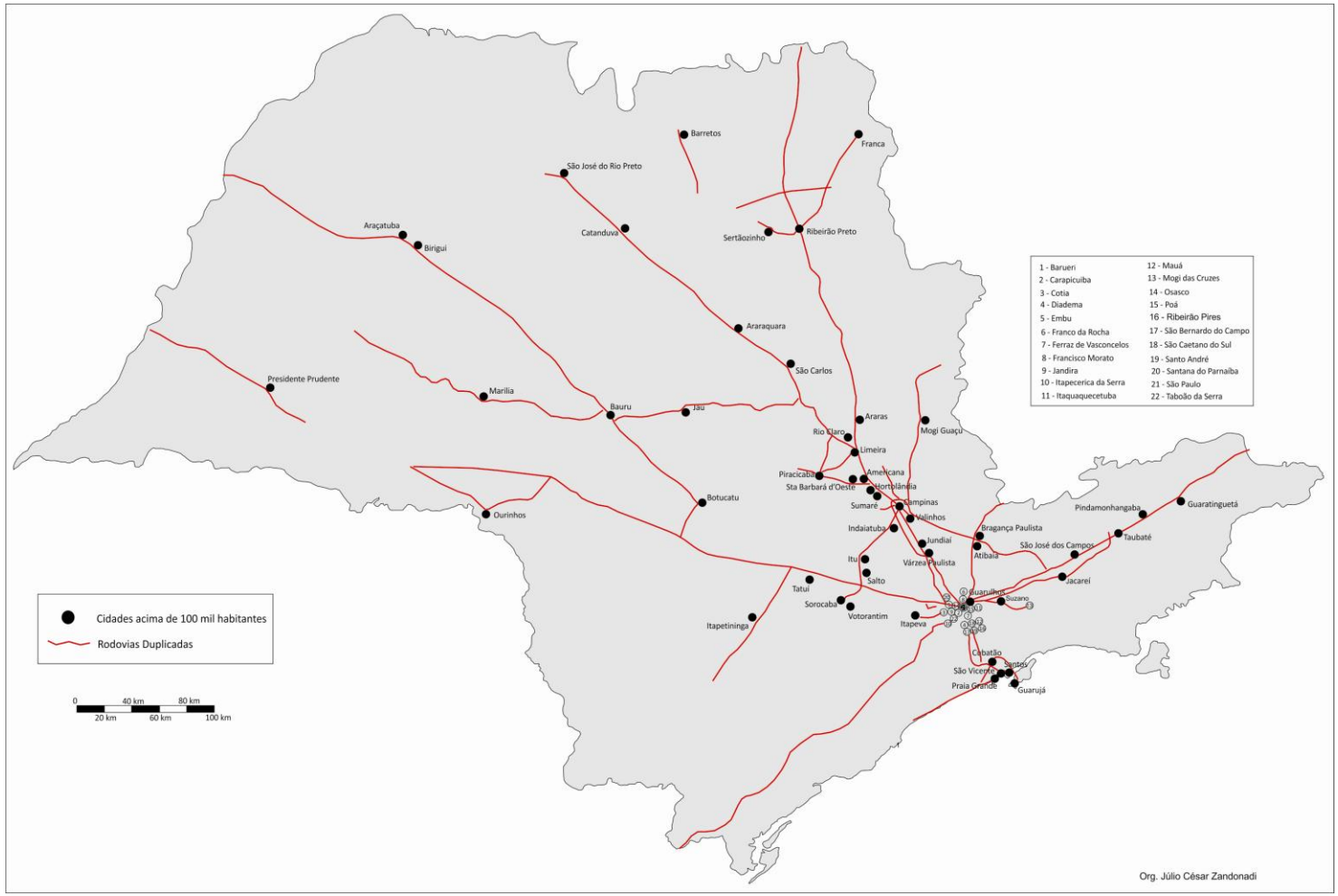
Entretanto, ao cruzarmos os dados observa-se a existência de "ilhas" de conectividade no interior do Estado de São Paulo. Tanto ao tratarmos do acesso à internet e dos prestadores deste serviço, do número de telefones fixos, assinaturas de tv's e agências de correios, a caracterização do Estado de São Paulo pouco se altera. Os municípios que contam com sedes as cidades de porte-médio (50 a 500 mil habitantes) situadas em aglomerações não-metropolitanas ou centros urbanos regionais destacam-se com níveis de conectividade superiores aos municípios com padrões populacionais inferiores e situados em áreas não-metropolitanas.

Outra variável que determinante ao nível de conectividade de certa localidade, possibilitando e intensificando fluxos materiais entre as diversas localidades do Estado de São Paulo é o acesso a por rodovias duplicadas.

O acesso por rodovias duplicadas favorece a intensificação de fluxos de mercadorias e pessoas para a localidade servida, o que por sua vez, possibilita a implantação de empresas que necessitam de intenso fluxo de matérias-primas, mercadorias e pessoas. Na FIGURA 20 visualizaremos a configuração das rodovias duplicadas no Estado de São Paulo.

FIGURA 20

Estado de São Paulo – Rodovias Duplicadas e Cidades com mais de 100 mil habitantes – 2012



Através da FIGURA 20 percebe-se a concentração de rodovias duplicadas no âmbito das Aglomerações Metropolitanas, centralizadas nas de São Paulo e Campinas, e se dispersando sentido do interior. Nota-se também que as cidades com porte populacional maior que 100 mil habitantes também se concentram em sua grande maioria nas aglomerações metropolitanas, tendo maior concentração na de São Paulo. Quanto às cidades com porte populacional acima dos 100 mil habitantes situadas no interior, atenta-se que são acessíveis em sua totalidade por rodovias duplicadas, sendo que somente Presidente Prudente e Barretos não mantém ligações completas via rodovia duplicada com a Capital Paulista.

Ao cruzarmos tais informações com as de conectividade dos municípios paulistas, percebem-se semelhanças entre a localização das cidades com mais de 100 mil habitantes e as localidades com maiores níveis de conectividade imateriais, sendo que em ambos os casos as localizações se dão nos sentidos das rodovias duplicadas, indicando que os fluxos imateriais, de informação e de capitais acompanham os fluxos materiais.

Chama a atenção nesta análise as cidades de porte médio situadas em aglomerações não-metropolitanas, pois os altos níveis de conectividade apresentados em relação às outras cidades de porte inferior situadas em aglomerações não-metropolitanas, indicam a possibilidade de um crescimento econômico superior a estas outras cidades. Apontam, também, para a nova configuração da rede urbana paulista, na qual se percebe a concentração de atividades e possibilidades dando-se nas Aglomerações Metropolitanas, principalmente na de São Paulo e em menores níveis na de Campinas, porém as cidades de porte-médio do interior paulista assumem funções centrais frente aos outros municípios, concentrando os fluxos imateriais e tendo maior possibilidade de concentrarem os fluxos materiais.

Tal conclusão pode ser exemplificada ao observarmos os locais de implantação das empresas que atuam em rede ou franquias no Estado de São Paulo, como veremos nas FIGURAS a seguir.

Primeiramente, observamos as escolhas locacionais do Grupo Pão de Açúcar, composto pelas marcas Casas Bahia e Ponto Frio no comércio de eletroeletrônicos e móveis no varejo, Pão de Açúcar e “O Barateiro” no ramo de supermercados e Assaí no formato de atacado de autosserviço.

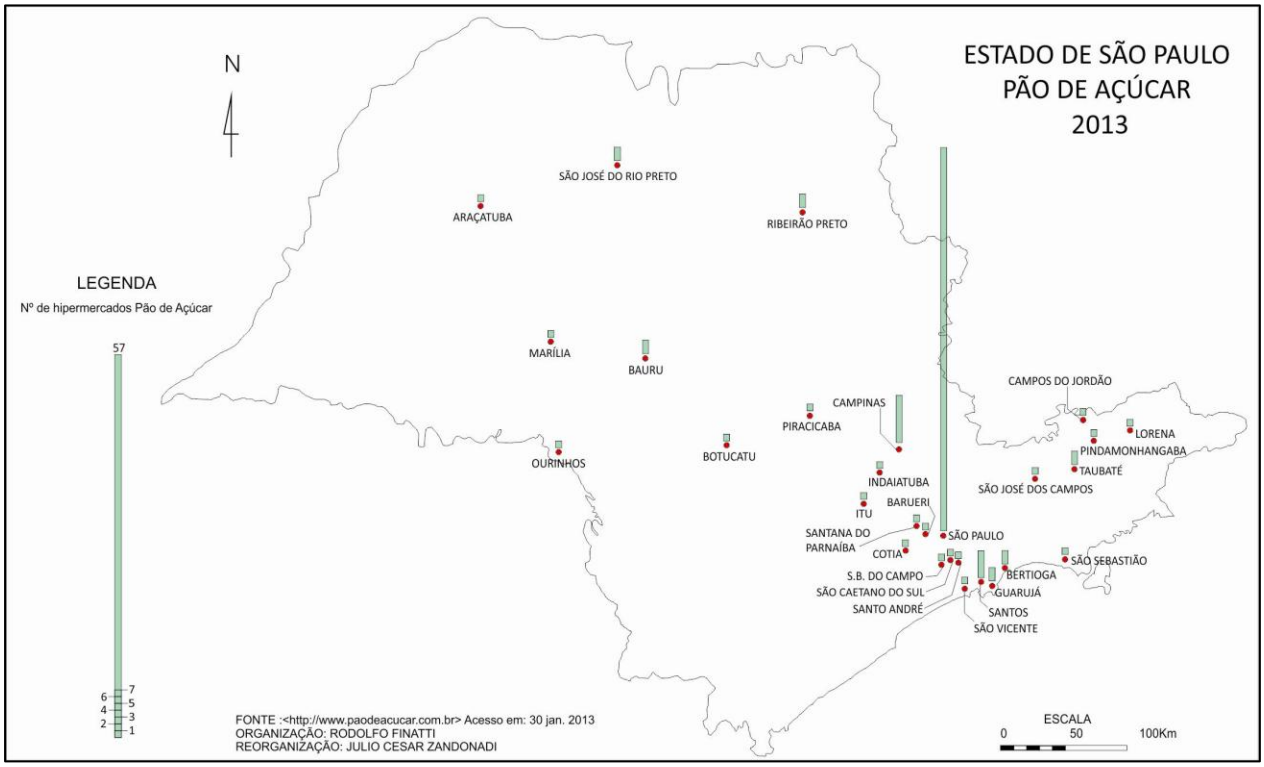
O Grupo Pão de Açúcar é composto pela fusão de três grandes comércios varejistas do país, a rede Pão de Açúcar, originada na cidade de São Paulo, com seu primeiro

estabelecimento implantado em 1948. As Casas Bahia, originada em São Caetano do Sul, com seu primeiro estabelecimento implantado em 1952. E o Ponto Frio, originado na cidade do Rio de Janeiro, com seu primeiro estabelecimento implantado em 1946. A fusão das marcas deu-se em 2009, originando um dos maiores grupos varejistas da América Latina, contando com 1.882 estabelecimentos, distribuídos por diversas cidades do Brasil, tratando-se de um rol de empresas de abrangência e atuação nacional, organizados em rede.

Nas FIGURAS 21, 22, 23 podemos observar a localização dos estabelecimentos do Supermercado Pão de Açúcar, Hipermercado Extra e das Casas Bahia, que indicam alguns aspectos de suas escolhas locacionais.

FIGURA 21

Localização dos Supermercados Pão de Açúcar no Estado de São Paulo - 2013

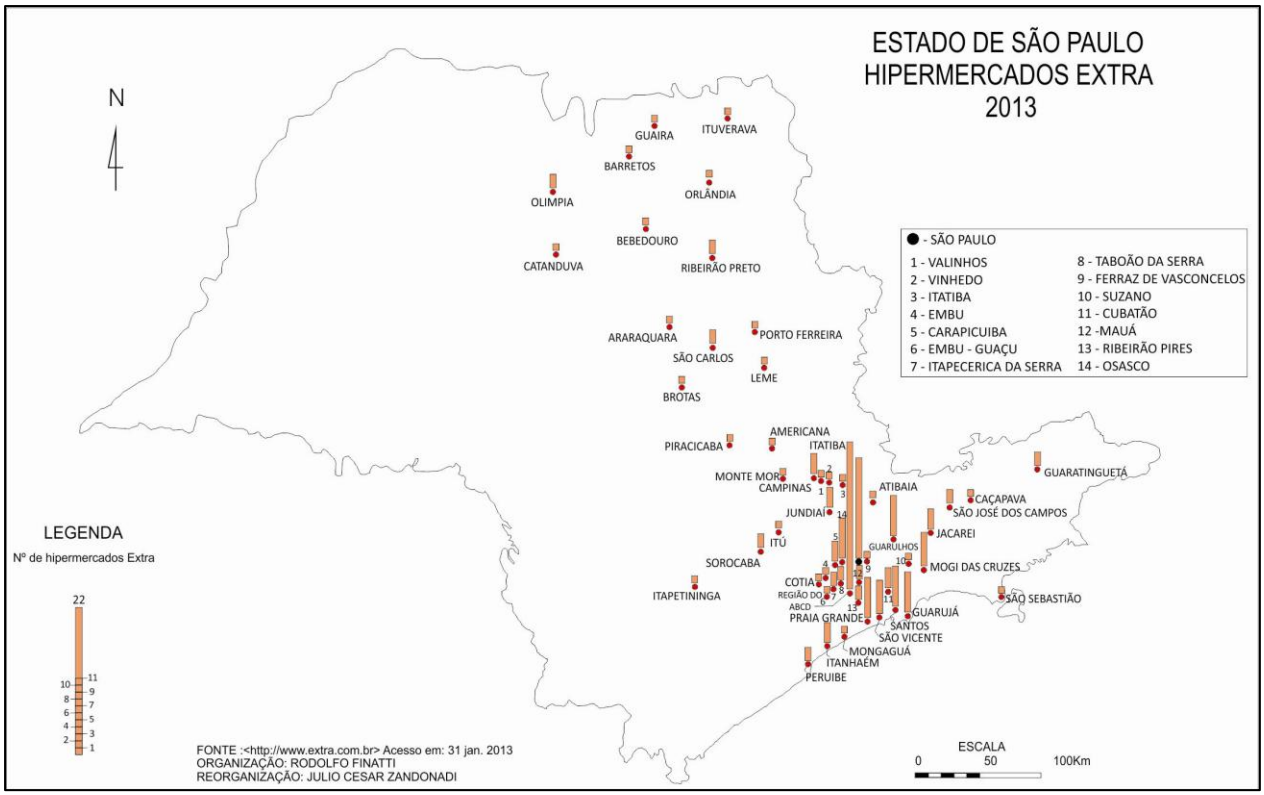


Referente aos estabelecimentos dos Supermercados Pão de Açúcar, estes se concentram, principalmente, na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, contudo em maior número na cidade de São Paulo. Entretanto, a distribuição de estabelecimentos pelo interior do Estado não segue uma lógica aleatória, mas são implantados em cidades que compõem uma

aglomeração urbana, ou mesmo que tenham portes populacionais médios, como o caso de Piracicaba, Bauru, Marília, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Ourinhos, Botucatu, São José dos Campos, entre outras.

FIGURA 22

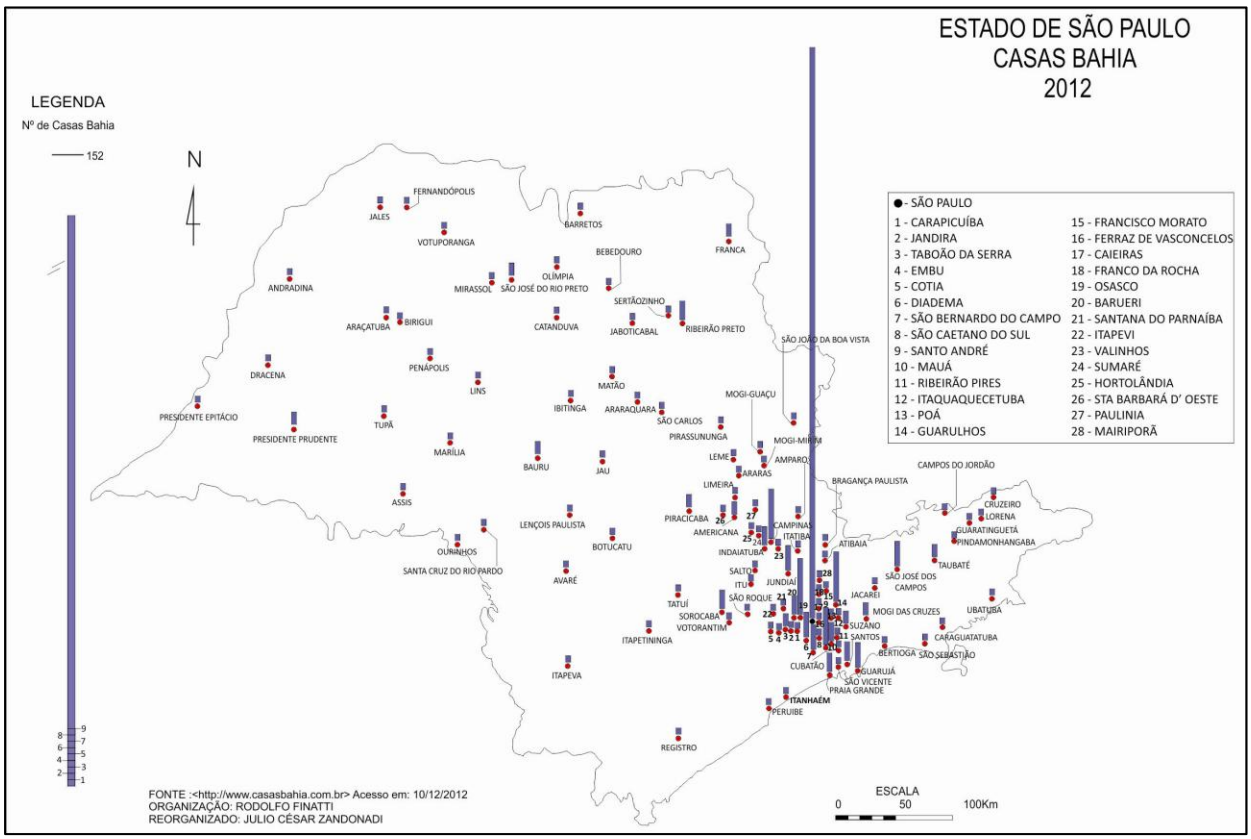
Localização dos Hipermercados Extra no Estado de São Paulo – 2012



Quanto a distribuição locacional dos estabelecimentos do Hipermercado Extra constata-se a concentração na Aglomeração Metropolitana de São Paulo, principalmente nas cidades de São Paulo, Diadema, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Santo André. A distribuição dos estabelecimentos pelo interior e outras regiões do Estado se dá ao longo de eixos rodoviários e cidades com porte populacional de médio a grande, como no caso da Rodovia dos Bandeirantes (Jundiaí e Itatiba), Castelo Branco (Itu e Sorocaba), Anhanguera (Campinas, Americana, Leme, Porto Ferreira e Ribeirão Preto), Washington Luis (São Carlos, Araraquara e Catanduva), Presidente Dutra (Jacareí, São José dos Campos, Caçapava e Guaratinguetá) e Rodovia Padre Manuel da Nóbrega (Peruíbe, Itanhaém, Mongaguá, São Vicente, Santos e Guarujá).

FIGURA 23

Localização das Casas Bahia no Estado de São Paulo – 2012



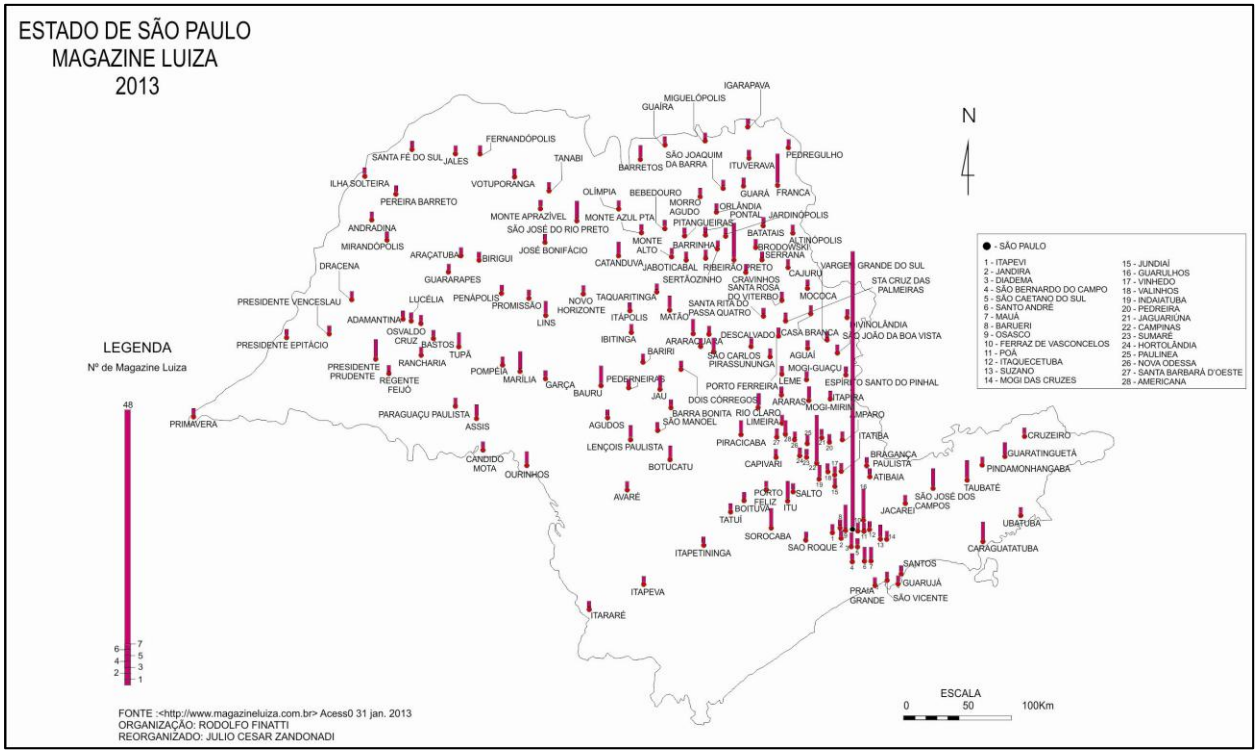
Os estabelecimentos das Casas Bahia se concentram na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, com maior proporção na cidade de São Paulo, porém abarcando a grande maioria dos municípios compreendidos na Aglomeração Metropolitana. A distribuição dos estabelecimentos pelo interior segue a lógica de implantação dos estabelecimentos anteriores, em cidades sedes de aglomerações urbanas e de porte populacional médio, sendo estas servidas por dois ou mais estabelecimentos, entretanto cidades de portes populacionais inferiores também são alvos da implantação de estabelecimentos das Casas Bahia, porém as escolhas destas cidades se dão, principalmente pela sua localização próxima a rodovias duplicadas, como podemos observar nos eixos da rodovia Washington Luís, Presidente Dutra, Castelo Branco, Marechal Rondon e Raposo Tavares.

Lógica de implantação próxima a das Casas Bahia, pode ser visualizada nas localizações dos estabelecimentos da rede de lojas Magazine Luiza.

Originada na cidade de Franca, nordeste do Estado de São Paulo, em 1957, atualmente a rede tem abrangência nacional, com centros de distribuição de mercadorias situados nas cidades de Alhandra – PE, Simões Filho – BA, Contagem – MG, Ribeirão Preto – SP, Louveira – SP, Ibiporã – PR, Navegantes – SC e Caxias – RS, com sede administrativa em Franca e escritório de negócios na cidade de São Paulo, na FIGURA 24 podemos verificar a distribuição dos estabelecimentos pelo Estado de São Paulo.

FIGURA 24

Localização dos estabelecimentos do Magazine Luiza pelo Estado de São Paulo – 2012



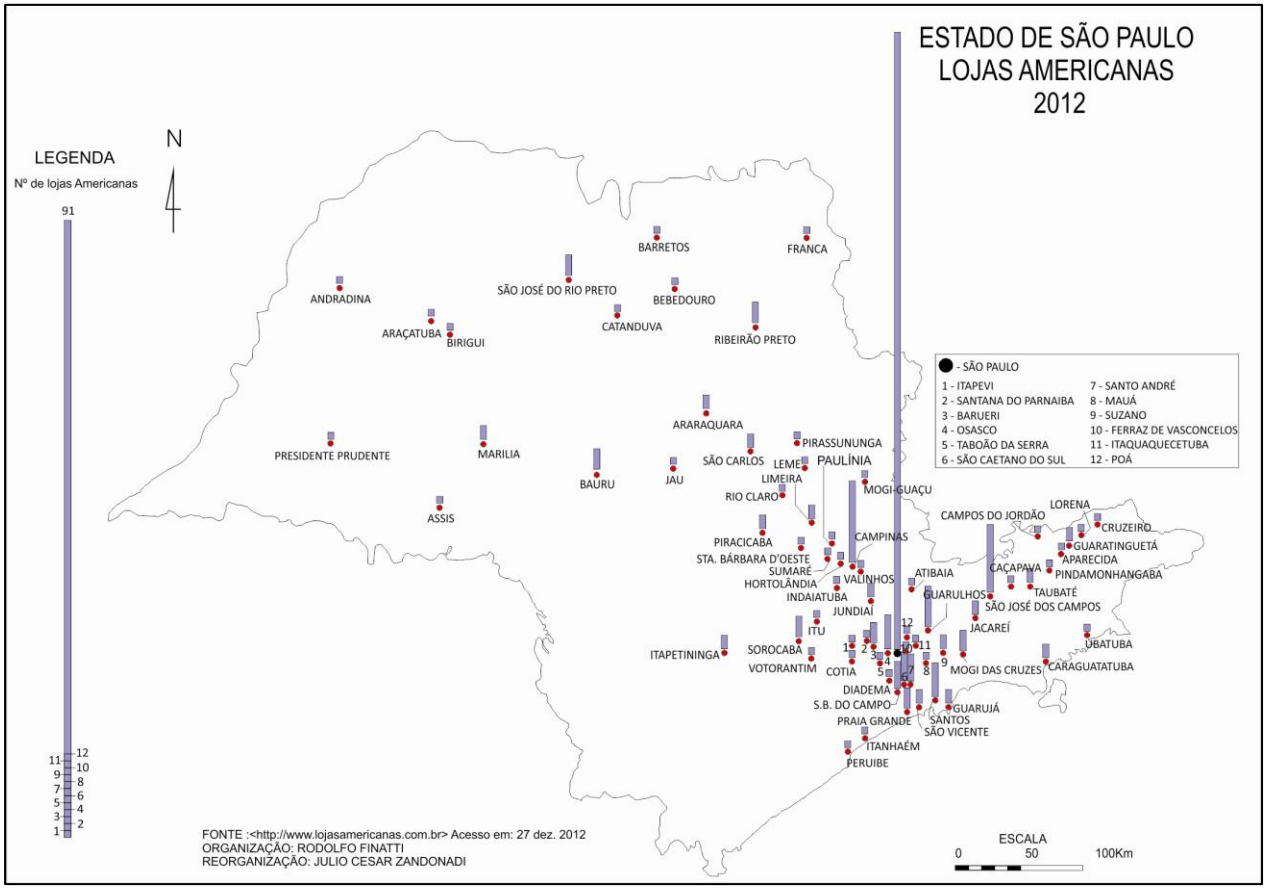
Nota-se que, uma das únicas distinções das lógicas de implantação de estabelecimentos entre o Magazine Luiza e as Casas Bahia é em relação a quantidade de estabelecimentos, sendo o Magazine Luiza superior e atendendo maior número de municípios. Entretanto, as lógicas de localização seguem os mesmos parâmetros, com a concentração do maior número de estabelecimentos dando-se na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, principalmente na cidade de São Paulo, e distribuindo-se pelo interior do Estado em municípios que são acessíveis pelos principais eixos rodoviários, tais como a Rodovia Presidente

Dutra, Anhanguera, Washington Luís, dos Bandeirantes, Raposo Tavares, Castelo Branco e Marechal Rondon. Nota-se tanto no caso das Casas Bahia, quanto do Magazine Luiza a concentração de estabelecimentos nas regiões que originou o empreendimento, no caso das Casas Bahia na região do ABCD paulista e o Magazine Luiza na região nordeste do Estado.

Quanto aos estabelecimentos de empreendimentos com capitais originários de outros estados, porém com forte atuação no Estado de São Paulo, vemos a seguir algumas características das lógicas de implantação de estabelecimentos no estado, como é o caso das "Lojas Americanas", que teve seu primeiro estabelecimento implantado na cidade do Rio de Janeiro em 1929, sendo administrado pelo grupo B2W com sede na cidade do Rio de Janeiro, entretanto conta com centros de distribuição nas cidades de Recife – PE, Rio de Janeiro – RJ e São Paulo – SP, organizada em rede e com abrangência nacional.

FIGURA 25

Localização das "Lojas Americanas" no Estado de São Paulo – 2012

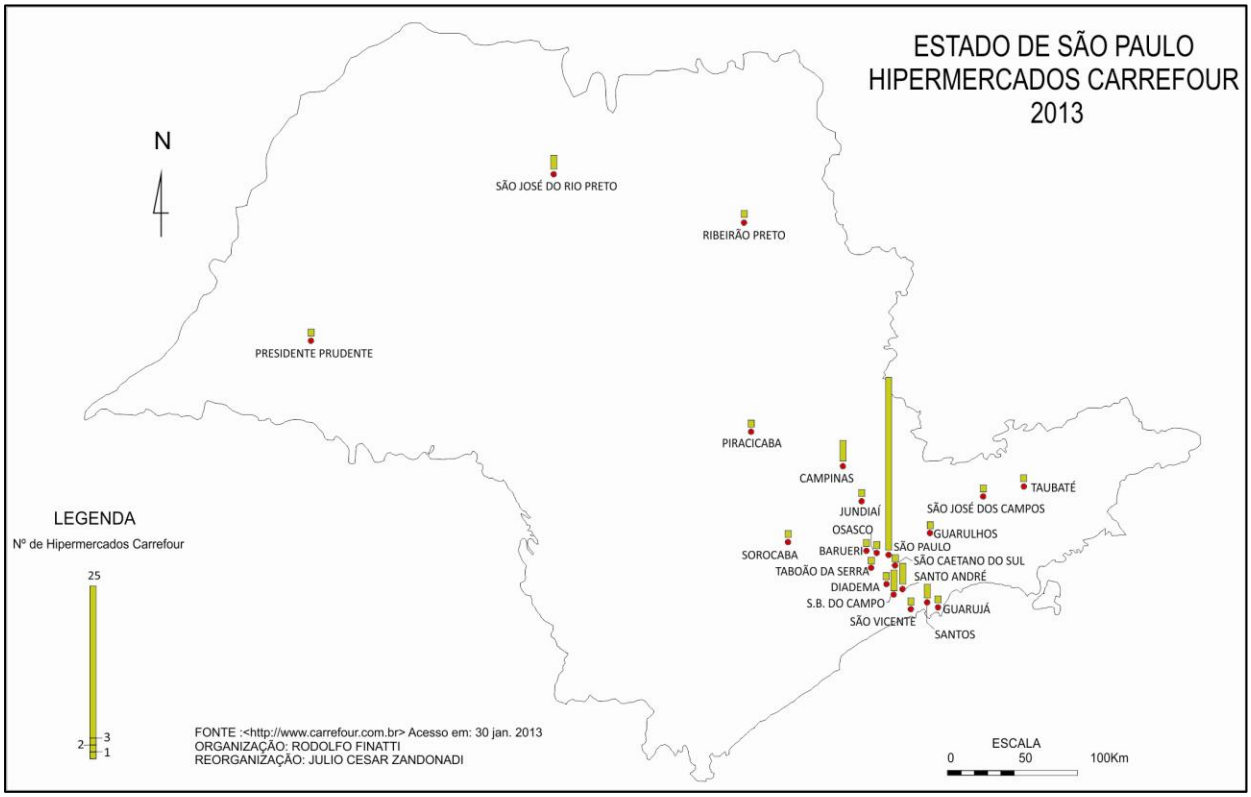


Na FIGURA 25 percebe-se que a rede de estabelecimentos das “Lojas Americanas” são distribuídas desigualmente pelo Estado de São Paulo, concentrando-se em maior número na cidade de São Paulo e na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, mas também tem destaque em número de estabelecimentos as cidades de Campinas e São José dos Campos. Quanto às outras localizações, chama atenção as cidades litorâneas (Peruíbe, Itanhaém, São Vicente, Santos, Guarujá, Caraguatatuba e Ubatuba), as cidades do eixo da Rodovia Presidente Dutra (Jacareí, São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Aparecida, Guaratinguetá, Lorena e Cruzeiro), as cidades do eixo da Rodovia Anhanguera situadas na Aglomeração Urbana Metropolitana de Campinas, e as cidades de porte populacional médio no sudeste (Itu, Sorocaba, Votorantim e Itapetininga), oeste (Jaú, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Assis, Araçatuba, Birigui e Andradina, entre outras), norte (Ribeirão Preto, Catanduva, São José do Rio Preto, Barretos, Bebedouro e Franca) do Estado de São Paulo e as situadas no eixo da Rodovia Washington Luis (São Carlos, Araraquara, Rio Claro e Limeira).

Dentre as redes de comércio varejista e atacadista que atuam no Estado de São Paulo, além dos capitais nacionais de origem no Estado e de outros Estados, há também grupos multinacionais, os quais também demandam lógicas locacionais à implantação de seus empreendimentos, dentre eles destacamos o Grupo Carrefour, de origem francesa, que iniciou sua atuação no Brasil em 1975 com a implantação de seu primeiro estabelecimento na cidade de São Paulo, de lá pra cá incorporou outras plataformas de comércio, tais como: o hipermercado com a marca Carrefour, o supermercado com a marca Carrefour Bairro e os atacadistas com a marca Atacadão. Tem sede administrativa na cidade de São Paulo, entretanto diversos estabelecimentos no Brasil, sendo que no Estado de São Paulo podemos observar a distribuição dos estabelecimentos da rede visualizando as FIGURAS 26, 27, 28:

FIGURA 26

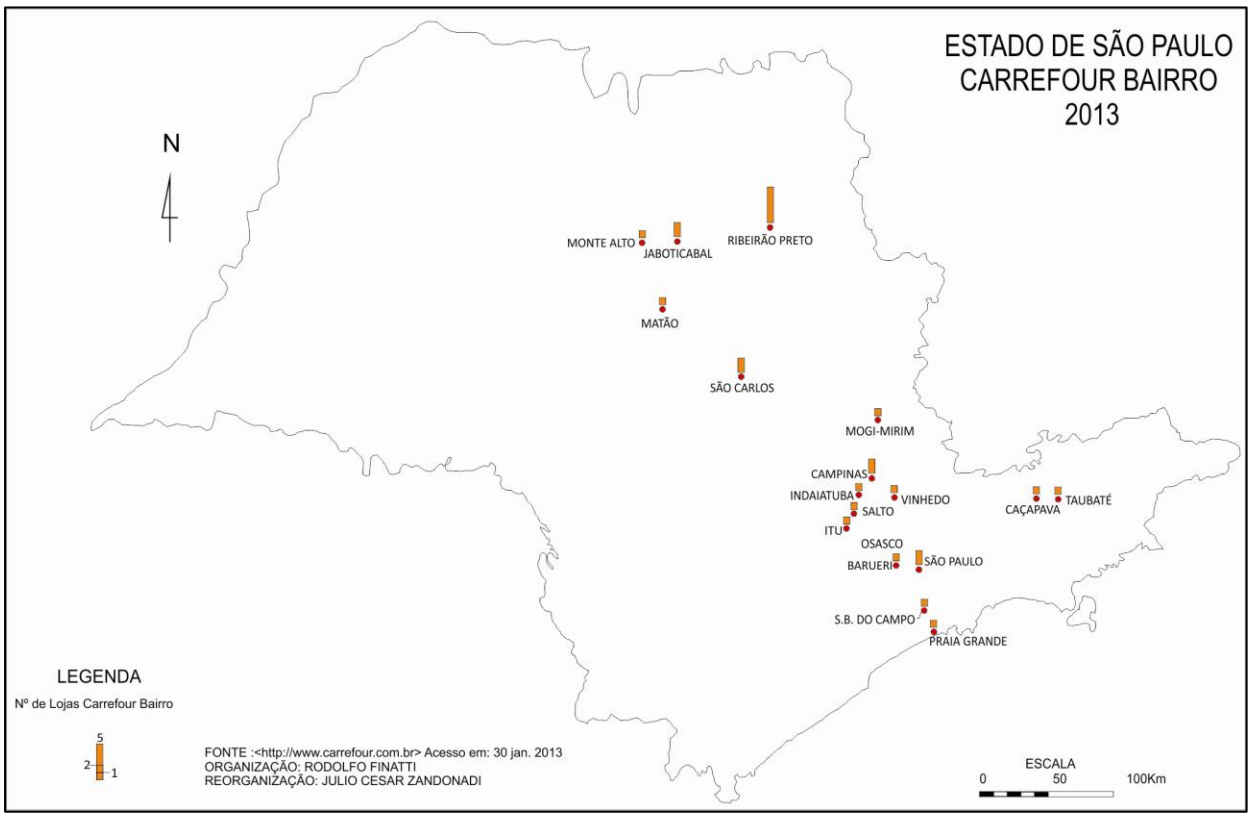
Localização do Hipermercado Carrefour no Estado de São Paulo – 2013



Na FIGURA 26 fica claro a predominância da situação metropolitana à implantação de hipermercados pela rede Carrefour, se concentrando principalmente na cidade de São Paulo, mas também com estabelecimentos em outras cidades que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo e cidade de Campinas. Além da situação metropolitana, podemos observar que a rede Carrefour faz a opção de implantação de hipermercados em cidades com porte populacional médio como Sorocaba, Jundiaí, São José dos Campos, Taubaté, Guarujá, Santos, São Vicente, Presidente Prudente, Piracicaba, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, cidades estas que, principalmente as situadas no oeste e norte do Estado, centralizam grande número de população advinda de municípios circundantes.

FIGURA 27

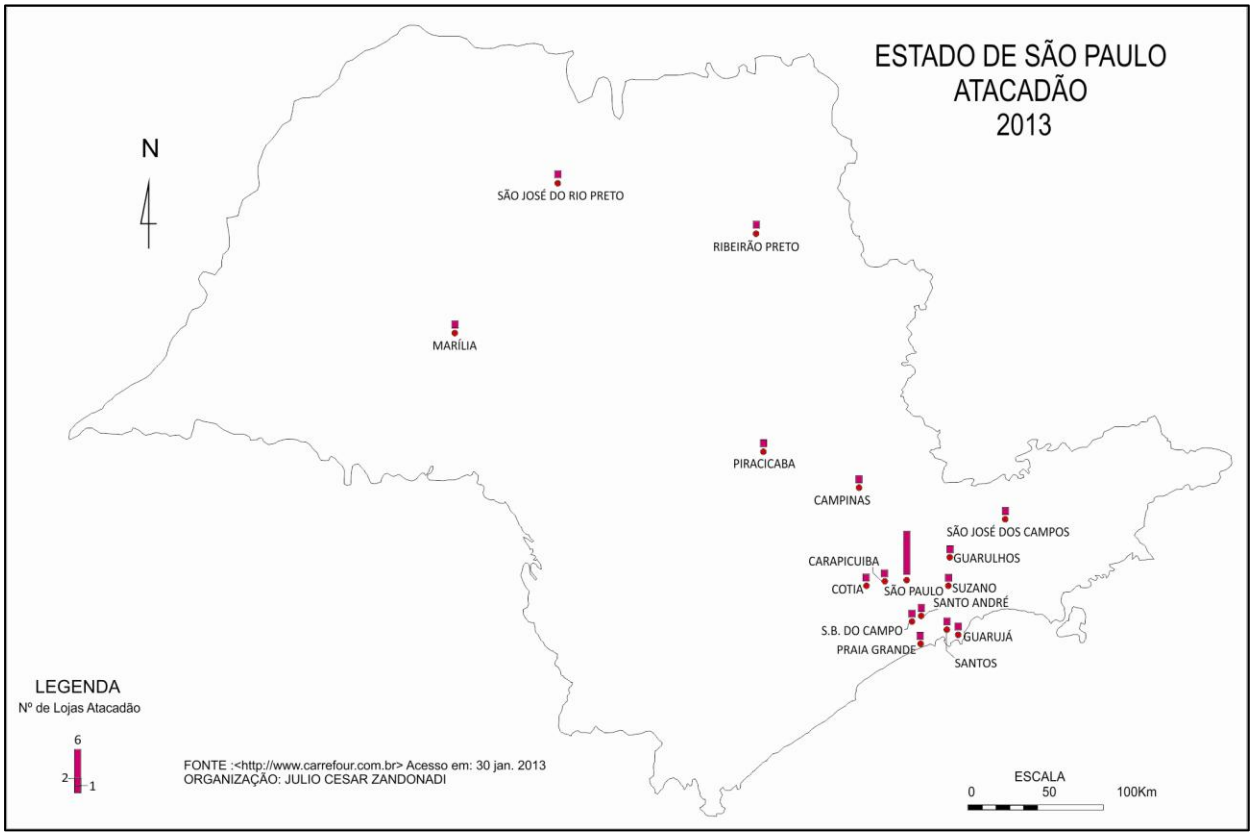
Localização dos Supermercados Carrefour Bairro no Estado de São Paulo – 2013.



Diferentemente dos hipermercados, os supermercados da rede Carrefour não se concentram predominantemente na cidade de São Paulo, tendo localização em maior número na cidade de Ribeirão Preto no nordeste do Estado de São Paulo. Percebe-se que não há a predominância da situação metropolitana na escolha das localizações, porém os estabelecimentos não estão dispersos pelo Estado, mas sim situados em cidades com porte populacional médio e/ou cidades situadas próximas aos eixos rodoviários de fácil acesso, que devido ao pequeno porte do empreendimento, tem-se como hipótese para a escolha, a facilidade de abastecimento de mercadorias. Nota-se também a ausência de estabelecimentos de menor porte da rede nas cidades situadas distante dos centros metropolitanos, no caso no oeste, sudeste e noroeste do Estado de São Paulo.

FIGURA 28

Localização dos estabelecimentos "Atacadão" no Estado de São Paulo – 2013.



No empreendimento da rede Carrefour voltado ao comércio atacadista/autosserviço percebe-se a opção locacional metropolitana, com o predomínio de estabelecimentos situados na cidade de São Paulo e também em cidades que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo. Diante da característica regional deste empreendimento que, em tese, tem como função abastecer outros empreendimentos de menor porte, vê-se que as localizações dos estabelecimentos em situações não-metropolitanas se dão em cidades de porte populacional médio e que centralizam os fluxos populacionais e de mercadorias em suas respectivas regiões, como é o caso de São José dos Campos, Piracicaba, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto e Marília. A mesma análise pode-se aplicar à Praia Grande, que possibilita atender as demandas dos municípios do litoral sul do Estado de São Paulo, enquanto Santos e Guarujá atendem demandas locais e do litoral norte do Estado.

Ao cruzarmos os dados disponíveis pelas empresas organizadas em rede que atuam no Estado de São Paulo, com os dados disponíveis anteriormente do grau de conectividade dos

municípios do Estado de São Paulo, notamos que as escolhas locacionais das empresas que se organizam em rede - que necessitam de elevado grau de conectividade, tanto para os fluxos de informações e capitais, quanto para o deslocamento de mercadorias - são justamente as áreas com elevado nível de conectividade, como pode ser observado nas cidades situadas nas regiões metropolitanas e também nas cidades de porte populacional médio situadas em aglomerações não-metropolitanas e centros urbanos regionais.

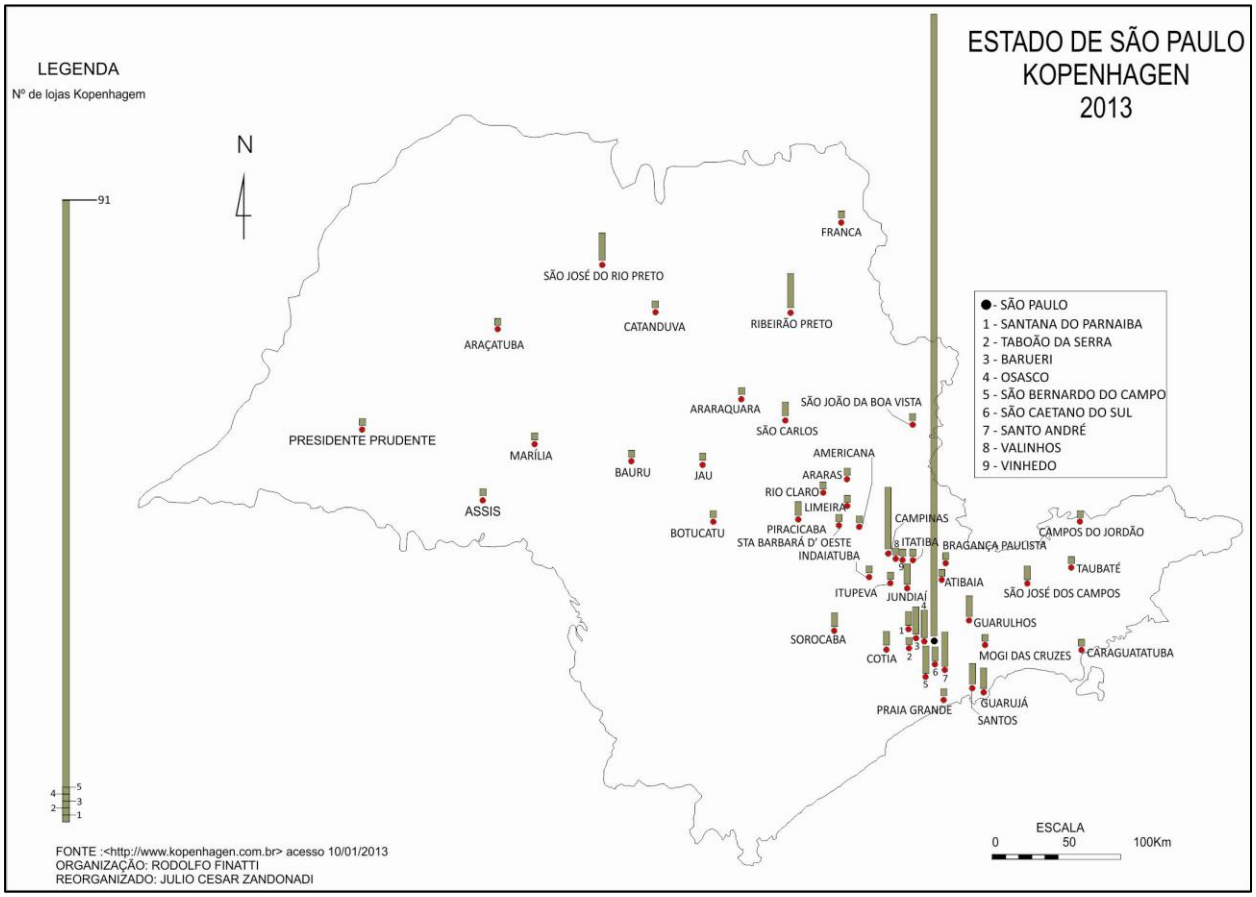
Analisaremos a seguir o padrão de localização das empresas que se organizam em franquias.

Diferentemente da organização em rede, que centralizam as decisões para a expansão da empresa de acordo com lógicas traçadas pelo grupo gestor, a organização em franquias, teoricamente, não demanda lógicas de localização traçadas pelo gestor, mas sim a demanda de franqueados, o que favorece a expansão da empresa.

Nas FIGURAS 29, 30, e 31 visualizaremos a localização de redes de franquias do ramo alimentício, sendo duas destas de capitais nacionais (Kopenhagen e Habib's) e outra de capitais multinacionais (Mc Donald's).

FIGURA 29

Localização dos estabelecimentos Kopenhagen no Estado de São Paulo – 2013



Kopenhagen é uma empresa do ramo alimentício, especializada na produção e comercialização de chocolates, originada em 1943 na cidade de São Paulo, desde 2008 atua no sistema de franquias o que possibilitou a expansão das atividades pela cidade de São Paulo, onde concentra grande parte dos estabelecimentos, e em outras 91 cidades em 25 estados, ou seja, com abrangência nacional e com sede administrativa na cidade de São Paulo.

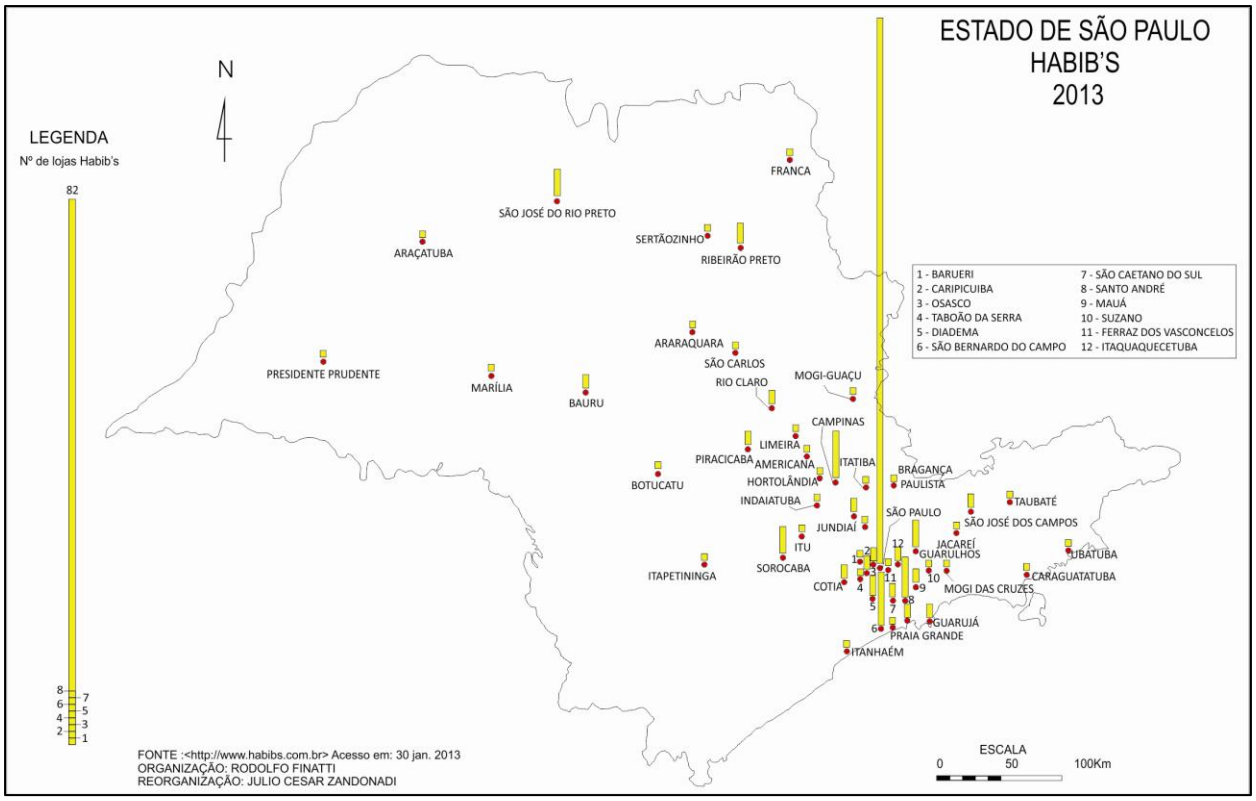
No Estado de São Paulo as franquias se distribuem de modo desigual pelos municípios, privilegiando as aglomerações metropolitanas, tendo maior concentração na cidade de São Paulo, seguida por Campinas, e nas cidades que compõem ambas as aglomerações metropolitanas.

Em situações não-metropolitanas, vemos que as escolhas locacionais não são aleatórias, com a implantação de estabelecimentos em cidades de porte populacional médio, dentre elas Marília, Presidente Prudente, São José do Rio Preto, Catanduva, Ribeirão Preto,

Franca, Araraquara, São Carlos, Bauru, Piracicaba, entre outras, e também cidades voltadas a segmentos turísticos como Campos do Jordão, Caraguatatuba, Guarujá e Praia Grande.

FIGURA 30

Localização dos estabelecimentos da franquia "Habib's" no Estado de São Paulo – 2013



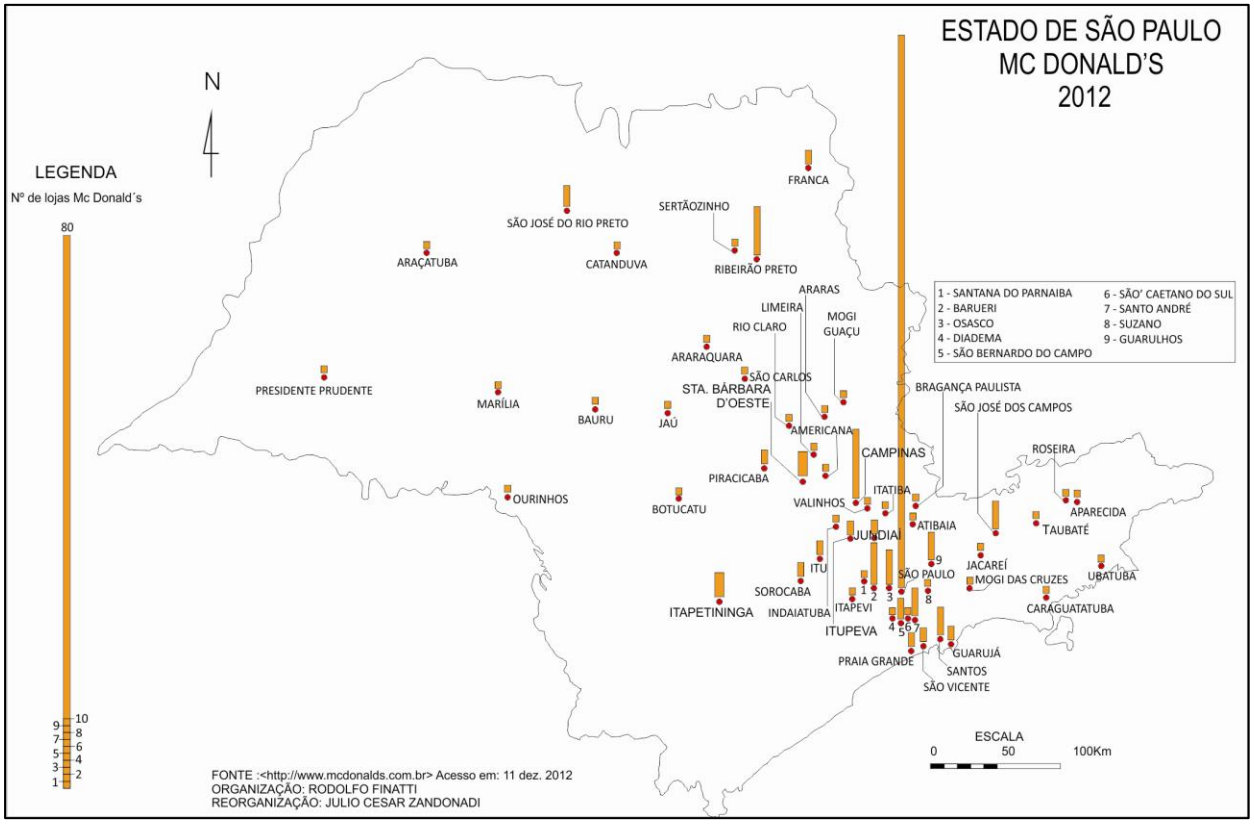
Empresa do ramo alimentício, o Habib's teve sua origem na cidade de São Paulo em 1988, adotando o sistema de franquias em 1992, o que possibilitou a expansão territorial da marca e de estabelecimentos, atingindo 19 Estados brasileiros, dando a marca abrangência nacional,tendo sua sede administrativa situada na cidade de São Paulo.

No Estado de São Paulo a distribuição dos estabelecimentos tem grande concentração na cidade de São Paulo e nos municípios que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, com destaque para a região do ABCD paulista. Vê-se que outro ponto de concentração de estabelecimentos, em menor proporção que a cidade de São Paulo, é na cidade de Campinas, o que nos indica a preferência metropolitana na implantação de estabelecimentos.

Em situações não-metropolitanas, a franquia Habib's não se dispõe aleatoriamente, tendo estabelecimentos em cidades de porte populacional médio tais como Presidente Prudente, Araçatuba, São José do Rio Preto, Ribeirão Preto, Sertãozinho, Franca, Araraquara, São Carlos, Rio Claro, Piracicaba, Marília, Bauru, Sorocaba, Itapetininga, Taubaté, São José dos Campos, entre outras, e cidades litorâneas como Itanhaém, Praia Grande, Santos, Guarujá, Caraguatatuba e Ubatuba.

FIGURA 31

Localização de estabelecimentos da franquia "Mc Donald's" no Estado de São Paulo – 2012



A rede de franquias dos restaurantes "Mc Donald's" originada nos Estados Unidos e com atuação multinacional, teve seu primeiro estabelecimento implantado no Brasil em 1979, na cidade do Rio de Janeiro, sendo que somente em 2007 sob administração do grupo Arcos Dorados, sediado em Buenos Aires – ARG, iniciou sua atuação no sistema de franquias, possibilitando a ampla expansão territorial da marca e de estabelecimentos pelo país.

No Estado de São Paulo a franquia privilegia situações metropolitanas para a implantação de estabelecimentos, como podemos visualizar na FIGURA 31; com a concentração de estabelecimentos nas cidades de São Paulo e municípios que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo; e na cidade de Campinas e alguns municípios que compõem sua Aglomeração Urbana Metropolitana.

Em relação a situações não-metropolitanas, a franquia Mc Donald's optou por cidades de porte populacional médio, dentre elas Araçatuba, Presidente Prudente, São José do Rio Preto, Catanduva, Marília, Ourinhos, Bauru, Botucatu, Jaú, Rio Claro, Ribeirão Preto, Franca, Sorocaba, entre outras, cidades litorâneas como Ubatuba, Caraguatatuba, Guarujá, Santos, São Vicente e Praia Grande; e cidades turísticas como Roseira e Aparecida.

De modo geral, as redes e franquias são parte de projetos de expansão empresarial, as franquias correspondem a um sistema organizacional que agrega outros parceiros à empresa-mãe com o objetivo de melhor comercializar e diminuir custos da expansão de um produto ou serviço (PAIVA, s.d.).

Tanto as franquias, quanto as redes necessitam de uma gestão moderna, diferente do estilo tradicional, nestes tipos de organização as informações e decisões exigem fluidez rápida e dinâmica (PAIVA, s.d.). Diante destas necessidades as escolhas locacionais das empresas que atuam em rede ou franquias optam por locais com alto nível de conectividade, tanto para fluidez material e imaterial. Deste modo, ao sintetizarmos as informações contidas nas figuras que indicam os níveis de conectividade imateriais, dado pelas possibilidades de acesso a informação, e conectividade material, dada pelo acesso por rodovias duplicadas, vê-se que as redes e franquias optam pela implantação de seus estabelecimentos em cidades que contam com níveis superiores de conectividade imaterial e material em relação aos outros municípios que compõem o Estado, neste âmbito dentre as cidades com situação não-metropolitana, as cidades com porte populacional médio, situadas em áreas com elevada conectividade, são os locais preferenciais para a implantação de estabelecimentos pelas empresas de capitais multinacionais e/ou nacionais, em relação aos outros municípios com porte populacional e níveis de conectividade inferiores.

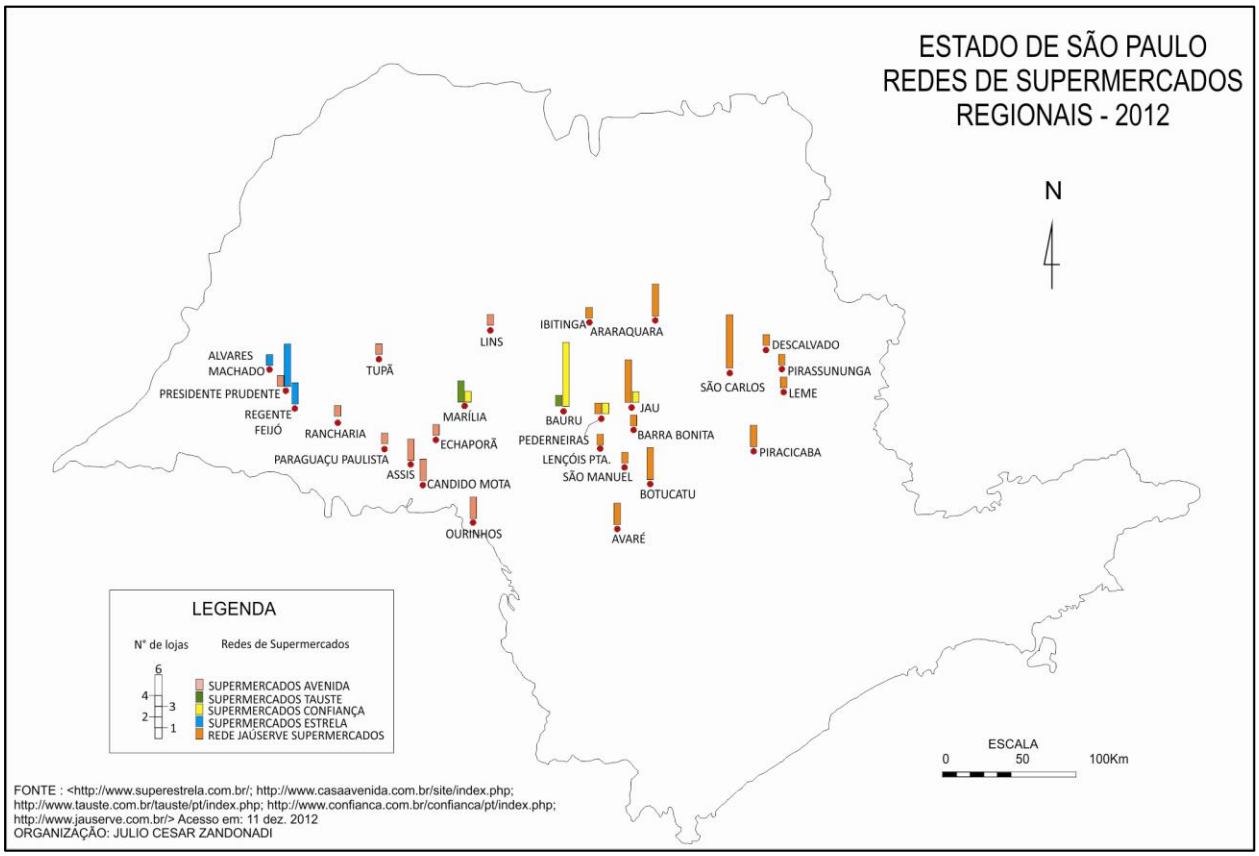
A observação das figuras com a distribuição dos estabelecimentos das empresas organizadas em rede e franquias pelo Estado de São Paulo, apesar de não incluirmos a periodização da implantação dos estabelecimentos, contribui para as análises que apontam para a ocorrência do processo de desconcentração-concentrada (LENCIONI, 1996; BELTRÃO

SPOSITO, 2004) indicando que as empresas se expandem para o interior do Estado de São Paulo, porém, concentram-se em áreas metropolitanas e cidades de porte populacional médio, além de continuar com a gestão destas empresas centralizadas na cidade de São Paulo.

Entretanto, a organização das empresas em rede não é exclusividade de capitais multinacionais ou nacionais, empresas originadas em cidades com situação não-metropolitanas, com controle de capitais nacionais e com sede administrativa nas cidades de origem, começam a expandir sua atuação se apropriando de modelos de organização em rede ou franquias, como é o caso das empresas de comércio varejista de autosserviço que destacamos na FIGURA 32 a seguir:

FIGURA 32

Localização de Empresas de Comércio Varejista de Autosserviço, sediadas em cidades com situações não-metropolitanas – 2012



Na FIGURA 32 destacamos as redes de comércio varejista de autosserviço:

- Supermercados Avenida, originada da cidade de Assis, com o primeiro estabelecimento implantado em 1947, atualmente atua em nove cidades do oeste paulista, tendo como característica de localização de empreendimentos cidades situadas num raio de 100 km da sede da empresa na cidade de Assis, com exceção da cidade de Lins.

- Supermercado Tauste, originado da cidade de Marília, com o primeiro estabelecimento implantado em 1991, atualmente conta com três estabelecimentos, sendo dois na cidade de Marília e um na cidade de Bauru, cidades que centralizam um rol de atividades de suas respectivas regiões e contam com porte populacional médio.

- Supermercado Confiança, originado da cidade de Bauru, com o primeiro estabelecimento implantado em 1983, atualmente conta com estabelecimentos em quatro cidades, sendo Bauru, Jaú e Marília cidades com porte populacional médio e Pederneiras que engloba a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Bauru.

- Supermercado Estrela, originado da cidade de Regente Feijó, com o primeiro estabelecimento implantado em 1983, atualmente conta com seis estabelecimentos, sendo três na cidade sede da região Presidente Prudente e outros dois em Regente Feijó e um em Álvares Machado, cidades que compõem a região administrativa de Presidente Prudente.

- Supermercado Jaú Serve, originado na cidade de Jaú, com o primeiro estabelecimento implantado em 1964, atualmente organizado em rede, conta com estabelecimentos em treze cidades da região central, entretanto centraliza seus estabelecimentos nas cidades de São Carlos e Araraquara.

Percebe-se, a partir dos dados disponíveis na FIGURA 32 e no contexto de expansão das empresas, que capitais de origem local e regional se apropriam de lógicas praticadas por multinacionais ou grandes empresas nacionais tanto em relação a lógicas locacionais e como de expansão das atividades. Outro aspecto relevante é quanto as sedes destas empresas se estabelecerem em cidades de porte populacional médio em situações não-metropolitanas, o que aponta tais locais como detentores de um aparato técnico e tecnológico que possibilitam a organização de empresas em rede, ou seja, com nível considerado de conectividade e também a presença de mão de obra qualificada e especializada.

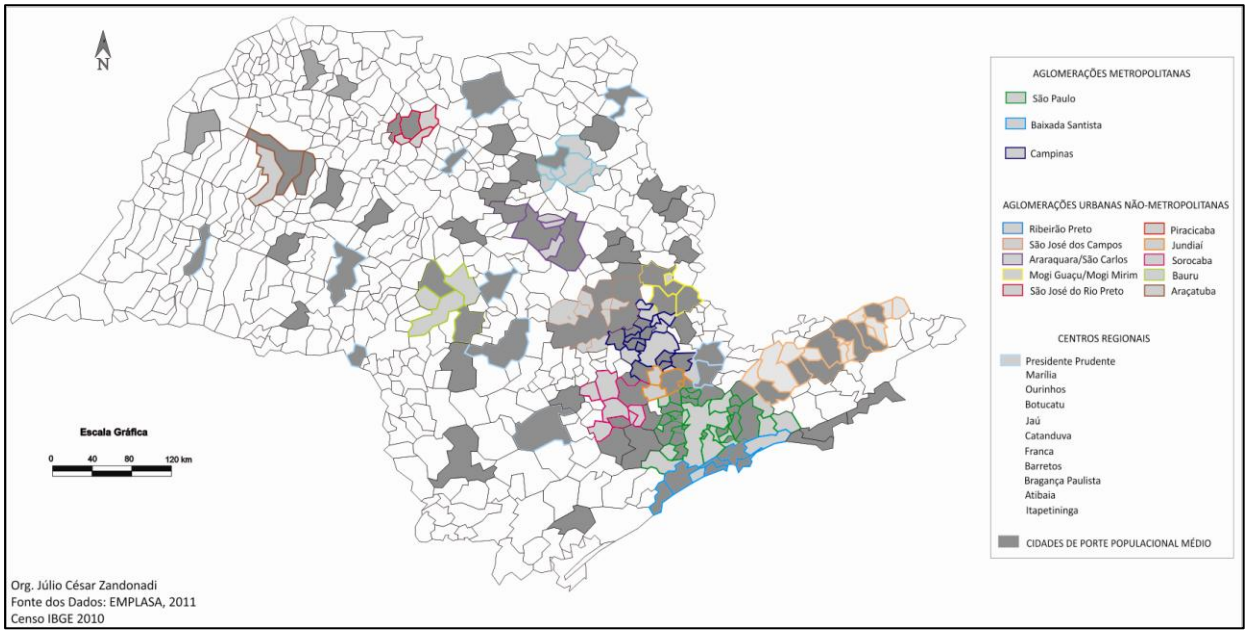
Diante deste contexto de conectividade e localização de empresas organizadas em rede ou franquias, nota-se que em situações não-metropolitanas destacam-se as cidades com porte

populacional médio em relação às outras cidades, o que indica o porte populacional médio para situações não-metropolitanas como importante instrumento de análise na identificação dos locais que exercem atratividade para a reprodução do capital, no caso para a implantação de estabelecimentos pelas empresas que atuam em rede ou franquias.

Na FIGURA 33 destacaremos a localização das cidades com porte populacional médio (50 mil a 500 mil habitantes) e suas respectivas situações em referência a forma espacial que compõe.

FIGURA 33

Localização de cidades com porte populacional médio (50 mil a 500 mil habitantes) e formas espaciais



Na FIGURA 33 percebe-se que as cidades com porte populacional médio se concentram principalmente em situações metropolitanas, tanto na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, quanto a de Campinas e Baixada Santista, em situações não-metropolitanas tais cidades se concentram em Aglomerações Urbanas ou são destacados Centros Regionais (EMPLASA, 2011), apenas 24 cidades de um total de 113 não situam em aglomerações urbanas.

A partir dos dados disponibilizados e apresentados podemos tecer algumas conclusões em relação a caracterização dos níveis de conectividade e acessibilidade das diversas

cidades que compõem o Estado de São Paulo, bem como, traçar um panorama das escolhas locacionais das empresas que atuam em rede ou franquias, e por fim associá-los.

Um primeiro quadro é o das Aglomerações Metropolitanas, que no Estado de São Paulo é onde se concentram os maiores níveis de conectividade e acessibilidade, sendo tal característica determinante na concentração das atividades econômicas apresentadas. Tem-se o destaque, primeiramente as cidades que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, seguido pelas cidades da Aglomeração Urbana Metropolitana de Campinas e, por fim, da Aglomeração Urbana Metropolitana da Baixada Santista.

Contudo, pudemos visualizar que, não apenas situações metropolitanas se concentram os níveis de conectividade, acessibilidade e a atuação de empresas em rede ou franquias. Em situações não-metropolitanas alguns espaços chamam a atenção, por concentrarem tais aspectos em relação a outros espaços.

Vimos que, algumas cidades *"[...] estão em condições de atrair e utilizar – e mesmo exportar – uma parte substancial da renda das outras cidades [...]*" (SANTOS, 2002, p. 298), pois contam com níveis superiores de acessos à internet, de prestadores de servços de internet, de telefones fixos, assinaturas de TV's, agências de correio e estão incluídas no Plano Nacional de Banda Larga, tendo, desta maneira, maiores possibilidades de manter intensos fluxos imateriais com outros espaços, dispõem também de acesso por rodovias duplicadas, o que possibilita intensificação de fluxos materiais, partindo da cidade ou advindo de outros espaços, diante destes aspectos, tais cidades mantém estrutura favorável e vantagens locacionais em relação a outros espaços em situações não-metropolitanas, para a implantação de empreendimentos e reprodução do capital.

Este contexto nos leva a identificar relações de intermediação entre as cidades de porte médio em situações não-metropolitanas, porém em aglomerações urbanas e centros urbanos regionais, e as áreas metropolitanas, principalmente a de São Paulo. Dentre as relações de intermediação, podemos destacar o acesso à informação, marcas e valores produzidos na metrópole, além da drenagem de parte da renda produzida nas situações não-metropolitanas, que são transferidas para a metrópole através da transferência de royalties, que se dão pela atuação de redes e franquias com sede na cidade de São Paulo.

É esta última dinâmica da relação de intermediação que nos remete a refletir sobre as escolas locacionais não-metropolitanas das empresas que atuam em rede ou franquias. Diante do

fato de que, priorizam a implantação de estabelecimentos em cidades com porte populacional médio e situações de aglomeração ou centros regionais, indicando que o principal interesse é o acesso a mercados consumidores locais e também regionais; os elevados níveis de conectividade são essenciais tanto para a gestão dos estabelecimentos, como também para a transferência de renda e; a acessibilidade, priorizada por facilitar os fluxos de pessoas ligadas à gestão, como também consumidores, e também de mercadorias.

Esta análise, também possibilita a identificação de dois circuitos da economia no contexto da rede urbana paulista. Primeiramente, um circuito superior, que antes englobava apenas as áreas metropolitanas, atualmente incorpora as Cidades Médias, podendo ser consideradas zonas dinâmicas do Estado de São Paulo, possuindo condições locais e regionais necessárias e favoráveis para a reprodução de capitais de diversas escalas, tanto locais como multinacionais. Também, reconhecemos um circuito inferior, cidades com níveis baixos de conectividade e excluídas de iniciativas públicas para aumento dos níveis de conectividade, baixo nível de acessibilidade, por não serem servidas por rodovias duplicadas e excluídas das iniciativas locacionais de empresas que atuam em redes ou franquias, diante de tais características tais cidades se incluem num circuito inferior da economia no bojo da rede urbana, mas também se incluem marginalmente no circuito superior da economia, principalmente através do consumo e drenagem da renda para as áreas metropolitanas, o qual se faz pelos deslocamentos de populações visando o consumo para Cidades Médias ou Metrópoles, contribuindo para o fortalecimento desta estrutura urbana caracterizada por Metrópoles e Cidades Médias polarizadoras e empobrecendo ainda mais os outros espaços que compõem a rede urbana.

Neste panorama, assinalamos como chave para conceituação de Cidades Médias a situação geográfica do centro urbano, o qual se dá impreterivelmente em situações de aglomeração urbana ou centro urbano regional, pois as relações de intermediação só ocorrem em cidades com tais situações geográficas.

No capítulo 3 traremos outros indicativos para a conceituação de Cidades Médias, que é a análise de cidades de porte populacional médio de situações geográficas em aglomerações urbanas distintas. Com tal análise, buscaremos observar se de acordo com sua situação a cidade com porte populacional médio exercerá "funções" regionais distintas, sejam centrais ou periféricas.

Veremos os casos das cidades de Taboão da Serra, São Carlos e Marília, a partir da distribuição de atividades que promovam a concentração de capitais e fluxos no âmbito de suas respectivas situações geográficas, deste modo, definindo suas "funções" regionais, e incluindo na análise para conceituação de Cidades Médias, não apenas os dados disponíveis neste capitulo, mas também a caracterização da distribuição da centralidade interurbana.

Capítulo III

Distinguindo Cidades Médias e Cidades de Porte Médio: Uma análise comparativa das situações geográficas de Taboão da Serra, São Carlos e Marília

No Capítulo anterior apontamos alguns indicativos que permitem identificar cidades que exercem funções intermediárias no âmbito da rede urbana paulista, dentre os quais destacamos o nível de conectividade, a situação em aglomerações urbanas e centros regionais e o fato de ter porte populacional médio (50 mil a 500 mil habitantes).

Entretanto, diante destes indicativos podem-se ocorrer generalizações, que definem as **Cidades Médias** como sendo as que possuem porte populacional médio, alto nível de conectividade e atuação de capitais nacionais e multinacionais. Tais análises permitem uma aproximação da definição das **Cidades Médias**, associando-as à presença e à atuação em redes urbanas regionais. Mas somente com a análise das funções que tais cidades exercem em suas respectivas redes urbanas regionais é que podemos definir suas funções de intermediação entre suas regiões e a metrópole.

Deste modo, neste capítulo propomos comparar as funções regionais exercidas por cidades de porte populacional médio situadas em aglomerações urbanas distintas, traçando suas funções regionais como indicativo que apontará para os níveis de centralidades interurbanas que cada cidade exercerá no âmbito da rede urbana regional. Desta maneira, poderemos identificar cidades que exercem funções centrais nas redes regionais e outras que exercem funções periféricas ou complementares. Com isso, somando-se aos indicativos destacados, objetivamos contribuir para a definição das **Cidades Médias** no âmbito da rede urbana paulista.

Propomos para a análise três cidades de porte populacional médio situadas em aglomerações urbanas distintas, sendo uma em aglomeração metropolitana, outra em aglomeração não-metropolitana e outra se constitui um centro urbano regional. Através de determinação por pares recíprocos[38], definimos as cidades de Taboão da Serra, situada na

[38] A descrição da metodologia utilizada para a determinação das cidades do recorte territorial da análise esta disponível no Apêndice, que detalha os procedimentos metodológicos utilizados na no curso da pesquisa.

Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo; São Carlos, situada na Aglomeração Urbana Não-metropolitana de Araraquara-São Carlos e; Marília, um Centro Urbano Regional[39].

Para constatar as funções exercidas pelas cidades no âmbito de suas respectivas redes urbanas regionais, alavancamos alguns indicativos que apontam os locais de concentração dos capitais e fluxos de populações no âmbito das aglomerações urbanas, sendo que, identificamos tais aglomerações como as respectivas redes urbanas regionais das cidades destacadas.

Com o intuito de apontar a concentração de capitais nas distintas aglomerações urbanas definimos como variáveis:

- Percentual em relação à aglomeração do Valor Adicionado na Agropecuária;
- Percentual em relação à aglomeração do Produto Interno Bruto;
- Percentual em relação à aglomeração da concentração da população;
- Percentual em relação à aglomeração dos Vínculos Empregatícios na Agropecuária;
- Percentual em relação à aglomeração dos vínculos empregatícios no comércio;
- Percentual em relação à aglomeração dos vínculos empregatícios em serviços;
- Percentual em relação à aglomeração dos vínculos empregatícios na indústria.

Como indicativos que busquem apontar os locais de concentração dos fluxos populacionais nas distintas aglomerações definimos como variáveis:

- Percentual em relação à aglomeração da concentração da população;
- Percentual em relação à aglomeração do número de matriculas no ensino fundamental;
- Percentual em relação à aglomeração do número de matriculas no ensino médio;
- Percentual em relação à aglomeração do número de matriculas no ensino superior;
- Percentual em relação à aglomeração de unidades básicas de saúde;
- Percentual em relação à aglomeração de leitos de Unidades de Terapia Intensiva (UTI);
- Percentual em relação à aglomeração de estabelecimentos de serviços administrativos;
- Percentual em relação à aglomeração de agências bancárias.

[39] Para a definição das Aglomerações Urbanas do Estado de São Paulo foi utilizado a análise do IPEA/UNICAMP (1999), atualizado pela EMPLASA (2011).

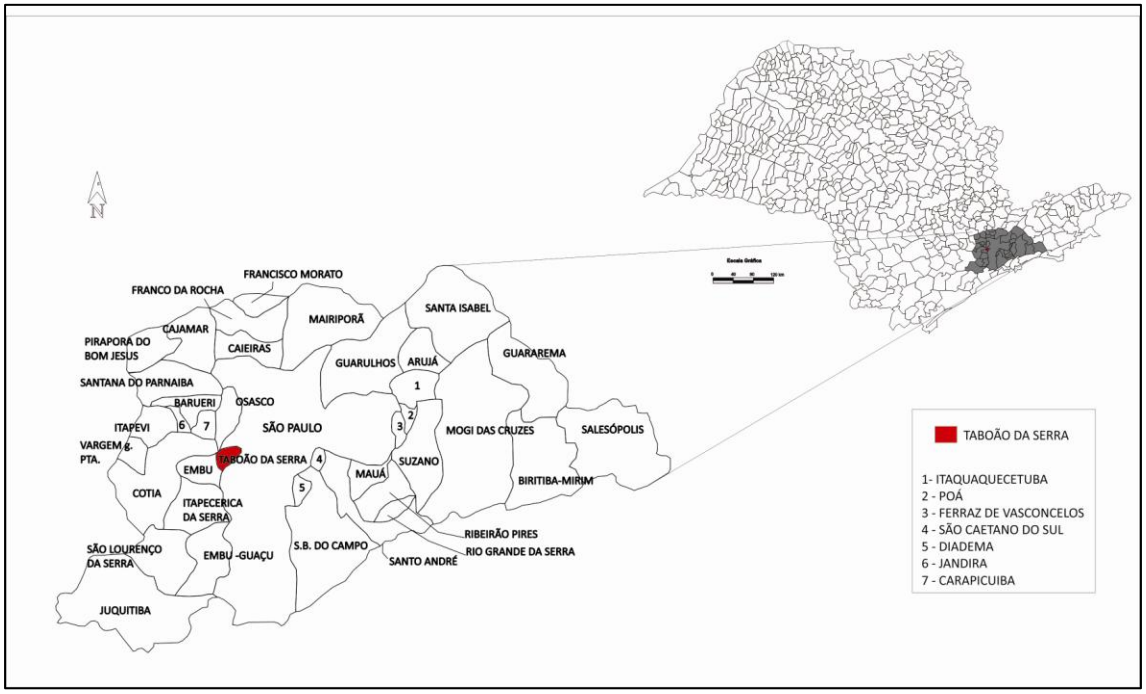
3.1. Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo e a situação de Taboão da Serra

Situada no sudeste do Estado de São Paulo a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo tem como sede e núcleo central o município de São Paulo, englobando outros 38 municípios, como podemos visualizar na FIGURA 34 a seguir:

FIGURA 34

Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2013

Localização do Município de Taboão da Serra



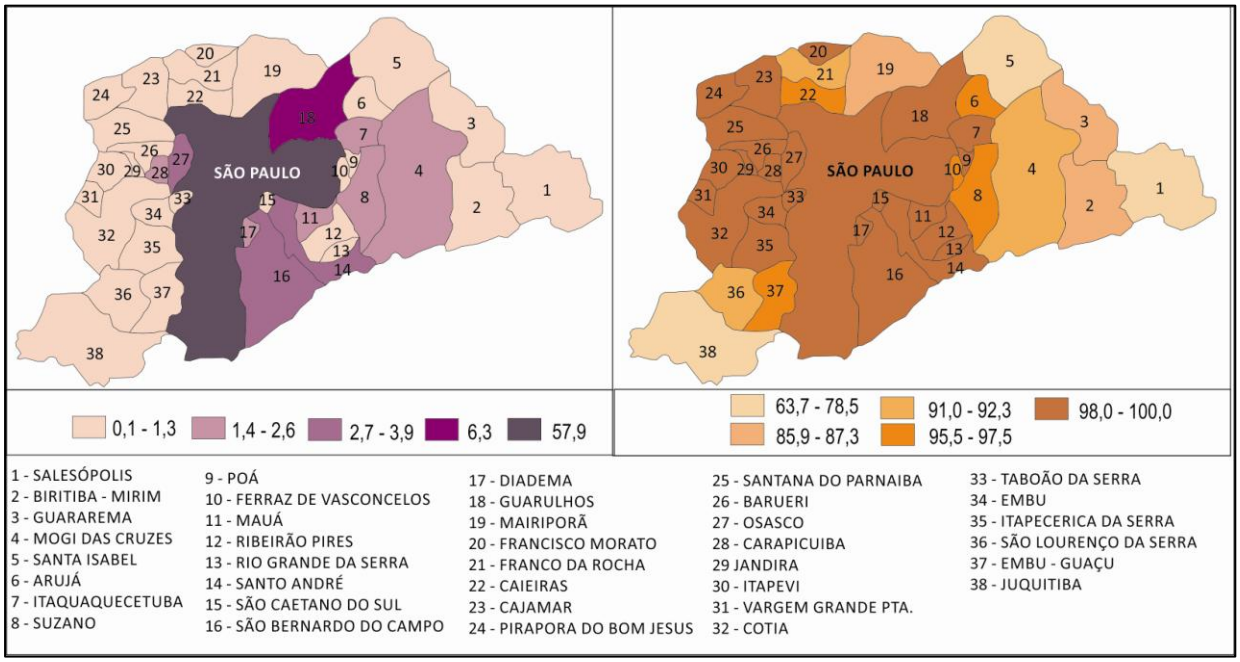
Org. ZANDONADI, Júlio César

No âmbito da aglomeração, Taboão da Serra se localiza ao centro-oeste, fazendo limites com o município de São Paulo a leste, norte e sul, Embu das Artes ao sudoeste e Cotia a oeste. Veremos que tal localização insere Taboão da Serra em uma situação metropolitana, o que particulariza suas dinâmicas intraurbanas.

De acordo com o Censo IBGE - 2010, a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo é a mais populosa do Brasil, contanto com 19.427.863 habitantes, contudo tal população não se distribui homogeneamente pela Aglomeração, como podemos visualizar na FIGURA 35.

FIGURA 35

Distribuição da População em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo e Taxa de Urbanização – 2010



Fonte: Censo IBGE, 2010
Org. ZANDONADI, Júlio César

Observa-se que a população metropolitana concentra-se principalmente no município de São Paulo, com 57,9% da população, outros municípios se destacam com menores níveis de concentração, chama a atenção a oeste os municípios de Osasco e Carapicuíba, ao norte Guarulhos, ao sul Diadema, São Bernardo do Campo, Mauá e Santo André e a leste Itaquaquecetuba, Suzano e Mogi das Cruzes. Entretanto, é relevante notarmos que os municípios com menores índices de concentração da população na Aglomeração situam-se nos extremos norte, leste e oeste, apontando que a proximidade com o município de São Paulo é um indicativo de elevado porte populacional.

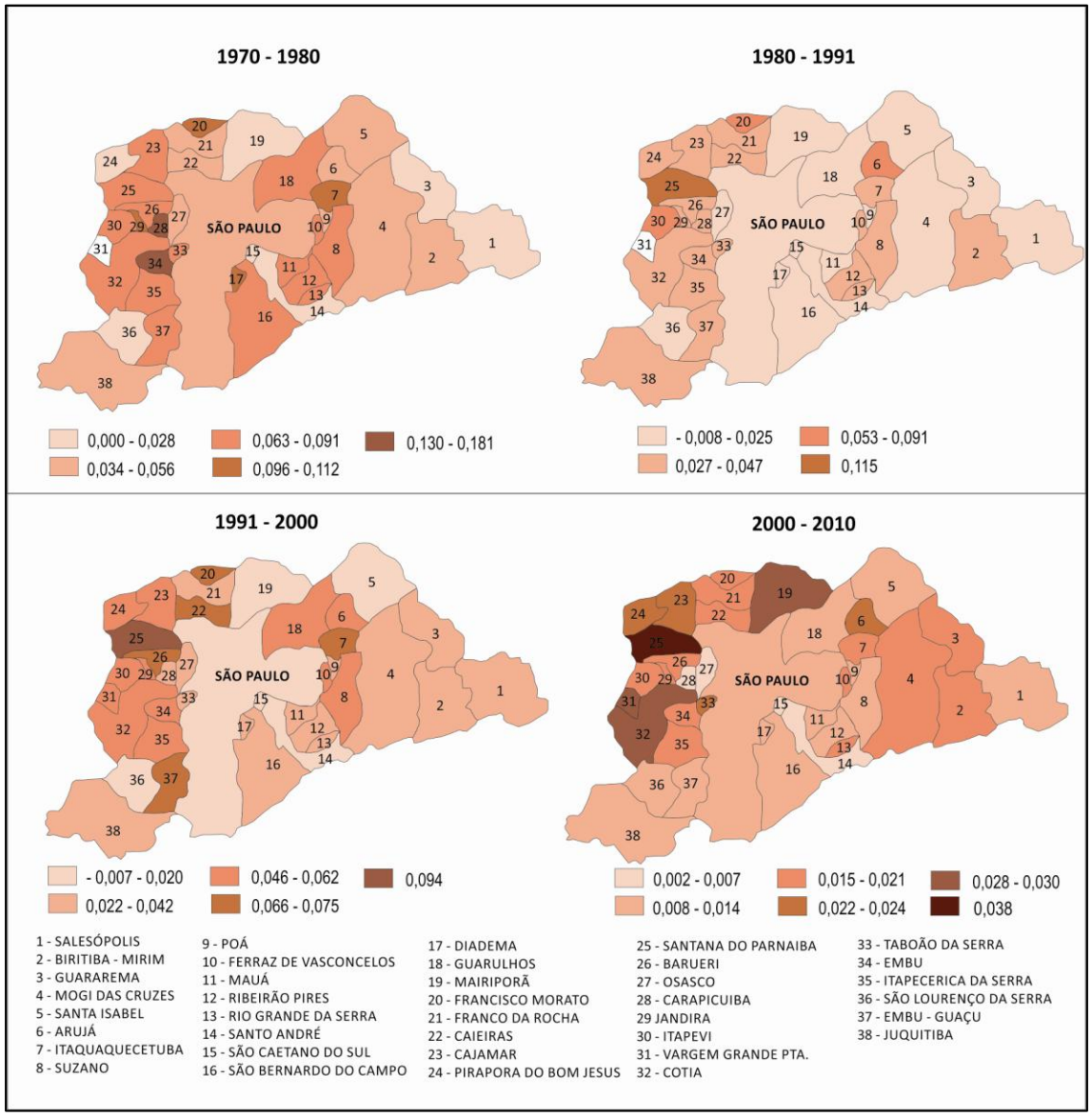
Taboão da Serra, apesar da proximidade com o município de São Paulo, não tem grande participação relativa quanto ao porte populacional na Aglomeração Metropolitana, contanto com 1,3% da população total da Aglomeração, contudo, a pouca participação neste total, pode ser explicada pela elevada taxa de urbanização, apontando para a saturação na ocupação do espaço intraurbano do município. Com 100% da população residente na área urbana, e uma elevada densidade populacional (11.971,31 hab/km²), possui uma dinâmica de adensamento

populacional que também se observa nos demais municípios a oeste da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, e também ao sul, porém há exceções quanto às elevadas taxas de urbanização: com índices relativamente altos (85,9% a 97,5%) vemos os municípios de Caieiras, Franco da Rocha e Mairiporã ao norte, Ferraz de Vasconcelos, Arujá, Suzano, Mogi das Cruzes, Guararema e Biritiba - Mirim ao leste e nordeste, São Lourenço da Serra e Embu – Guaçú no sudoeste da Aglomeração; já os municípios com menores taxas de urbanização situam-se nos extremos leste (Salesópolis), no nordeste (Santa Isabel) e sudoeste (Juquitiba), com taxas de urbanização inferiores a 78,5%, municípios que também contam com níveis inferiores de população em relação ao montante da aglomeração metropolitana.

Tendo em vista o grau de urbanização dos municípios que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, percebe-se que a proximidade com o município de São Paulo é um fator significativo para o elevado porte populacional e pela alta taxa de urbanização, deste modo, podemos associar a dinâmica populacional com dinâmicas urbanas da Aglomeração Metropolitana, que podemos identificar observando a FIGURA 36 a seguir, que demonstra a dinâmica de crescimento populacional dos municípios que compõem a Aglomeração.

FIGURA 36

Evolução Populacional dos Municípios que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – Taxa Geométrica – 1970 a 2010



Fonte: Censo IBGE, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Org. ZANDONADI, Júlio César.

De modo geral nota-se um crescimento desigual nos períodos destacados, sendo que a década de 1970 possui maiores índices de crescimento, seguida pela década de 1980, desacelerando a partir dos anos 1990 e com crescimento em níveis bem inferiores aos demais durante a década de 2000.

Nos anos de 1970, o que se vê é o crescimento dos municípios no redor imediato de São Paulo, com destaque para os municípios situados a oeste, os quais com exceção de São Lourenço da Serra, Juquitiba e Pirapora do Bom Jesus, tem crescimento populacional acentuado acima dos 0,063 de taxa geométrica. Neste momento, outros municípios também tiveram crescimento destacado, tais como Francisco Morato ao norte, Itaquaquecetuba a leste e Diadema ao sul da Aglomeração. Nesta década de acentuado crescimento, Baeninger (2002) associa-o às forças centrípetas que impulsionaram a emigração das áreas de fronteiras agrícolas em direção às cidades maiores, diante de um contexto de mecanização e mudanças de relações de trabalho no campo[40], e a demanda por mão de obra nos grandes centros urbanos como São Paulo, tendo em vistas o aquecimento do setor da construção civil, com obras públicas, como o metro e a duplicação de rodovias, acentuando fluxos migratórios para a Aglomeração Metropolitana.

Apesar do desaceleramento do crescimento nas décadas posteriores (1980 – 1991; 1991 – 2000; 2000 – 2010) observa-se dinâmicas populacionais relevantes para o entendimento da formação da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo. Percebe-se que o município de São Paulo teve crescimento em níveis inferiores que a maioria dos municípios que compõem a Aglomeração nos quatro períodos. Destaca-se nos quatro períodos o maior crescimento dos municípios situados a oeste da aglomeração, sendo que, somente a partir da década de 2000 os municípios a leste da Aglomeração apresentam crescimentos em níveis superiores. Nota-se que nos períodos entre 1970-1980, 1980-1991 e 2000-2010 os municípios situados ao extremo norte, nordeste, leste, sudoeste e noroeste (Mairiporã, Santa Isabel, Guararema, Salesópolis, São Lourenço da Serra, Juquitiba e Pirapora do Bom Jesus) apresentam crescimentos inferiores aos demais municípios.

Tal dinâmica nos aponta a ocorrência de processos de dispersão da população do município de São Paulo para os demais municípios que compõem a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, principalmente os que fazem limites com o município central da Aglomeração. Reis (2007) destaca, ao enfatizar tal dinâmica, que dentre os motivos para a dispersão da população estão o elevado preço do solo urbano, que ocasiona o deslocamento do local de moradia da mão de obra atuante na cidade de São Paulo para municípios periféricos, mas

[40] Implantação do Estatuto do trabalhador rural em 1963 e a expansão dos direitos previstos na CLT em 1973 ao trabalhador rural, o que encareceu a mão de obra no campo, favorecendo a preferência à mecanização.

também o deslocamento de populações de elevado poder aquisitivo para loteamentos fechados e condomínios horizontais situados em municípios periféricos da aglomeração metropolitana.

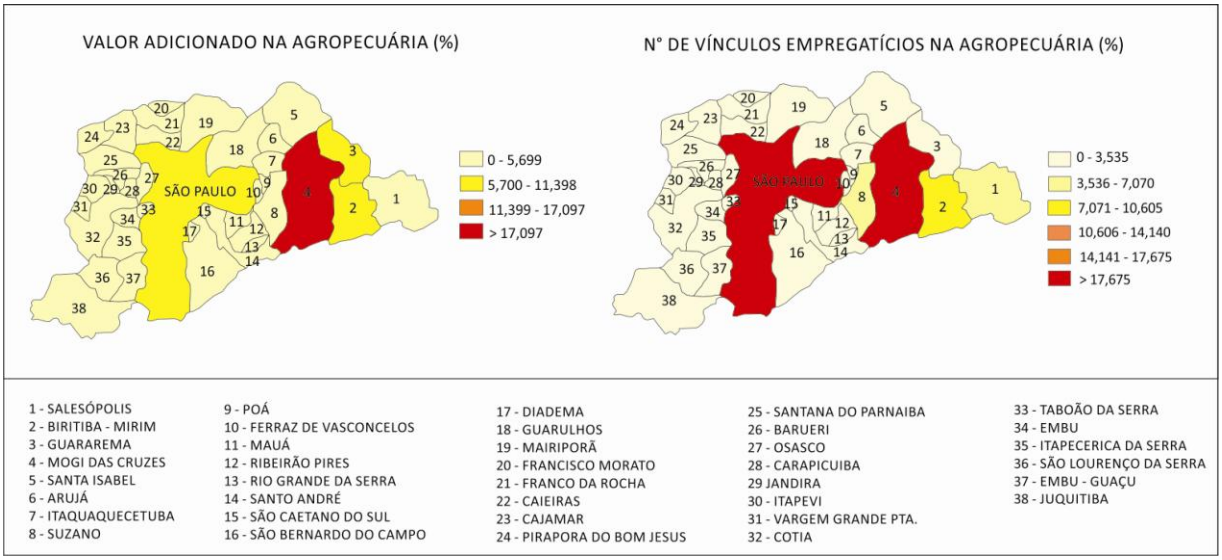
Neste contexto, Taboão da Serra nos quatro períodos destacados na FIGURA 36 atravessou momentos de crescimento populacional, tendo como interregnos de maior crescimento a década entre 1970 a 1980. Percebe-se também que nos outros períodos (1980-1991; 1991-2000; 2000-2010) o município teve crescimento superior ao município núcleo da aglomeração.

Diante de tal contexto, podemos afirmar que a urbanização e formação da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo se deu, e continua se dando, a partir da dispersão das dinâmicas urbanas da cidade de São Paulo para as outras cidades que englobam a aglomeração. Neste primeiro momento, pudemos observar a centralização da população na capital paulista, entretanto, a seguir ocorrem processos de dispersão desta e também da urbanização, pois como vimos na FIGURA 36, os municípios que ganham populações são predominantemente urbanos, e neste contexto se enquadra Taboão da Serra, que as características da urbanização e organização em relação a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo podemos compreender ao analisar a distribuição das atividades econômicas, as quais geram capitais, mas também concentram fluxos no âmbito da aglomeração.

Dentre as atividades que geram capitais, primeiramente vemos na FIGURA 37 a distribuição do Valor Adicionado da Agropecuária, que diz respeito ao valor que a atividade agropecuária agrega aos produtos, distribuídos pelos municípios que compõem a situação geográfica da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo. Ainda na FIGURA 37 também pode-se visualizar a distribuição dos vínculos empregatícios na agropecuária nos municípios que englobam a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo.

FIGURA 37

Valor Adicionado e Vínculos Empregatícios na Agropecuária em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo - 2008



Fonte dos Dados: Fundação SEADE;
Org. ZANDONADI, Júlio César

Na FIGURA 37 vê-se a distribuição desigual pelos municípios do Valor Adicionado na Agropecuária produzido na Aglomeração, bem como os vínculos empregatícios neste setor, sendo que, em ambos os casos vemos a concentração dando-se nos mesmos municípios, com destaque para os municípios de São Paulo e os situados ao leste da Aglomeração, dentre eles, Suzano, Mogi das Cruzes, Guararema, Biritiba – Mirim e Salesópolis. Destes, apenas os situados a leste mantém percentual considerável, em relação ao total, de população residente nas áreas rurais dos respectivos municípios.

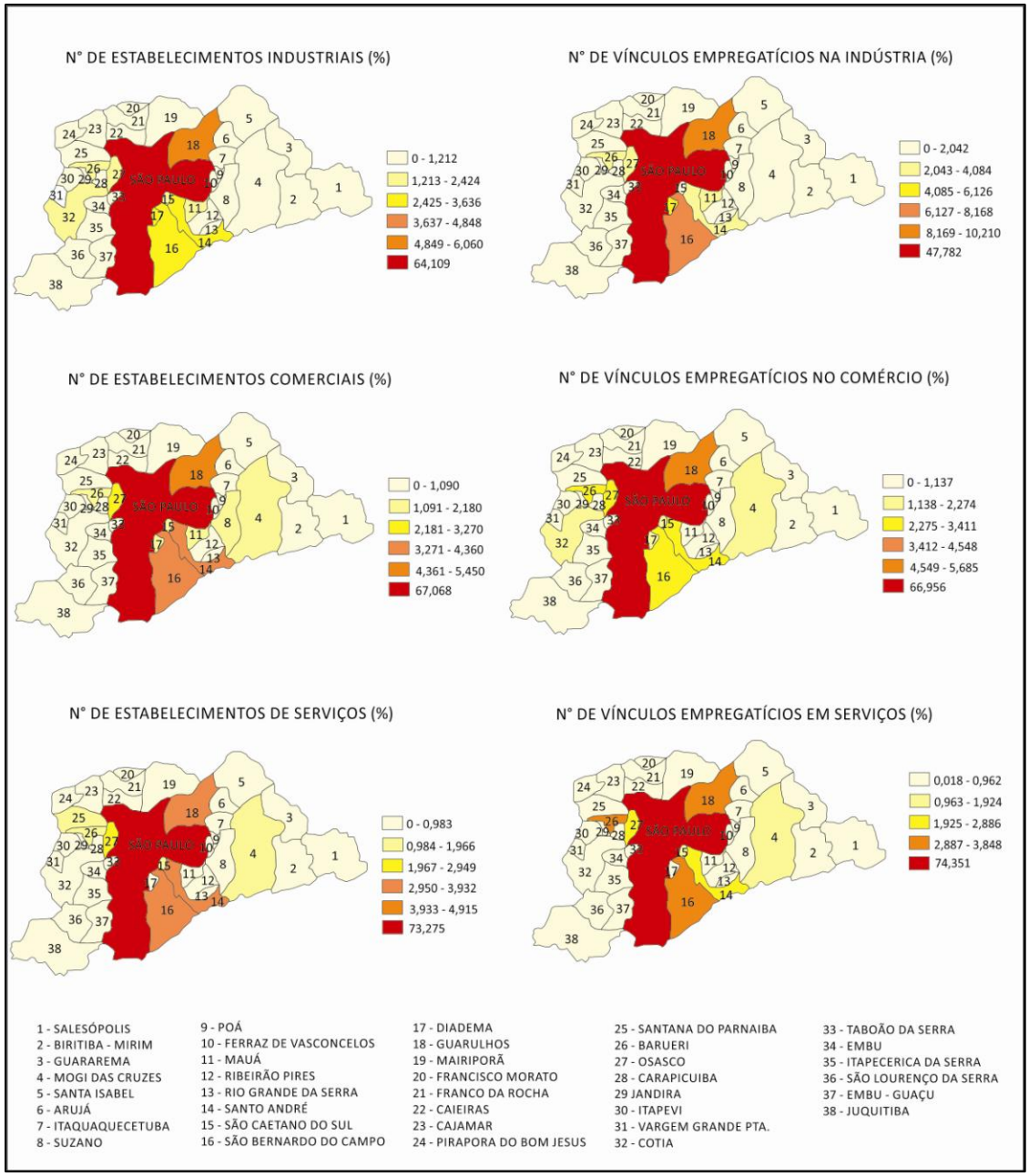
Em relação à Taboão da Serra, tanto se tratando de Valor Adicionado na Agropecuária, quanto ao número de vínculos empregatícios na agropecuária, os números são nulos ou insignificantes no contexto da Aglomeração. Vemos como principal razão a inexistência de populações residentes nas áreas rurais, bem como a escassez de tais áreas, já que há o predomínio de atividades urbanas no município.

Quanto à distribuição de capitais no bojo da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, a análise da localização de atividades econômicas urbanas e da distribuição dos estabelecimentos industriais, comerciais e de serviços nos permite compreender as opções dos capitais para a escolha de determinados lugares para a implantação de seus estabelecimentos, além de apontar indícios de quais são os destinos das populações residentes na Aglomeração, ou

mesmo de outros lugares para o consumo. Outro dado relevante que aponta a distribuição de capitais é o destino da mão de obra, a qual sinaliza o porte das empresas, o destino de fluxos da força de trabalho e a concentração de renda, dados que podemos visualizar na FIGURA 38:

FIGURA 38

Número de estabelecimentos e vínculos empregatícios na indústria, comércio e serviços em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2010



Fonte dos Dados: Fundação SEADE;
Org: ZANDONADI, Júlio César

Vemos que há disposição desigual das atividades econômicas no âmbito da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo. Primeiramente, fica evidente a grande concentração das atividades econômicas e dos vínculos empregatícios no município de São Paulo, concentrando 64% dos estabelecimentos industriais, 67% dos comerciais e 73,2% dos de serviços, quanto à mão de obra o quadro é semelhante em relação à concentração em São Paulo, no caso do comércio com 67% e serviços 74,3%, apenas com níveis inferiores no caso dos empregos na indústria, o qual concentra 47,7% da mão de obra empregada neste setor na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo.

Outro aspecto da disposição das atividades econômicas na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo é a correspondência na distribuição das atividades e quantidade de vínculos empregatícios nas três atividades destacadas, industrial, comercial e serviços, tendo além de São Paulo, como local de primazia das atividades econômicas, outros municípios que também se destacam no âmbito da Aglomeração nas diversas atividades, como Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André, Diadema, São Caetano do Sul, Osasco e Barueri.

Com menor destaque regional, temos em relação aos estabelecimentos industriais o município de Cotia, que apesar de contar com 2% dos estabelecimentos da Aglomeração, concentra pouca mão de obra. Suzano e Mogi das Cruzes, ao leste, aparecem com destaque quanto ao número de estabelecimentos comerciais, enquanto apenas Mogi das Cruzes concentra parcela considerável de mão de obra no setor, já Cotia aparece com número relevante de trabalhadores no setor, entretanto com poucos estabelecimentos.

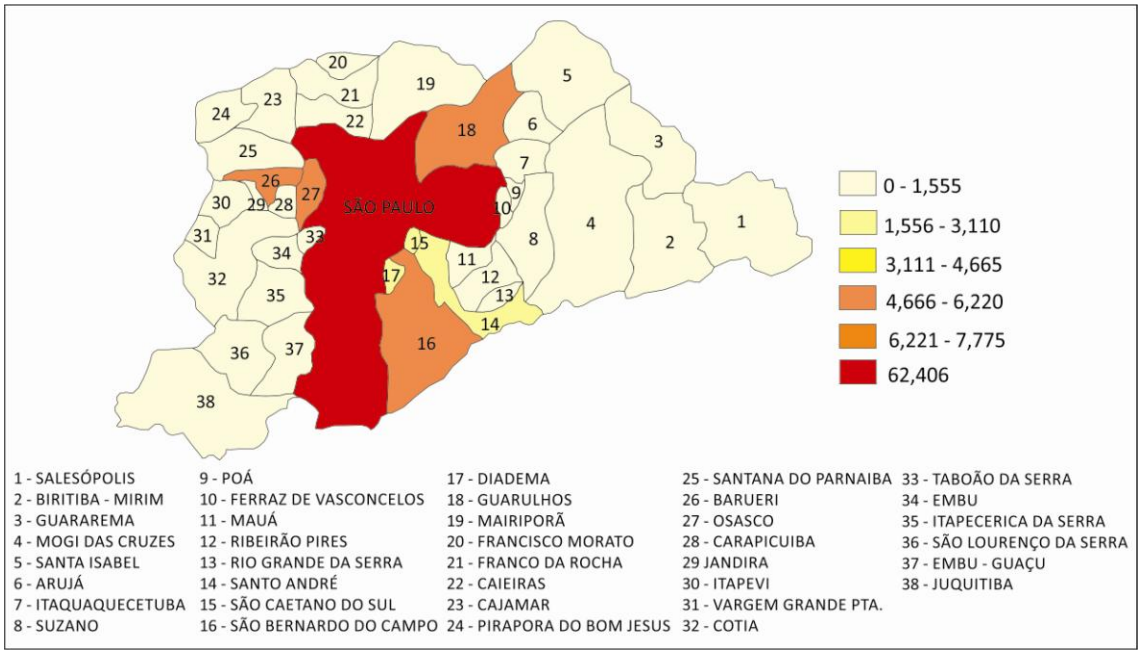
Em relação aos estabelecimentos e mão de obra em serviços, além dos municípios com destaque citados anteriormente, Mogi das Cruzes e Santana do Parnaíba também obtém relativo destaque.

Vê-se que o município de Taboão da Serra não exerce níveis de centralidade de atividades econômicas, relevantes em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, o que indica o pouco dinamismo das atividades econômicas no município e "dependência" em relação à produção e consumo em outros municípios da Aglomeração.

Vejamos se esta distribuição desigual das atividades econômicas pela Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo repercute em desiguais níveis de produção de capitais:

FIGURA 39

Produto Interno Bruto dos municípios em relação à Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2008



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

Observa-se que a distribuição do PIB produzido na Aglomeração se assemelha com a concentração das atividades, sendo a maior parcela (62,4%) no município de São Paulo. Destacando-se em menor relevância os municípios de Guarulhos, Barueri, Osasco e São Bernardo do Campo.

A análise da distribuição das atividades econômicas na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo permite-nos algumas conclusões a respeito da dinâmica da metrópole e da situação geográfica composta pela aglomeração. Primeiramente, é notável a distribuição desigual das atividades, bem como a grande centralização e concentração no município de São Paulo. Outro aspecto que se percebe é a divisão territorial do trabalho, a leste têm-se os municípios que contam com menores taxas de urbanização da população, que coincidentemente são os municípios que concentram maiores níveis de Valor Adicionado na Agropecuária e maior número de vínculos empregatícios no setor, destacamos os municípios de Mogi das Cruzes, Biritiba-Mirim e Guararema.

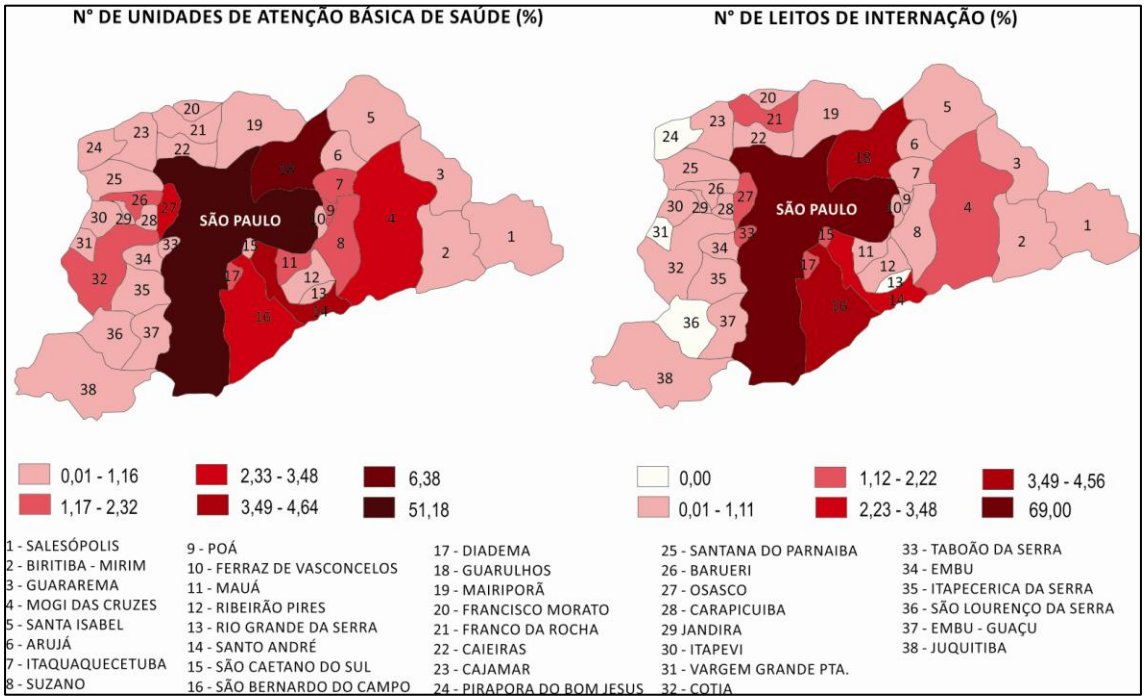
Quanto às atividades urbanas (indústria, comércio e serviços) os municípios ao sul: Diadema, São Caetano do Sul, São Bernardo do Campo, ao nordeste: Guarulhos, e a oeste:

Osasco e Barueri, além de São Paulo, concentram números relevantes de estabelecimentos e pessoal ocupado, coincidentemente são municípios que contam com os maiores níveis populacionais e também taxas de urbanização predominantes. Contudo, não podemos associar diretamente elevadas taxas de urbanização com concentração de estabelecimentos e mercado de trabalho urbano, tendo diversos municípios, principalmente aqueles com limites com São Paulo, elevadas taxas de urbanização, porém sem grandes concentrações de estabelecimentos e mercado de trabalho urbano. Tal quadro nos indica outro aspecto da divisão territorial do trabalho na Aglomeração Metropolitana de São Paulo, que são os municípios que exercem funções de "moradia" no âmbito da aglomeração.

Além da distribuição desigual de capitais pela aglomeração, para compreendermos a organização e caracterização da situação geográfica da Aglomeração Metropolitana de São Paulo é relevante analisarmos os destinos dos fluxos populacionais no âmbito da metrópole. Um dos aspectos da distribuição dos fluxos já evidenciamos, pois a partir da distribuição dos estabelecimentos e mercado de trabalho, tem-se a indicação para onde se concentram os fluxos das populações em busca de consumo de bens e serviços, bem como para acesso ao mercado de trabalho. É relevante também, para a análise da situação, investigar outros tipos de fluxos, principalmente os destinados a serviços essenciais, tais como os voltados a serviços educacionais, saúde e administrativos, como veremos nas FIGURAS a seguir.

FIGURA 40

Distribuição de Unidades de Atenção Básica de Saúde e Leitos de Internação na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo - 2010



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

Em relação à distribuição das Unidades de Atenção Básica à Saúde e dos Leitos de Internação no âmbito da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, fica evidente a distribuição desigual pelos municípios em ambos os casos, tendo o município de São Paulo a maior concentração de Unidades Básicas de Atenção à Saúde, com 51,1% e os municípios de Guarulhos, Santo André, São Bernardo do Campo, Mogi das Cruzes e Osasco, com números bem inferiores dos da capital paulista, porém com destaque em relação aos outros municípios, bem como em menor proporção que esses, tem-se os municípios de Barueri, Cotia, Diadema, São Caetano do Sul, Mauá, Itaquaquecetuba, Poá e Suzano.

Em relação à distribuição de Leitos de Internação, a proporção de concentração no município de São Paulo é maior que a de Unidades de Atenção Básica à Saúde, concentrando 69% dos Leitos disponíveis na Aglomeração Urbana Metropolitana, em menor proporção, mas com destaque em relação aos outros municípios que compõem a Aglomeração, tem-se Guarulhos, São Bernardo do Campo e Santo André respectivamente, e em níveis inferiores, porém em maior

proporção que outros municípios vemos Franco da Rocha, Osasco, Taboão da Serra, Diadema, São Caetano e Mogi das Cruzes.

Com os dados disponíveis na FIGURA 40, notamos que há critérios de regionalização[41] para distribuição dos estabelecimentos voltados à saúde. A concentração de estabelecimentos e leitos no município de São Paulo se dá pela maior concentração populacional no município, bem como outros critérios, tais como o de concentrar a formação de mão de obra para serviços de saúde e o desenvolvimento técnico e cientifico. Nota-se que, em menor proporção que o município de São Paulo, porém com destaque em relação aos outros, há concentração de estabelecimentos e leitos de internação em municípios distribuídos pelas distintas zonas da Aglomeração. Percebe-se que, a partir de uma análise zonal, a região do ABCD, concentra maior número de estabelecimentos e leitos que as demais. Convém lembrar o indicativo que já apresentamos de ser também a região, excluindo São Paulo, com maiores níveis populacionais da Aglomeração. Ao leste, vemos que tanto os estabelecimentos de saúde, quanto os leitos de internação se concentram em maior número em Mogi das Cruzes, e a oeste, o mesmo ocorre com o município de Osasco e em menor proporção em Barueri, Cotia e Taboão da Serra, o que nos leva a considerar que tais municípios centralizam parte dos fluxos destinados a atendimento médico de suas respectivas zonas.

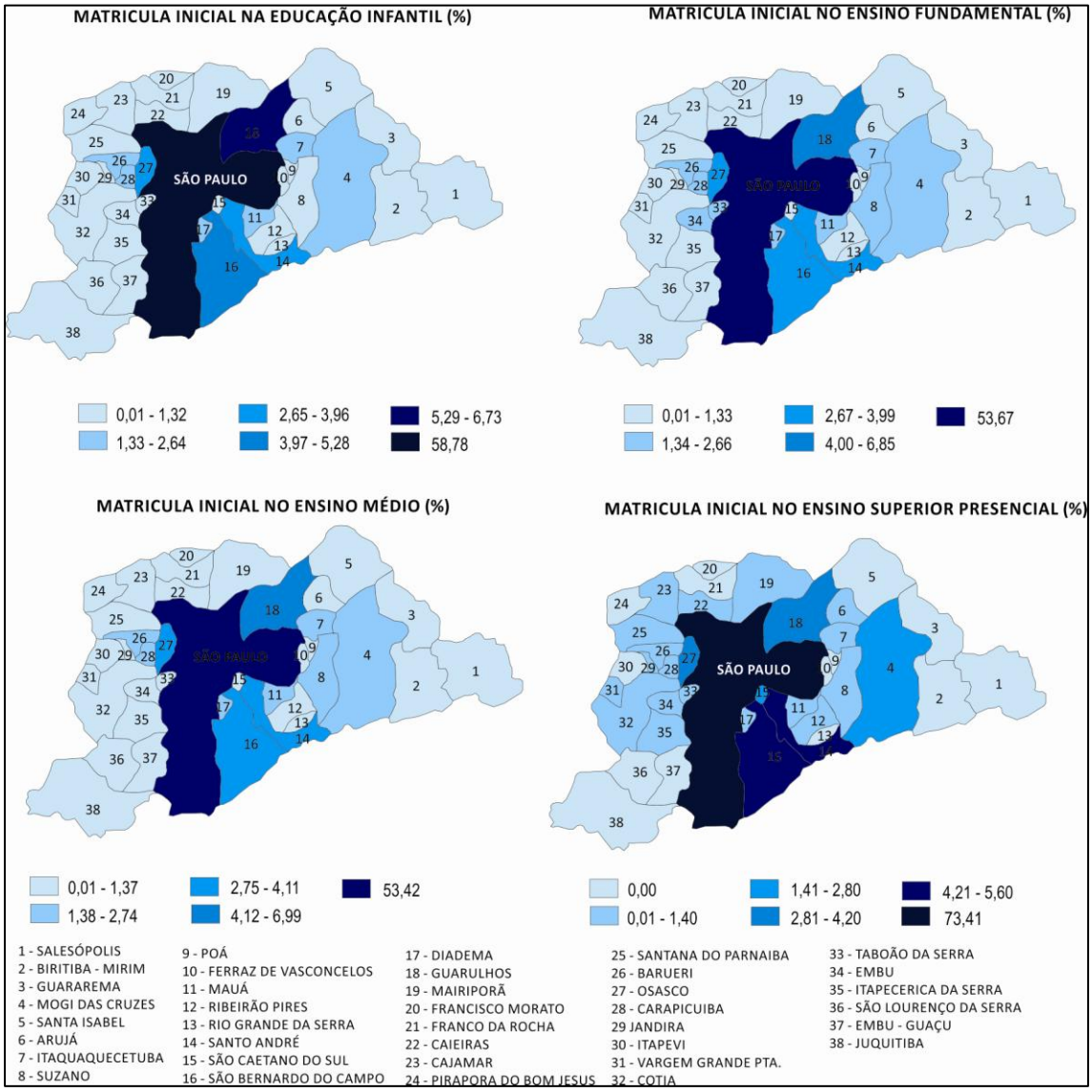
No caso de Taboão da Serra, o município se destaca em relação aos demais municípios ao seu redor na concentração de leitos de internação, com exceção de São Paulo, o que nos leva a considerar que o município participa, sendo destino, de partes dos fluxos ocasionados para atendimentos médicos no âmbito da Aglomeração, principalmente no setor oeste e sudoeste da Aglomeração.

Na FIGURA 41 podemos visualizar a concentração das matriculas iniciais em diversos níveis educacionais (infantil a superior presencial), os quais nos indicam, mesmo que previamente, onde se concentram as matriculas e os destinos dos fluxos populacionais voltados ao acesso aos serviços educacionais.

[41] Não pretendermos debater e analisar tais critérios, o que demandaria outras organizações metodológicas e especifica para o caso, mas apenas visualizar a distribuição e identificar previamente os destinos dos fluxos aos atendimentos médicos no âmbito da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo.

FIGURA 41

Matriculas Iniciais no Ensino Infantil, Fundamental, Médio e Superior Presencial na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo - 2011



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

Em relação às matrículas iniciais na Educação Infantil, tem-se o município de São Paulo como local de maior concentração, com 58,7% das matrículas e em menor proporção, porém com destaque frente aos outros municípios tem-se Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André, Osasco, Mauá, Diadema, Mogi das Cruzes, Itaquaquecetuba, Barueri e Carapicuiba.

Quanto às matrículas iniciais no Ensino Fundamental, o quadro se assemelha ao de Educação Infantil, concentrando 53,6% das matrículas no município de São Paulo, com

Guarulhos, Santo André, Osasco, Mauá, Diadema, Mogi das Cruzes, Itaquaquecetuba, Barueri e Carapicuiba dentre os municípios com maiores números de matriculas em relação aos demais, incluindo também Taboão da Serra, Embu das Artes e Suzano.

Já em relação às matrículas iniciais no Ensino Médio, a concentração se dá no município de São Paulo, com 53,4% das matrículas e em menor proporção, porém com destaque frente aos demais municípios da Aglomeração tem-se Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André, Osasco, Mauá, Diadema, Mogi das Cruzes, Itaquaquecetuba, Barueri, e Carapicuiba. Coincidentemente, nos três quadros, destacam-se os municípios mais populosos da Aglomeração, o que indica a associação entre quantidade populacional e matrícula na Educação Infantil, no Ensino Fundamental e Médio, como podemos observar no quadro abaixo, que apresenta os 15 municípios mais populosos da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, sendo também eles os que mais concentram matrículas iniciais nos níveis destacados:

QUADRO 7

População total e urbana dos municípios da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – 2010

Municipio	População Total	População Urbana	Municipio	População Total	População Urbana
1. São Paulo	11.244.369	11.125.243	9. Mogi das Cruzes	387.241	357.294
2. Guarulhos	1.222.357	1.222.357	10. Itaquaquecetuba	321.854	321.854
3. São Bernardo do Campo	765.203	752.414	11. Suzano	262.568	253.328
3.Santo André	673.914	673.914	12. Taboão da Serra	244.719	244.719
4.Osasco	666.469	666.469	13. Barueri	240.656	240.656
5.Mauá	417.281	417.281	14. Embu das Artes	240.007	240.007
6.Diadema	386.039	386.039	15. Cotia	201.023	201.023
7.Carapicuiba	369.908	369.908			

Entretanto, tal contexto se altera ao tratarmos das matrículas no Ensino Superior Presencial, com a associação entre quantidade de matrículas e população, o que indica a existência de centros educacionais voltados ao Ensino Superior, a possibilidade de existência de centros de pesquisas, bem como ser destino de fluxos de populações que visão o acesso a tal nível educacional.

A partir da FIGURA 41 podemos observar que a concentração em São Paulo se dá em maior grau que os outros níveis de ensino, com 73,4% das matrículas. Sendo que o percentual de matrículas restantes está distribuído nos municípios de São Bernardo do Campo e Santo André e em menores níveis em Osasco, Guarulhos, São Caetano do Sul e Mogi das Cruzes. Outros 17 municípios contam com pequenas parcelas das matrículas no Ensino Superior e outros 14 municípios não possuem centros educacionais deste nível.

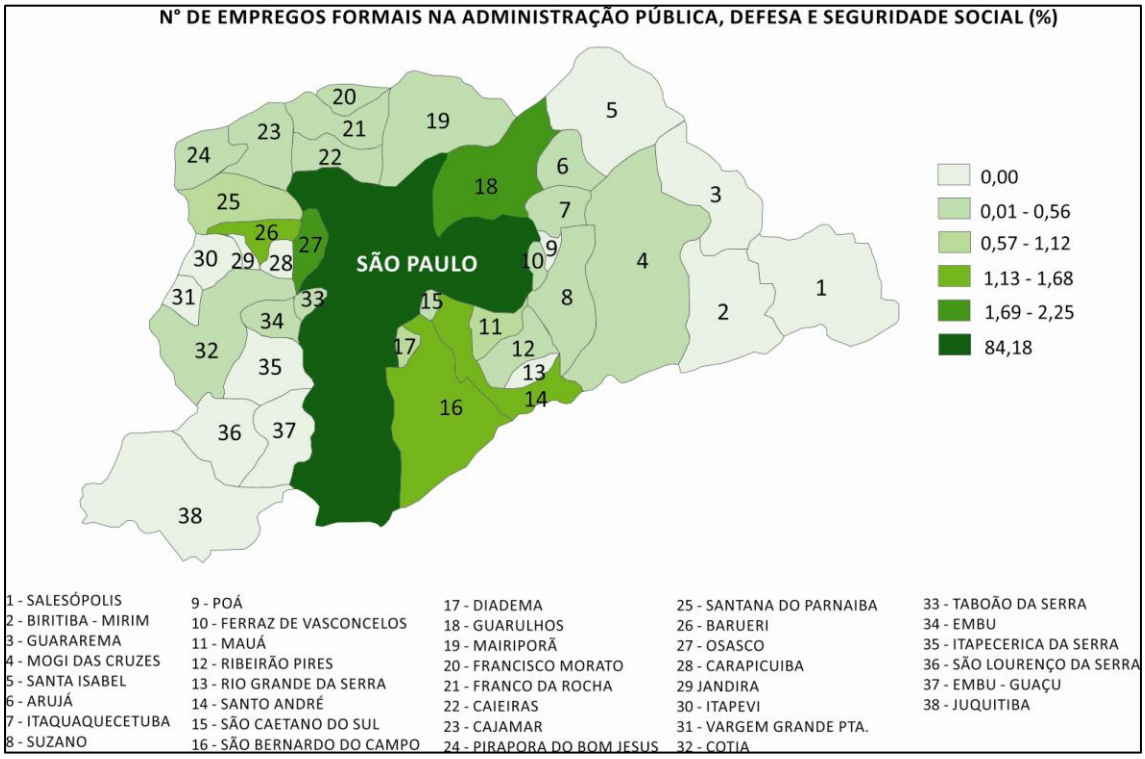
Diante de tais dados percebe-se que há necessidade de deslocamento de populações em busca de níveis educacionais superiores no âmbito da Aglomeração, sendo que o município de São Paulo com grande parcela das matrículas é o destino principal de tais fluxos.

Taboão da Serra, conta com números relevantes em relação às matrículas nos níveis de ensino infantil, fundamental e médio, dado que associamos ao porte populacional do município. Contudo há pequeno número de matrículas iniciais no ensino superior, que vemos concentrado em poucos municípios da Aglomeração, coincidentemente, os municípios que centralizam os maiores números de atividades econômicas no âmbito da Aglomeração, como vimos em dados disponíveis anteriormente.

Outro aspecto que demonstra a distribuição e concentração dos fluxos no bojo da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo é referente aos serviços públicos administrativos. A FIGURA 42 aponta a quantidade de vínculos empregatícios em serviços na administração pública, defesa e seguridade social, que indica a localização da sede de tais serviços no âmbito da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo. Deste modo, aponta os destinos dos fluxos populacionais em busca de serviços administrativos e decisórios via centralização do poder político.

FIGURA 42

Vínculos empregatícios formais na administração pública, defesa e seguridade social na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo - 2011



Fonte de Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

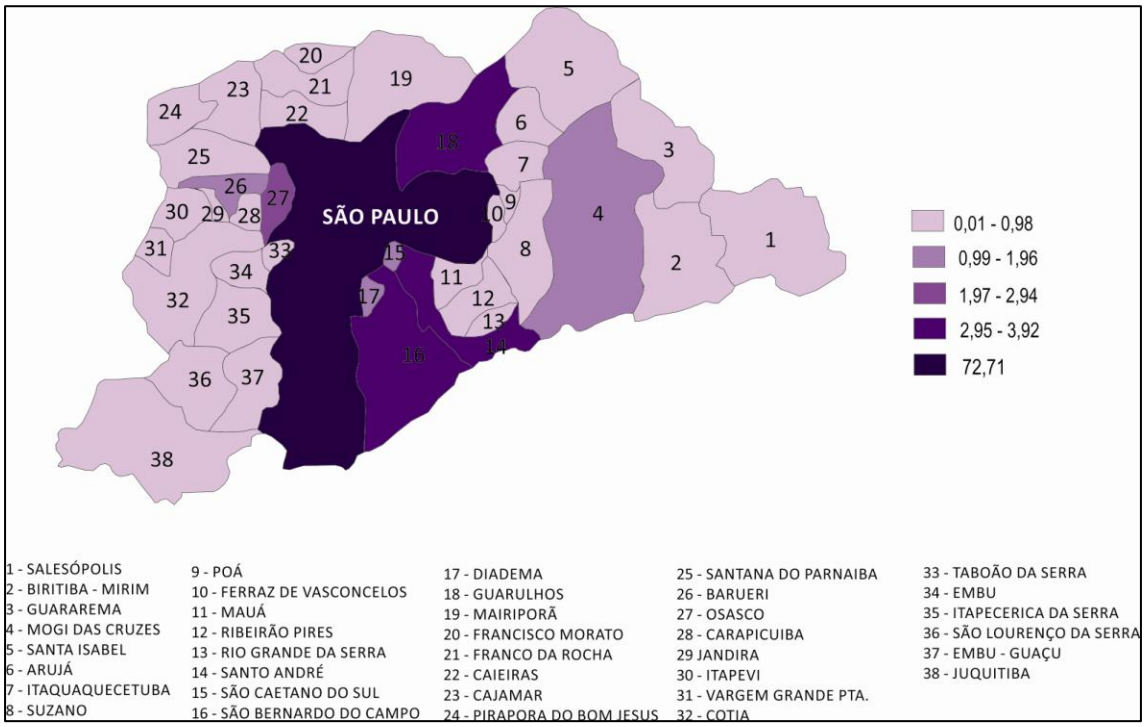
Na FIGURA 42 nota-se que a concentração dos vínculos de empregos em serviços administrativos públicos, de defesa e seguridade social se dá no município de São Paulo quase em sua totalidade, com 84,1% do total de vínculos de empregos, sendo os demais 15,9% distribuídos em 23 outros municípios, destacando-se Guarulhos e Osasco, sendo os demais com percentual inferior a 1,68% do pessoal ocupado na Aglomeração, além dos outros 15 municípios que não contam com vínculos empregatícios neste setor. Tais dados apontam a concentração de serviços administrativos públicos, bem como a centralização das decisões públicas no município de São Paulo, o que nos traz mais um indicativo da relação de dependência dos municípios que compõem a Aglomeração Metropolitana de São Paulo com a capital paulista.

Tal relação de distribuição desigual de decisões também pode ser notada ao analisarmos a concentração de agências bancárias, as quais além de concentrar movimentações financeiras, também são determinantes para novos investimentos econômicos, a partir da

viabilização de créditos, podemos observar a distribuição pela Aglomeração na FIGURA 43 a seguir:

FIGURA 43

Localização de Agências Bancárias na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo - 2011



Fonte de Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

Nota-se a concentração de agências bancárias no município de São Paulo, com 72,7% do total de agências localizadas na Aglomeração Metropolitana, em menor proporção, porém com destaque em relação aos municípios que compõem a Aglomeração podemos destacar: Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André, Osasco, Barueri, Diadema, São Caetano do Sul e Mogi das Cruzes. Percebe-se que o município de São Paulo é, de fato, o centro financeiro da Aglomeração Metropolitana, já que centraliza as movimentações financeiras na aglomeração, no entanto, chama a atenção que os municípios que se destacam com a concentração de estabelecimentos industriais, comerciais, de serviços e na produção de valor adicionado na agropecuária, concentrem número expressivo de agências no âmbito da aglomeração, deste modo, vemos como estratégia do mercado financeiro priorizar a localização de estabelecimentos

nos municípios que se destacam relativamente na concentração de atividades econômicas, com o intuito de agilizar movimentações financeiras e créditos para as atividades econômicas que se concentram nestas localidades.

A partir dos dados apresentados é possível tecermos algumas considerações das características da situação geográfica que compõe a Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo.

Primeiramente, trata-se da Aglomeração Urbana com maior número de municípios e população do Estado de São Paulo, sendo que, como vimos no capitulo anterior, trata-se de locais com elevado grau de acessibilidade, via rodovias e ferrovias, como também de conectividade. Contudo, é notória, a partir da exposição anterior dos dados, a desigual distribuição da população, bem como das atividades econômicas e de serviços, o que faz com que as localidades assumam funções distintas no âmbito da Aglomeração e com isto têm-se espaços distintos no seio da mesma Aglomeração Urbana.

Percebe-se que o município de São Paulo é o centro que exerce primazia no âmbito da Aglomeração, concentrando a população, a produção e os serviços urbanos, sendo o centro difusor da urbanização nesta situação, com as atividades econômicas dos municípios que contemplam tala aglomeração se organizando e se reorganizando a partir de dinâmicas da capital paulista. Deste modo, notamos a existência de uma divisão territorial do trabalho metropolitana, com a produção industrial, comércio e serviços concentrados em São Paulo e outros poucos municípios que compõe a aglomeração; municípios com atividades econômicas voltadas a agropecuária, e outros fazendo parte deste circuito metropolitano como locais de moradia da força de trabalho, ou seja, com portes populacionais de pequeno a médio, porém sem grande relevância econômica no bojo da Aglomeração Urbana Metropolitana.

Diante disto, vemos indicativos que apontam para relações metropolitanas de cooperação e dependência, tendo o município de São Paulo como centro destas relações. Notamos que, entre os municípios que compõem a Aglomeração, a população e taxa de urbanização são proporcionais à proximidade com o município de São Paulo, ou seja, podemos indicar que o crescimento populacional e da urbanização dos municípios estão diretamente associados à dispersão de populações do município de São Paulo. Municípios como Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André, Diadema, São Caetano do Sul, Mogi das Cruzes, Barueri e Osasco, se destacam em relação aos outros municípios que englobam a Aglomeração

Metropolitana de São Paulo, concentrando funções industriais, comerciais e de serviços para populações da Aglomeração, concorrendo com atividades concentradas em São Paulo, mas também cooperando para a dispersão da população para outros municípios da Aglomeração. Municípios como Guararema, Salesópolis, Biritiba-Mirim, Mogi das Cruzes e Suzano concentram os vínculos empregatícios e valor adicionado na agropecuária, dando indícios à concentração da produção de alimentos no âmbito da Aglomeração. Já os municípios de Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaíba, Jandira, Carapicuiba, Vargem Grande Paulista, Itapevi, Taboão da Serra, Embu das Artes, Cotia, Itapecerica da Serra, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Cajamar, Mairiporã, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu, Juquitiba e Santa Isabel se incluem no sistema metropolitano como *habitat* de parcela da população metropolitana, cooperando para a dispersão da população.

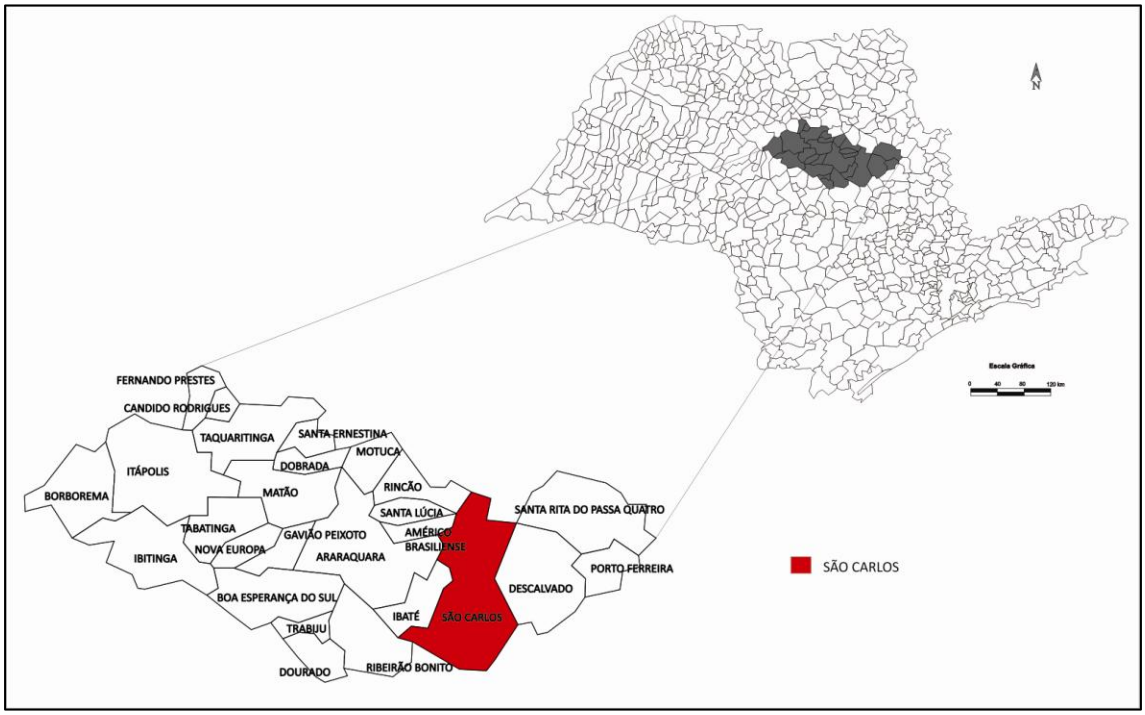
Tal divisão recai diretamente na estrutura da cidade, que abordaremos no Capítulo 5, ao analisarmos o caso de Taboão da Serra, que, como vimos, apesar do porte populacional médio, da elevada acessibilidade e conectividade, tem funções restritas no âmbito da Aglomeração Urbana em que se situa, o que aponta para uma estrutura pouco complexa.

3.2. Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos e a situação de São Carlos

Situada na parte central do Estado de São Paulo a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos, tem como núcleos centrais os municípios que dão nome à aglomeração, englobando outros quatro municípios (Matão, Américo Brasiliense, Santa Lúcia e Ibaté), contudo tal aglomeração se formou no âmbito de duas regiões de governo, a de Araraquara e a de São Carlos, que por sua vez formam a Região Administrativa Central:

FIGURA 44

Região Administrativa Central[42] – 2013 – Localização do Município de São Carlos



Org. ZANDONADI, Júlio César

No âmbito da Região Administrativa e Aglomeração Urbana, São Carlos se localiza ao leste, fazendo limites com os municípios de Descalvado a leste, Ibaté, Araraquara, Américo Brasiliense, Santa Lúcia e Rincão a oeste e Ribeirão Bonito ao sul da Região Administrativa, e Luis Antônio ao norte e Brotas, Itirapina e Analândia ao sul, fora da Região Administrativa. Tal localização, principalmente em relação às cidades localizadas a oeste, caracteriza uma situação de Aglomeração Urbana Não-Metropolitana, que se dá principalmente pela intensidade de fluxos e a continuidade territorial entre a área urbana dos respectivos municípios. Veremos a seguir alguns dados que indicam a nucleação do município de São Carlos no âmbito da Região Administrativa Central e, por conseguinte, na Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos.

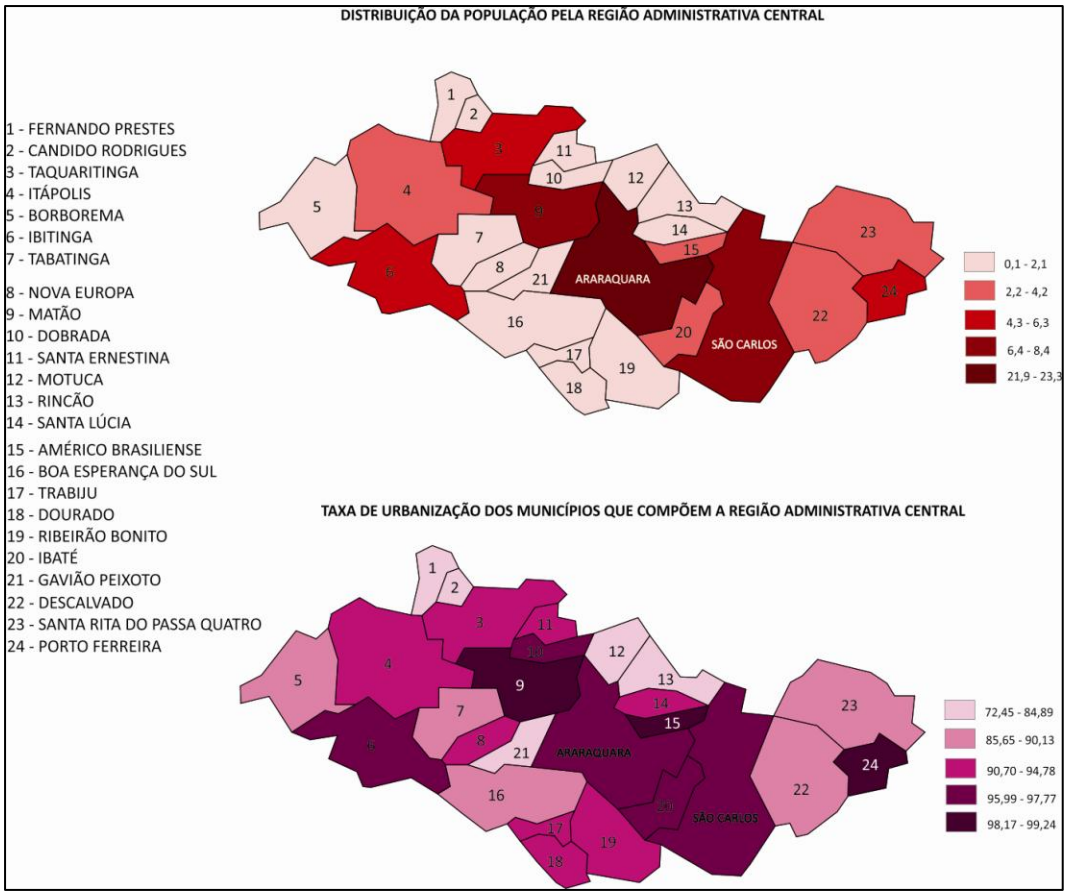
De acordo com o Censo IBGE - 2010, a Região Administrativa Central conta com 952.269 habitantes, destes 580.858, ou seja, 61% habitam os municípios que compõem a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana, deste modo, vemos que a população no âmbito da

[42] Preferimos a análise da Região Administrativa em detrimento de apenas incluir a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana, com o intuito de contemplar outros municípios que podem ter relações materiais e imateriais com os que compõem a Aglomeração, porém não o fazem a partir de continuidade territorial urbana.

região não se distribuiu homogeneamente, como também podemos visualizar na FIGURA 45 a seguir:

FIGURA 45

Distribuição da População em relação à Região Administrativa Central e taxa de urbanização – 2010



Fonte dos Dados: Censo IBGE – 2010
Org. ZANDONADI, Júlio César

Percebe-se que a população se concentra nos municípios que compõem a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana, sendo que a maior concentração se dá nos municípios de Araraquara e São Carlos, com 45,2% do total de habitantes. No bojo da Aglomeração e em relação à Região Administrativa o município de Matão se destaca, porém no âmbito da Região Administrativa os municípios que se destacam são Taquaritinga, Ibitinga e Porto Ferreira.

Já em relação à característica da população, o que se observa é que nos municípios que compõem a Aglomeração Urbana há maior concentração de população urbana, sendo os municípios de Américo Brasiliense, Matão, Araraquara e São Carlos os que possuem maiores

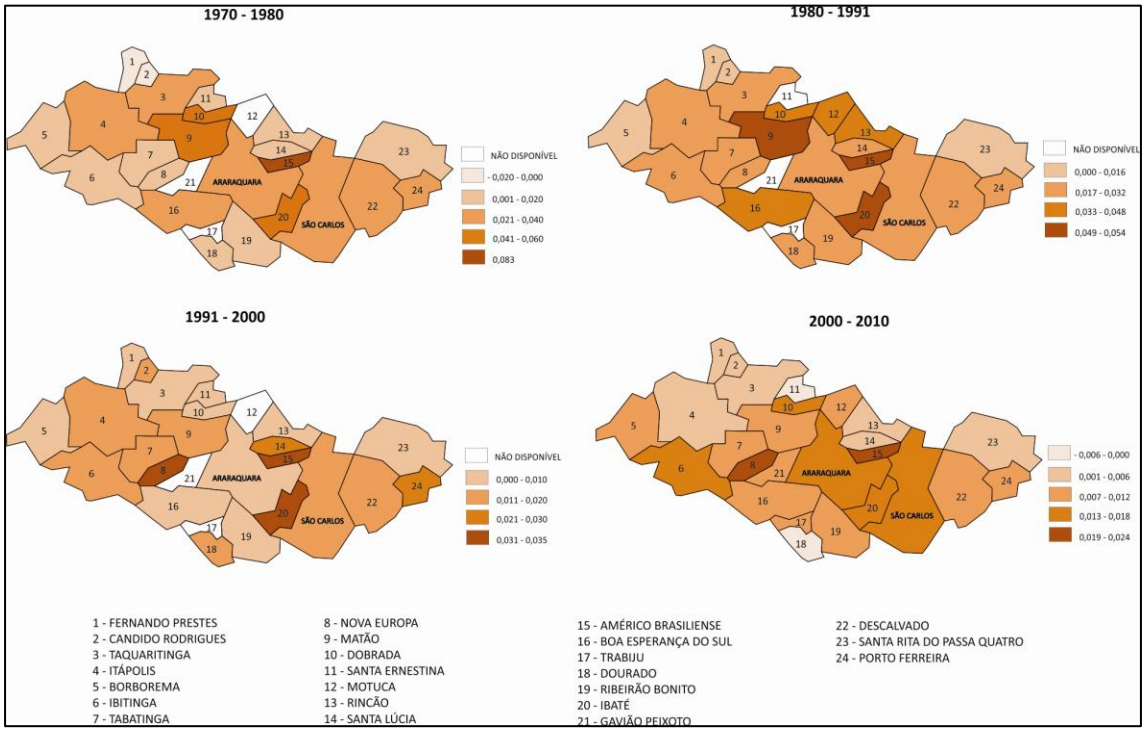
níveis de população residindo na área urbana. Externamente à aglomeração, destaca-se apenas o município de Porto Ferreira neste quesito.

Considerando a Região Administrativa percebe-se que os municípios com menores portes populacionais também são os de menores níveis de população urbana, como é o caso de Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Santa Ernestina, Motuca, Dobrada e Rincão, apontando indícios para uma divisão territorial do trabalho no âmbito da Região Administrativa, com os municípios menores assumindo funções agrícolas.

A análise do crescimento populacional dos municípios que compõem a Região Administrativa pode contribuir para identificarmos dinâmicas populacionais, da formação da Aglomeração Urbana e mesmo da divisão territorial no âmbito da região:

FIGURA 46

Evolução Populacional dos Municípios que compõem a Região Administrativa Central – Taxa Geométrica – 1970 a 2010



Fonte dos Dados: Censo IBGE, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Org. ZANDONADI, Júlio César

De modo geral percebe-se que, dentre os períodos destacados, a década entre 1970 e 1980 é a de maior crescimento populacional na Região Administrativa, desacelerando tal crescimento nas décadas posteriores. Notamos que, em todos os períodos o crescimento populacional da Aglomeração Urbana Não–Metropolitana de Araraquara-São Carlos se destaca no âmbito da Região Administrativa Central. Vemos que, principalmente os municípios situados nos limites dos núcleos da Região Administrativa ou Aglomeração, tais como Américo Brasiliense, Ibaté e Matão destacam-se em relação aos outros quanto ao crescimento populacional, indicando que desde a década de 1970 os municípios de Araraquara e São Carlos polarizam a região, atraindo populações que ocupam além das áreas destes municípios, também os situados em seus limites, o que contribuiu para a formação de um aglomerado urbano não-metropolitano.

Analisando a série de dados disponíveis na FIGURA 46, percebemos que as décadas entre 1980 – 1991 e 2000 – 2010, são as que mais demonstram tal dinâmica, apontando tanto o

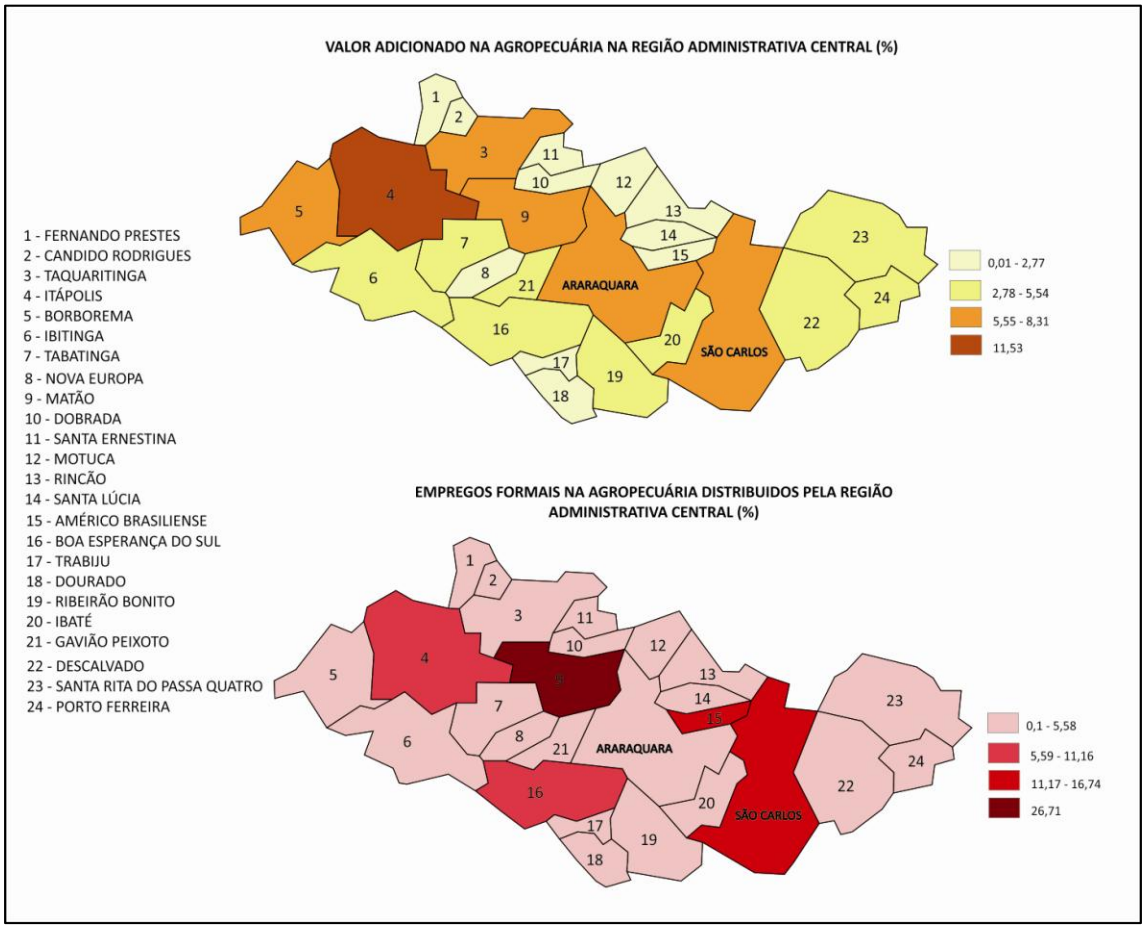
crescimento populacional dos núcleos, como também dos municípios menores que compõem a Aglomeração, já entre 1991 – 2000, revelam o crescimento dos municípios menores da Aglomeração. Deste modo, indicando tal período como o de formação da continuidade territorial urbana entre os municípios que compõem a Aglomeração, sendo este um indício para tal classificação.

Diante de tais indicativos, enfatizamos a necessidade de compreender se os núcleos (Araraquara e São Carlos) centralizam também os capitais e fluxos no âmbito da Aglomeração Urbana-Não Metropolitana, e mesmo se esta aglomeração exerce a centralidade no âmbito da Região Administrativa.

Dentre os capitais, chamamos atenção primeiramente para o Agropecuário, o qual diante do fato dos níveis de urbanização não serem predominantes no contexto dos municípios que compõem a Região Administrativa Central, definimos como um dos mais relevantes para caracterizar a distribuição das atividades centrais na região, para isso, na FIGURA 47 expõe a distribuição do Valor Adicionado da Agropecuária e os vínculos empregatícios deste setor entre os municípios que compõem a Região Administrativa, os quais podem demonstrar os locais de concentração de capitais deste setor:

FIGURA 47

Distribuição do Valor Adicionado e Vínculos Empregatícios na Agropecuária em relação à Região Administrativa Central – 2010



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

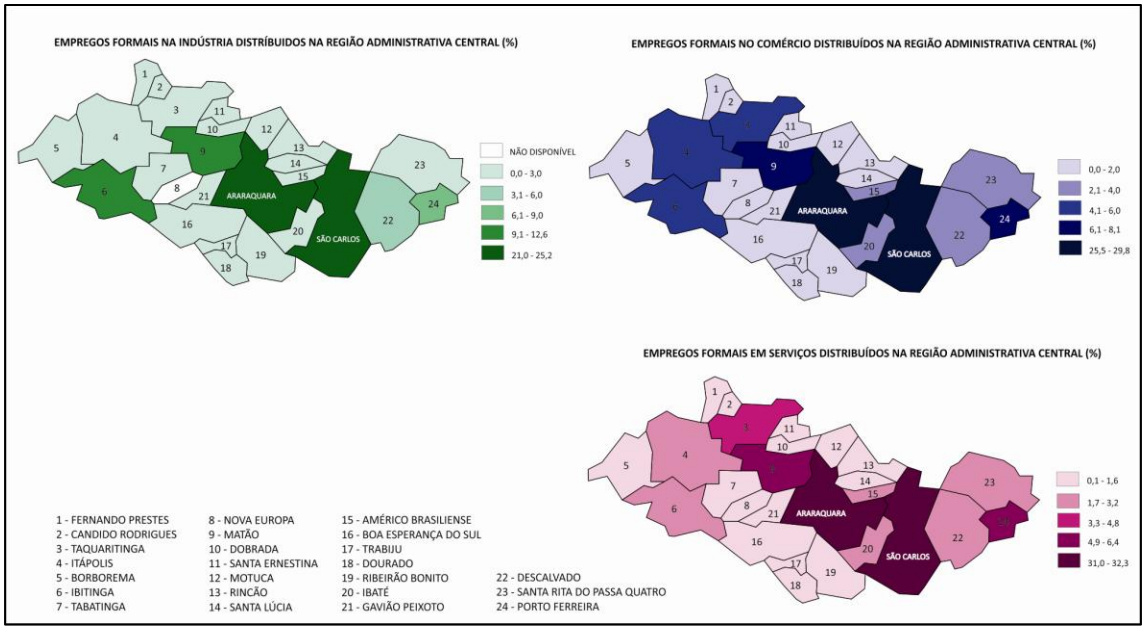
Observa-se que não há grandes concentrações na região administrativa referente ao Valor Adicionado na Agropecuária, sendo diluído pelos municípios, porém com maior concentração nos municípios de Itápolis, Borborema, Taquaritinga, Matão, Araraquara e São Carlos, dado que leva a não associar níveis menores de urbanização da população com funções agrícolas no âmbito da região, pois os municípios com menores taxas de urbanização também têm os menores níveis de valor adicionado na agropecuária. Outro fator indicativo de tal situação é a distribuição dos empregos formais na agropecuária, os quais se concentram nos municípios de Matão, Américo Brasiliense e São Carlos, sendo que ambos possuem elevadas taxas de urbanização em relação à região.

Percebe-se que os municípios de Matão e São Carlos, ambos situados na Aglomeração Urbana Não-Metropolitana destacam-se em relação aos demais no setor agropecuário, concentrando parte do valor adicionado e grande parcela dos empregos formais deste setor, tendo, deste modo, funções centrais correspondentes a tal setor da economia em relação aos municípios que compõem tanto a Aglomeração, quanto a Região Administrativa Central.

Ainda em relação à distribuição de capitais pela Região Administrativa, pode-se somar à análise, a localização de atividades econômicas urbanas, ou seja, industriais, comerciais e de serviços, as quais podem indicar os locais preferíveis para a escolha locacional das empresas a partir da distribuição da empregabilidade dos setores nos respectivos municípios, dados que podemos visualizar na FIGURA 48:

FIGURA 48

Distribuição dos Empregos Formais na indústria, comércio e serviços em relação à Região Administrativa Central - 2010



Fonte de Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

Vê-se que há distribuição desigual do emprego formal nas atividades econômicas urbanas pelos municípios que compõem a Região Administrativa Central, sendo que, de modo geral, o emprego formal nestas atividades concentram-se nos municípios que compõem a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana Araraquara-São Carlos, principalmente nos municípios que polarizam tal aglomeração (Araraquara e São Carlos) e no município de Matão.

Em relação ao setor industrial, a distribuição do emprego formal é concentrada em grande parte nos núcleos da aglomeração, com 46,2% dos empregos existentes na Região Administrativa Central, com parcela inferior, mas relevante no contexto da região, nos municípios de Matão e Ibitinga, sendo este o único, com destaque, que não contempla a Aglomeração. Deste modo, chama a atenção para a análise à concentração da mão de obra e, por conseguinte das atividades industriais na Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos, com a centralização desta atividade em Araraquara e São Carlos, em relação à Região Administrativa.

Com referência à atividade comercial, nota-se que a maior concentração de empregos formais da Região Administrativa Central se dá nos núcleos da Aglomeração Urbana Não-Metropolitana, com 55,3% dos empregos, o que assinala para a concentração da atividade comercial da Região Administrativa e da Aglomeração Urbana nestes municípios. Chama a atenção na FIGURA 48 que outros municípios se destacam em relação aos demais, sendo eles: Ibitinga, Itápolis, Taquaritinga e Porto Ferreira, estes não incluídos na Aglomeração Urbana Não–Metropolitana, porém, percebe-se que, com exceção de Santa Lúcia, os empregos no comércio concentram-se nos municípios que compõem a Aglomeração.

O setor que apresenta níveis mais desiguais de distribuição dos empregos no âmbito da Região Administrativa Central é o de serviços, o qual concentra 63,3% dos empregos formais nos municípios de Araraquara e São Carlos, e mais de 70% na Aglomeração Urbana composta por estes municípios e os de Matão, Américo Brasiliense, Ibaté e Santa Lúcia.

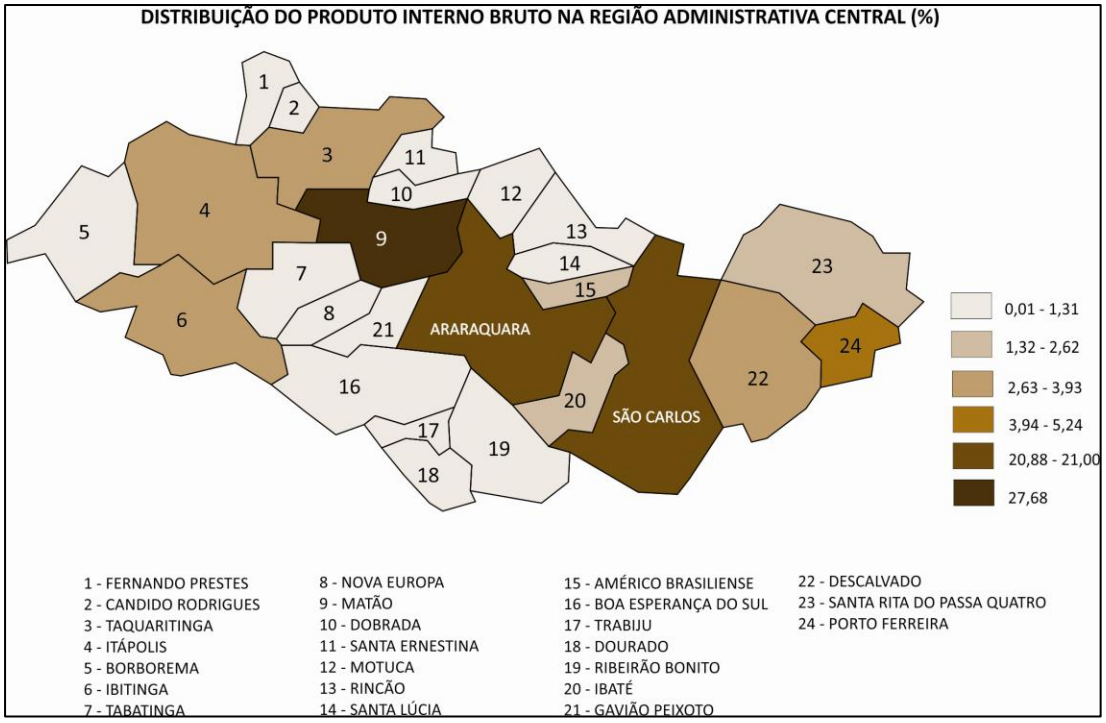
Tais dados indicam que as atividades “urbanas” privilegiam a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos para suas escolhas locacionais, principalmente os municípios que contam com maiores portes populacionais e são sedes de Regiões de Governo e Administrativa (Araraquara e São Carlos) em detrimento dos outros municípios que compõem a aglomeração e mesmo a Região Administrativa Central. Entretanto, destacamos também municípios que não compõem a Aglomeração, porém percebe-se pequena, mas destacável,

concentração de atividades, entre eles Taquaritinga, Itápolis, Ibitinga e Porto Ferreira, que assinalam para conclusões de que tais municípios exercem funções complementares no âmbito da rede, como intermediação entre as pequenas cidades e áreas agrícolas com os municípios polos da Região Administrativa e Aglomeração Urbana Não-Metropolitana.

Vejamos se tal distribuição desigual das atividades econômicas, tanto agrícolas como "urbanas" se associam aos níveis de produção de capitais:

FIGURA 49

Distribuição do Produto Interno Bruto da Região Administrativa Central pelos Municípios – 2008



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

O Produto Interno Bruto da Região Administrativa Central concentra-se nos municípios que compõem a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos, destacando os municípios de Matão, Araraquara e São Carlos respectivamente. Porém, dentre os municípios que não compõem a Aglomeração exercem destaque relativo diante dos demais municípios da Região Administrativa Central Ibitinga, Itápolis, Taquaritinga, Porto Ferreira e Descalvado.

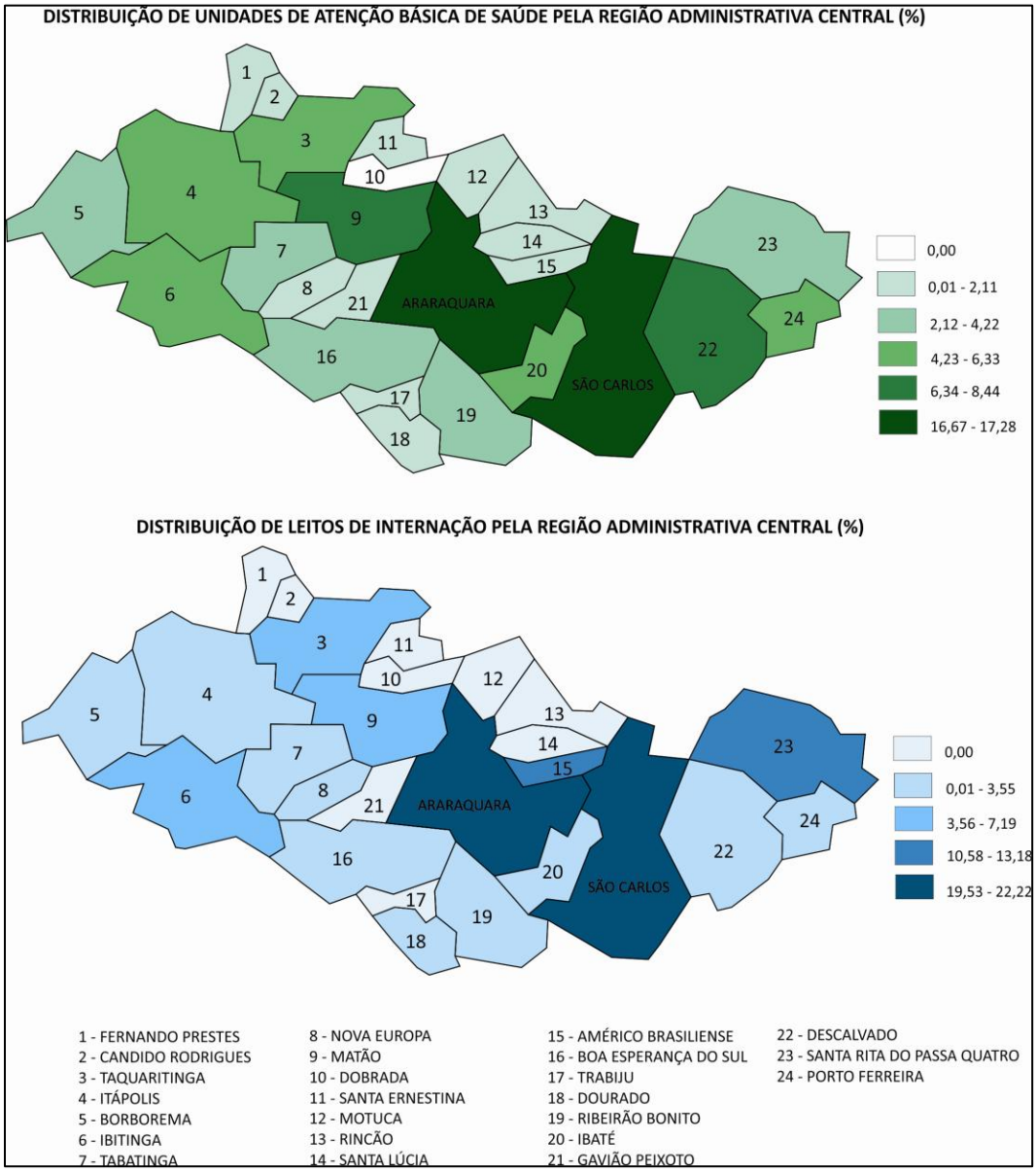
Associando os dados disponíveis anteriores à distribuição do PIB pela Região Administrativa Central temos algumas considerações a respeito da distribuição dos capitais pela região. Primeiramente, percebe-se o setor Agropecuário como responsável pelos maiores índices de produção e concentração de capitais na região, tendo em vista a predominância do município de Matão como o de maior concentração do PIB (27,68%) e também de empregos no setor. Entretanto, tal indício não determina a região como essencialmente agrícola, pois vemos os municípios de Araraquara e São Carlos, os quais concentram a grande maioria dos empregos nos setores: industrial, comercial e serviços, concentrando parcela considerável do PIB da Região Administrativa (20,88% e 21,0%) e grande parte da população.

Diante de tal contexto, observa-se que no âmbito da Região Administrativa Central, os capitais concentram-se, principalmente, nos municípios que englobam a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos. Tal fato indica a centralidade em relação aos investimentos de capitais, que os municípios que compõem a Aglomeração Urbana exercem em relação aos demais que englobam a Região Administrativa Central.

Para compreendermos outros aspectos que caracterizam a situação geográfica que envolve a Região Administrativa Central e a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos é relevante incluirmos na análise a distribuição de atividades que concentram parcela importante dos fluxos intermunicipais, indicando os municípios que exercem maiores níveis de concentração de atividades e fluxos originados por deslocamentos de pessoas no âmbito da Região Administrativa Central. Deste modo, traremos alguns contextos da concentração de serviços essenciais, tais como a de unidades básicas de saúde e leitos de internação, a de distribuição de matrículas em diversos níveis de ensino, de empregos formais em serviços administrativos e de instituições financeiras.

FIGURA 50

Distribuição de Unidades de Atenção Básica de Saúde e Leitos de Internação pela Região Administrativa Central – 2010



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

A distribuição das Unidades de Atenção Básica de Saúde e dos Leitos de Internação pela Região Administrativa Central se dá de forma desigual, sendo que em ambos os casos a maior concentração se faz no bojo da Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos, principalmente nos municípios que polarizam tal aglomeração. Araraquara e São Carlos mantêm 33,5% das Unidades de Atenção Básica de Saúde e 41,7% dos Leitos de

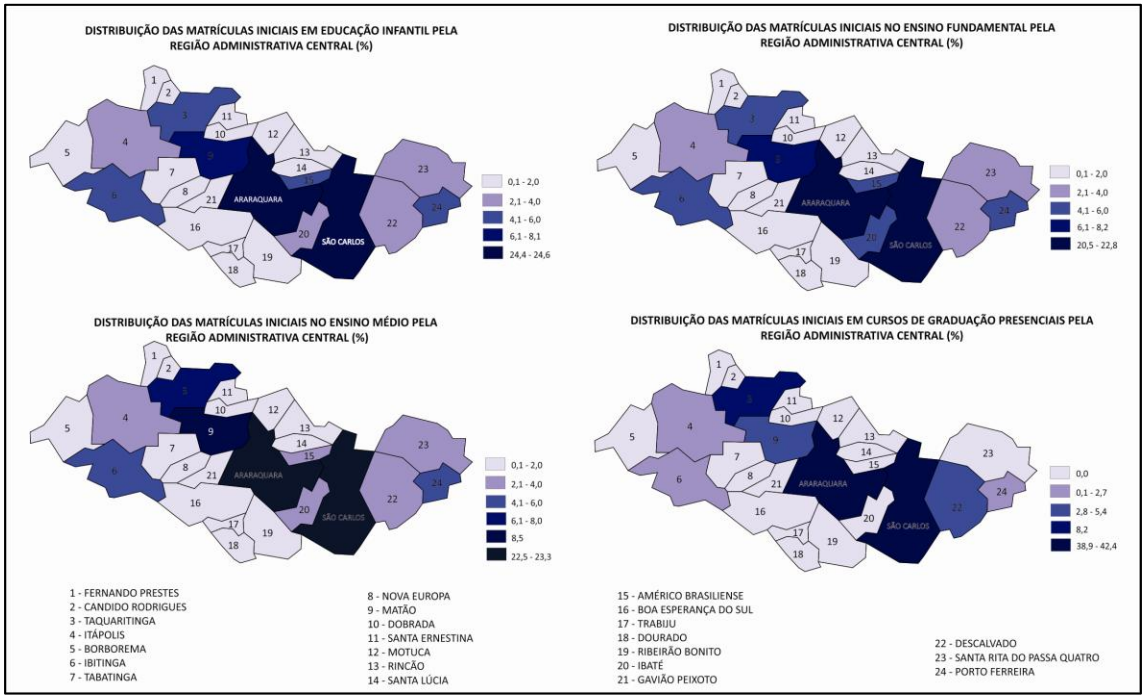
Internação. Vemos que mesmo dentre os outros municípios que concentram menores parcelas, porém se destacando em relação a outros, a localização na aglomeração é uma constante.

Deste modo, a partir de tais dados, percebe-se que, mesmo com a maior concentração da população nos municípios de Araraquara e São Carlos, em alguns casos, no âmbito da região, a busca por serviços médicos somente é possível mediante deslocamentos a tais centros que concentram maior parcela destes serviços e unidades de atendimento.

Na FIGURA 51 podemos visualizar com se distribui as matrículas nos diversos níveis de ensino pela Região Administrativa e identificar um padrão de distribuição desta atividade, fornecendo indícios para considerar os destinos dos deslocamentos intermunicipais em busca de serviços educacionais.

FIGURA 51

Distribuição das Matrículas Iniciais no Ensino Infantil, Médio e Superior Presencial pela Região Administrativa Central – 2011



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

Vemos que, as matrículas iniciais na Educação Infantil concentram-se nos municípios de Araraquara e São Carlos, com 49 % do total de matrículas realizadas na Região Administrativa Central. Dentre os outros municípios da região que se destacam em relação às matrículas nas séries iniciais, estão Matão e Américo Brasiliense, que se situam na Aglomeração Urbana Não-Metropolitana, o que nos indica a concentração das matrículas se darem no âmbito desta situação. Outros municípios, que não estão incluídos na Aglomeração também se destacam, porém com menores níveis de concentração, como é o caso de Taquaritinga, Ibitinga e Porto Ferreira.

Em relação às matrículas iniciais no Ensino Fundamental, o quadro regional se assemelha com o de educação infantil, com concentração das matrículas iniciais nos municípios de Araraquara e São Carlos, com 43,3% do total de matrículas. Contudo, chama a atenção que, com exceção de Santa Lúcia, os outros municípios da Aglomeração Urbana Não-Metropolitana se destacam em relação aos demais municípios da Região Administrativa Central.

No quadro das matrículas iniciais no Ensino Médio, há algumas alterações, pois dos municípios que compõem a Aglomeração Urbana, apenas Araraquara, São Carlos e Matão (54,3%) se destacam em relação aos demais municípios que compõem a Região Administrativa Central. Além destes, temos os municípios de Taquaritinga, Ibitinga e Porto Ferreira concentrando número considerável de matrículas no Ensino Médio em relação aos municípios que concentram menos matrículas.

Analisando os quadros disponíveis pelas matrículas iniciais podemos associar a concentração de matrículas na educação infantil, ensino fundamental e ensino médio à distribuição da população pela Região Administrativa Central, sendo os municípios com maior concentração de população: São Carlos, Araraquara, Matão, Taquaritinga, Ibitinga, Porto Ferreira e Itápolis, os que mais concentram matrículas nos níveis de ensino destacados. Tal panorama se altera ao incluirmos na análise a distribuição das matrículas iniciais no Ensino Superior Presencial.

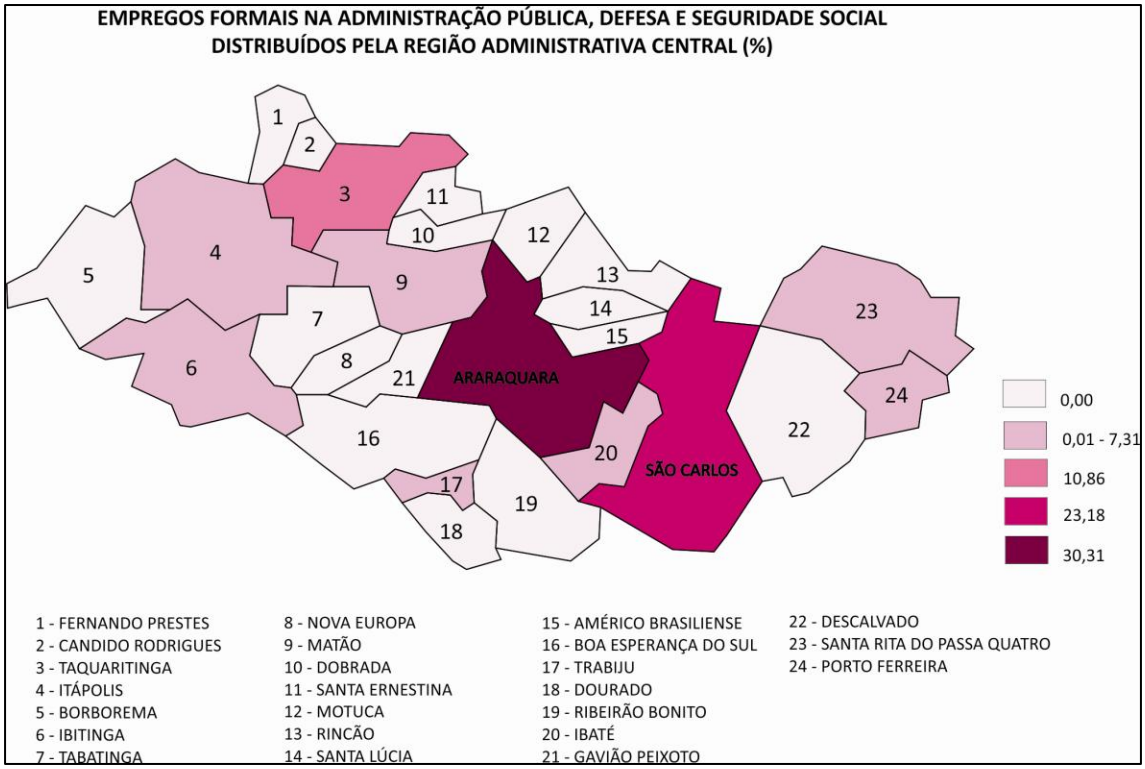
Visualizando a FIGURA 51 percebe-se a acentuação da desigual distribuição das matrículas no nível superior presencial, o qual se concentra quase que exclusivamente nos municípios de Araraquara e São Carlos (81,3%), com pequenas parcelas das matrículas distribuídas pelos municípios de Matão, Taquaritinga e Descalvado. Diante de tal contexto, destaca-se a predominância dos fluxos que visam acesso ao ensino superior no âmbito da Região

Administrativa Central para os municípios que englobam a Aglomeração Urbana, principalmente o de São Carlos e Araraquara.

Outro aspecto que demonstra a distribuição e concentração de fluxos no âmbito da Região Administrativa Central é referente aos serviços públicos administrativos. São indicativos dos locais de concentração das instituições públicas que centralizam o ordenamento territorial, bem como demandam deslocamentos de populações para tal fim.

FIGURA 52

Distribuição dos vínculos empregatícios formais na administração pública, defesa e seguridade social na Região Administrativa Central - 2011



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

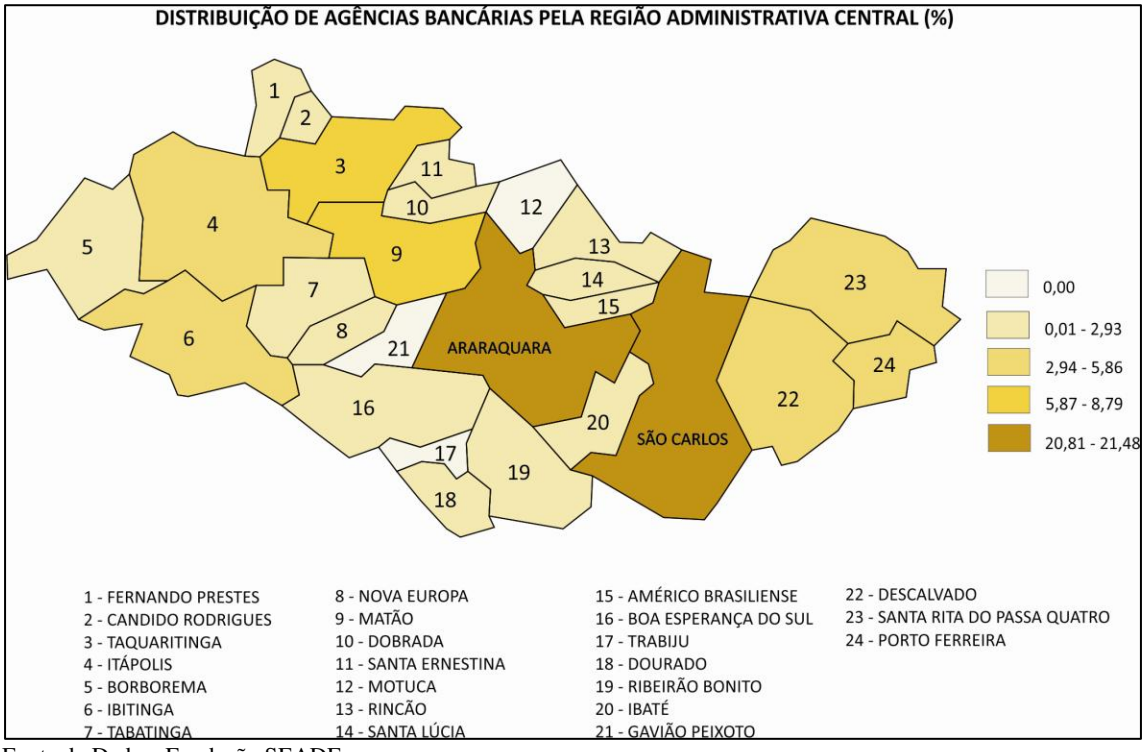
Os empregos formais na administração pública, defesa e seguridade social se distribuem, principalmente, em três municípios na Região Administrativa Central, sendo 30,3% em Araraquara, 23,1% em São Carlos e 10,8% em Taquaritinga. Como sedes das regiões de governo que compõem a Região Administrativa Central, Araraquara e São Carlos se destacam na acumulação de empregos, o que é um indício de concentração de instituições vinculadas à administração pública, sendo os pontos de maior concentração de tais serviços na Aglomeração

Urbana. Tal fato, associado à ocorrência de que dos 24 municípios que compõem a Região Administrativa, 16 não possuem empregos formais na administração pública, assinala para a ausência ou limitação destes serviços nestes municípios. Conclui-se, deste modo, a existência da necessidade de deslocamentos de populações em busca destes serviços para Araraquara, São Carlos e Taquaritinga.

Outro fator que contribui para a distribuição dos fluxos, tanto de populações como de capitais pela Região Administrativa Central é o da distribuição das instituições financeiras, as quais são fundamentais para investimentos econômicos, a partir da viabilização de créditos.

FIGURA 53

Distribuição de Agências Bancárias na Região Administrativa Central – 2011



Fonte de Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

As agências bancárias no bojo da Região Administrativa Central concentram-se, principalmente, nos municípios de Araraquara e São Carlos, com 42,3% das agências, contudo os municípios de Matão e Taquaritinga também se destacam em relação à região com 14,6% das agências. De modo geral, há o predomínio na escolha locacional para implantação de agências bancárias nos municípios que compõem a Aglomeração Urbana, principalmente Araraquara, São

Carlos e Matão, tendo alguns municípios que compõem a Região Administrativa Central nenhuma ou um número irrisório de agências, o que indica a necessidade de fluxos intermunicipais visando transações bancárias, bem como a aquisição de créditos para investimentos econômicos ou em infraestruturas.

A partir dos dados apresentados é possível tecermos algumas considerações das características da situação geográfica que compõe a Região Administrativa Central e a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos.

Destaca-se que no bojo da Região Administrativa Central, os municípios que englobam a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana Araraquara-São Carlos, que concentram a grande maioria da população e das atividades, sejam agropecuárias, industriais, comerciais, de serviços privados ou administrativos públicos, além de concentrarem a produção de capitais e transação financeiras. Notamos que os municípios de Araraquara e São Carlos são as localidades que centralizam a maioria dos capitais e possibilidades de fluxos da região, tendo maior diversidade em São Carlos devido à relevância do município no setor agropecuário.

Deste modo, vê-se que a situação geográfica que envolve a Região Administrativa Central centraliza-se nos municípios da Aglomeração Urbana, polarizados por Araraquara e São Carlos, os quais acumulam funções como polos industriais, comerciais, de serviços, administrativo, financeiro, educacional, entre outros, cooperando para a manutenção das populações de municípios que compõem a região.

Por fim, destaca-se que os municípios com as menores taxas de crescimento populacional e, também, com os menores níveis de concentração de capitais e atividades, situados ao norte e sul da Região Administrativa Central, constituem a periferia regional, que destina fluxos para os municípios polos, e dentre estes fluxos tem-se o de capitais que contribui para a manutenção de tal estrutura urbana desigual, pois reforça a centralidade dos municípios polos.

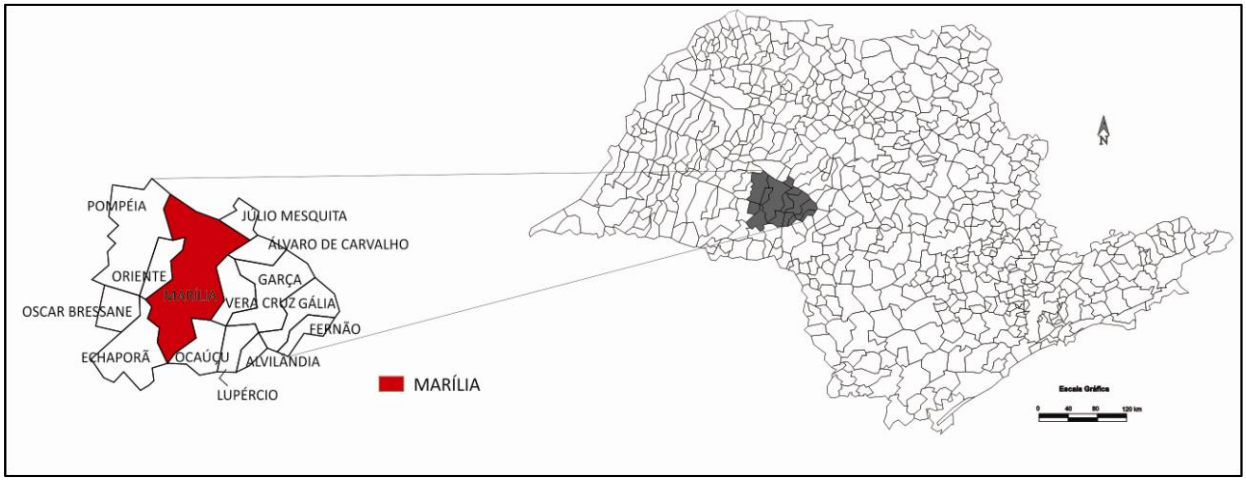
3.3. Centro Urbano Regional de Marília e a situação de Marília

Situada no centro oeste do Estado de São Paulo o município de Marília é sede e núcleo central da Região de Governo de Marília, que engloba 14 municípios, e sede da 11° Região Administrativa do Estado de São Paulo:

FIGURA 54

Região de Governo de Marília – 2013

Localização do Município de Marília

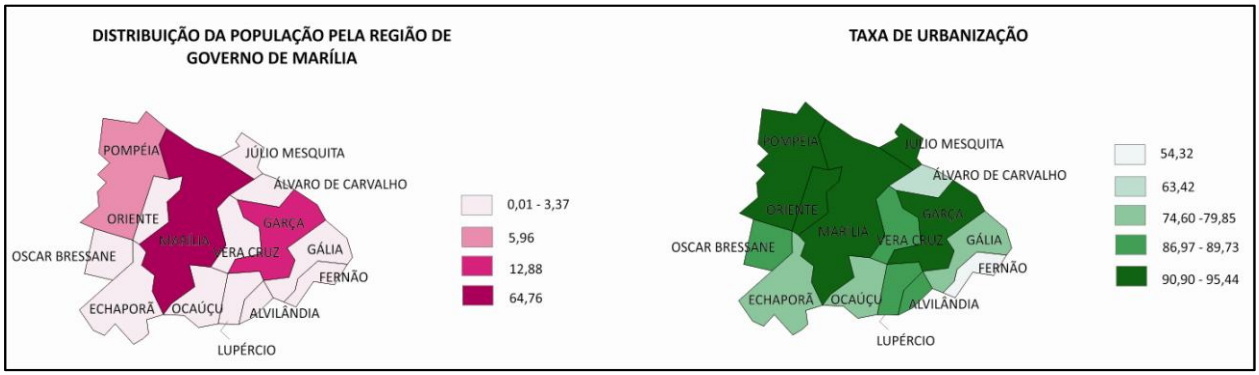


Org. ZANDONADI, Júlio César

A Região de Governo de Marília é composta pelos municípios de Pompéia, Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Marília, Ocauçu, Lupércio, Alvilândia, Fernão, Garça, Gália, Júlio Mesquita e Álvaro de Carvalho. Centralizada pelo município de Marília, esta Região de Governo conta com 334.715 habitantes de acordo com o Censo IBGE 2010, distribuídos da seguinte maneira:

FIGURA 55

Distribuição da População em relação à Região de Governo de Marília e Taxa de Urbanização – 2010



Fonte dos Dados: Censo IBGE, 2010.
Org. ZANDONADI, Júlio César

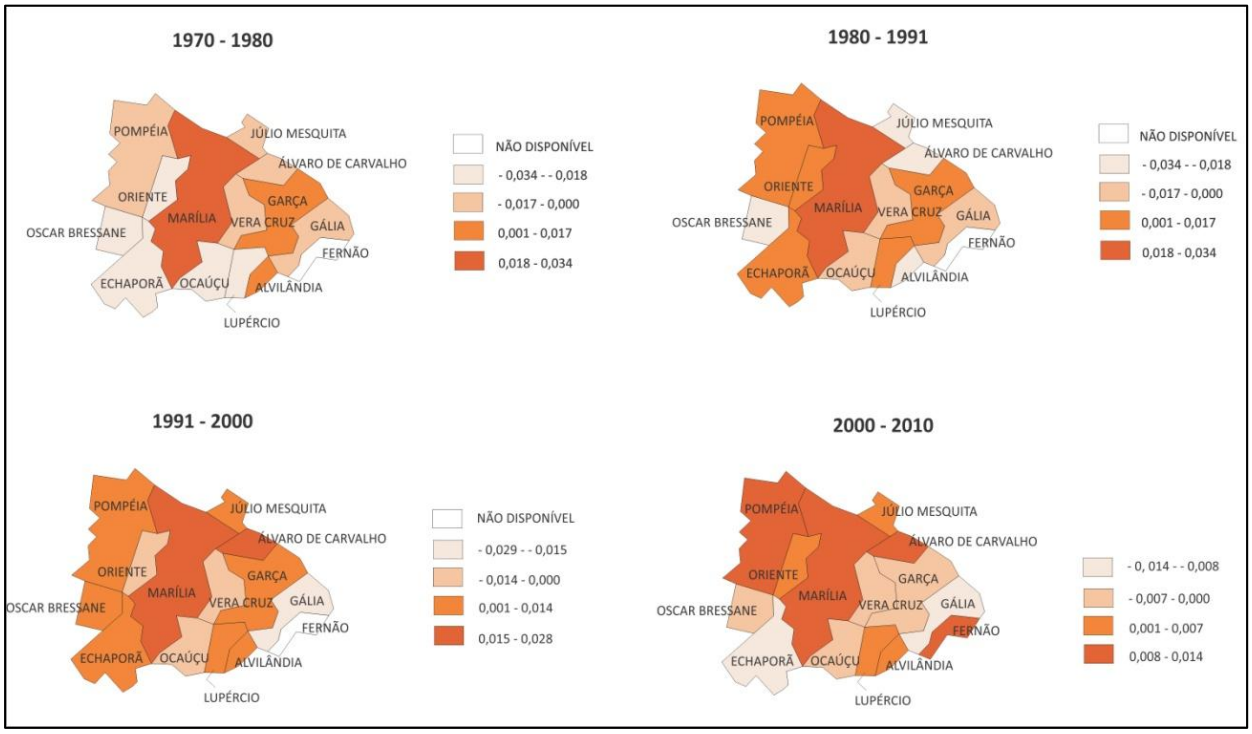
A população é distribuída desigualmente, concentrando maior parte no município de Marília (64,7%), tendo Garça como o segundo município mais populoso da região com 12,88%, o que assinala que apenas 22,4% da população da região se distribuem pelos outros 12 municípios que a compõem.

Vemos que todos os municípios que englobam a região tem sua população residente, predominantemente, em áreas urbanas, entretanto, se destacam com índices acima dos 90% de população urbana os municípios mais populosos, sendo eles: Marília, Garça e Pompéia, e os próximos a Marília, como Oriente e Júlio Mesquita. Outros municípios como Fernão, Gália, Álvaro de Carvalho, Echaporã e Ocaúçu chamam a atenção pelos elevados índices de populações residentes nas áreas rurais, bem abaixo da média paulista, que é de 95,9% de população urbana, de acordo com o Censo IBGE – 2010.

A FIGURA 56 a seguir indica temporalmente a dinâmica populacional na região, apontando alguns indícios das causas para a concentração da população no município de Marília:

FIGURA 56

Evolução Populacional dos Municípios que compõem a Região de Governo de Marília – Taxa Geométrica – 1970 a 2010



Fonte dos Dados: Censo IBGE, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.
Org. ZANDONADI, Júlio César

Temporalmente o crescimento populacional da Região de Governo de Marília foi desigual, sendo as décadas de 1970 e 1980 aquelas com maiores índices de crescimento, e em contrapartida, entre 2000 e 2010 ocorreram os menores índices.

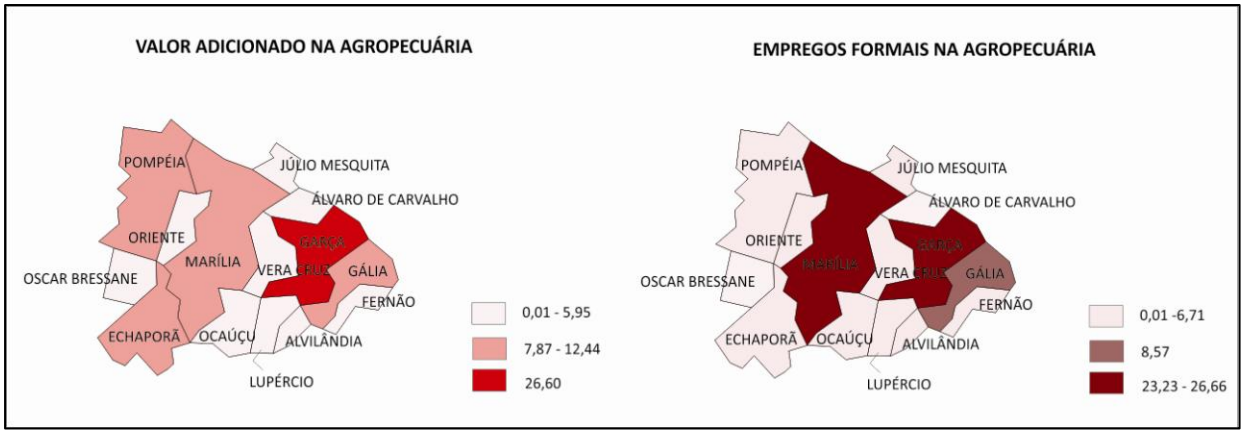
Em todos os períodos indicados observa-se a centralização dos fluxos populacionais, indicado pelo constante crescimento populacional no município de Marília, o que sinaliza maior atratividade em relação aos outros municípios que compõem a região para movimentos migratórios. Tal consideração é reforçada pelo fato de haver decréscimo populacional em diversos municípios que compõem a região, mesmo nos períodos em que houve os maiores índices de crescimento populacional no âmbito da região. Esta dinâmica assinala tanto a maior atratividade de Marília em relação aos demais, como também pode apontar dinâmicas de êxodo rural, com populações saindo do campo com destino ao maior centro urbano regional, no caso Marília. Deste modo, vemos que o decréscimo não representou um padrão populacional na região, mas sim diferenças e desiguais níveis de atratividade para deslocamentos populacionais

entre os municípios que compõem a região. Tal fato pode ser explicado, também, por dinâmicas de expansão territorial da cidade de Marília, acompanhada de aumento do número de ofertas de lotes e moradias urbanas[43], bem como o aumento de níveis de acessibilidade de Marília, com o incremento de rodovias duplicadas, o que favorece o deslocamento de populações.

Vejamos se a concentração populacional representa ou condiz com a distribuição de capitais e fluxos pela região:

FIGURA 57

Distribuição do Valor Adicionado e Empregos Formais na Agropecuária em relação à Região de Governo de Marília – 2010



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

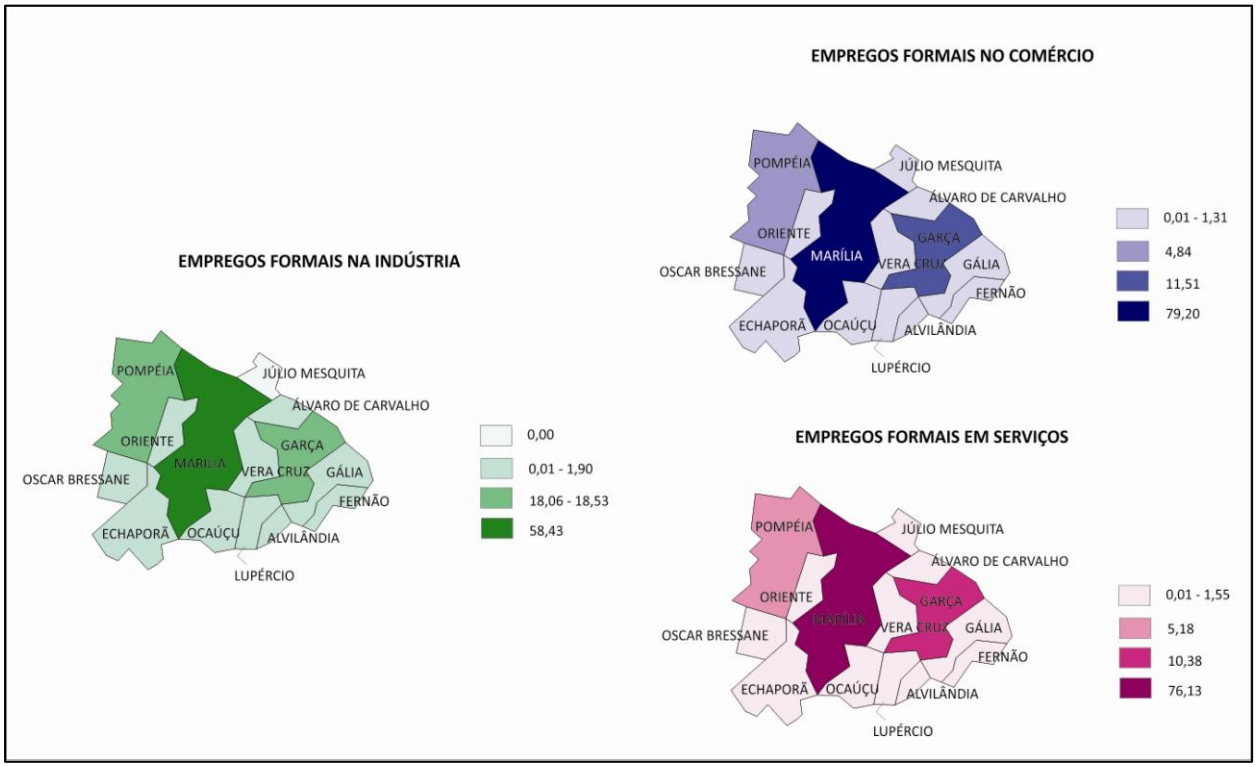
A concentração do Valor Adicionado na Agropecuária não corresponde às concentrações populacionais, tendo o município de Garça destaque em tal setor, concentrando 26,6% do valor produzido na Região de Governo de Marília, no entanto, percebemos que tal valor se distribui por outros municípios, com participações relevantes na produção, entre eles, Marília, Echaporã, Pompéia e Gália. Em relação à concentração de empregos formais na agropecuária, o que corresponde à existência de estabelecimentos agropecuários mais complexos, maior capacidade de produção e destinação de produtos ao mercado, Garça e Marília se destacam em relação aos demais municípios, concentrando grande parcela dos empregos formais na agropecuária (49,89%).

Sobre os capitais "urbanos" temos a seguinte distribuição:

[43] Ver ZANDONADI, 2005 e 2008;

FIGURA 58

Distribuição dos Empregos Formais na Indústria, Comércio e Serviços em relação à Região de Governo de Marília – 2010



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

A distribuição dos empregos formais na indústria, comércio e serviços pelos municípios que compõem a Região de Governo de Marília demonstra maior concentração de estabelecimentos, bem como destes tipos de capitais no âmbito da região, além de indicar os municípios preferíveis para escolhas locacionais de empresas destes diversos setores e, também, o direcionamento dos fluxos populacionais no âmbito da região com vistas à busca de empregos e consumo de bens e serviços.

A partir da FIGURA 58 percebemos que os municípios de Marília, Garça e Pompéia concentram a maior parcela dos empregos formais nos setores destacados, com 85% dos empregos na indústria, 95,5% no comércio e 91,6% nos serviços, assinalado a predominância das atividades de trabalho e consumo urbanas centralizadas nestes municípios. Contudo, o município de Marília se destaca em relação aos demais com a concentração da maioria dos empregos

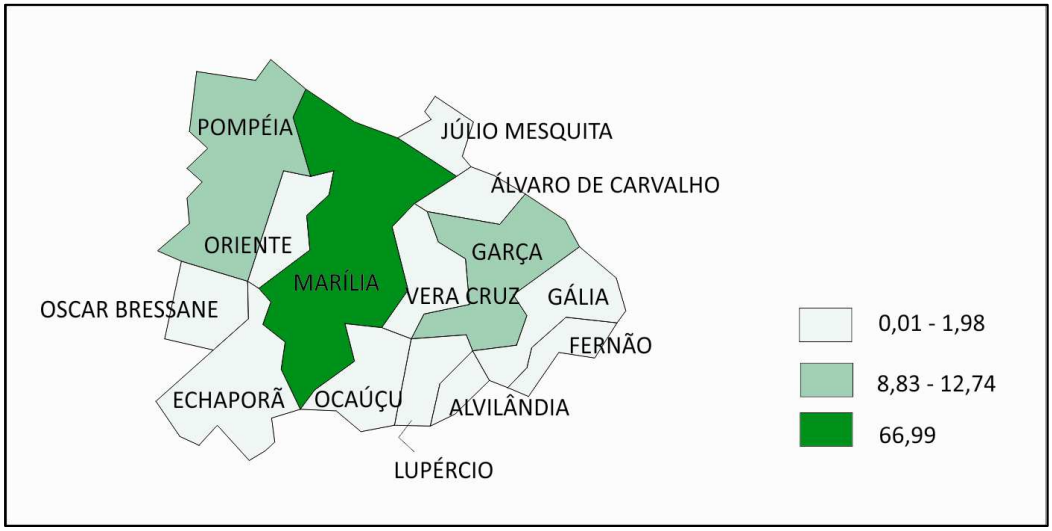
formais nos três setores da economia urbana, o que demonstra o maior nível de centralidade inter-regional deste município no bojo da Região de Governo.

Outra dinâmica que podemos observar e que chama a atenção é a diferença de concentração entre os setores da economia urbana, tendo o município de Marília maiores níveis de concentração dos empregos formais no comércio e serviços com 79,2% e 76,13% respectivamente, em detrimento dos 58,43% no setor industrial, sendo que neste setor Pompéia e Garça aparecem com relativo peso no total de empregos, o que sinaliza para a existência de especializações produtivas nestes municípios, entretanto, não minimiza a necessidade de fluxos populacionais em busca do consumo de bens e serviços para Marília.

Vejamos se a distribuição desigual dos empregos e atividades econômicas pela região se associa aos níveis de distribuição da produção de capitais:

FIGURA 59

Distribuição do Produto Interno Bruto na Região de Governo de Marília – SP - 2008



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

A distribuição do Produto Interno Bruto da Região de Governo de Marília indica níveis de concentração semelhantes aos empregos formais nos setores da economia urbana, concentrando 66,99% da produção da Região de Governo em Marília, com Garça e Pompéia se destacando com 21,57% da produção, representadas pelas relativas concentrações de atividades agropecuárias e industriais, tendo participação relevante na configuração do PIB regional.

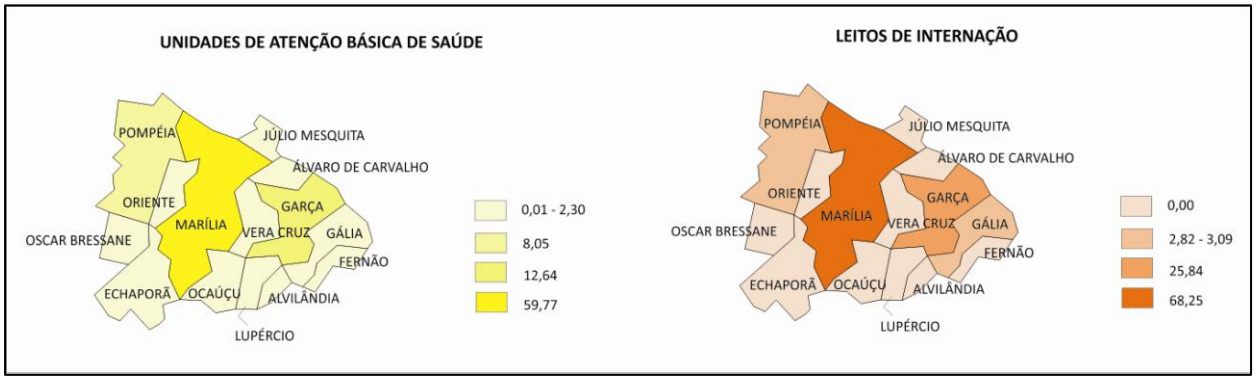
Tal quadro aponta para um contexto marcado pela desigualdade intermunicipal de concentração de capitais entre os municípios que compõem a Região de Governo de Marília, os capitais tanto agropecuários, como industriais, comerciais e de serviços se concentram, principalmente no município de Marília, com Pompéia e Garça tendo destaques em relação aos demais municípios que compõem a região. Este quadro indica o maior nível de centralização dos capitais de âmbito regional em Marília, que por outro lado, sinaliza para a centralização de investimentos, decisões, população e fluxos intermunicipais da mão de obra. Pode indicar também a constituição de um sistema urbano complexo, com a formação de aglomeração urbana no eixo formado por estes três municípios, abarcando Pompéia, Oriente, Marília, Vera Cruz e Garça.

Para compreendermos outros aspectos que caracterizam a situação geográfica que envolve a Região de Governo de Marília incluímos na análise a distribuição de serviços e atividades básicas para o atendimento da população, considerando que a ausência demanda deslocamentos diários ou recorrentes de populações entre os municípios, deste modo, apontando indicativos para observarmos a distribuição dos fluxos populacionais no âmbito da Região de Governo.

Primeiramente, destacamos a distribuição de Unidades de Atenção Básica de Saúde e Leitos de Internação, os quais oferecem serviços essenciais para a manutenção das populações.

FIGURA 60

Distribuição de Unidades de Atenção Básica de Saúde e Leitos de Internação pela Região de Governo de Marília – 2010



Org. ZANDONADI, Júlio César

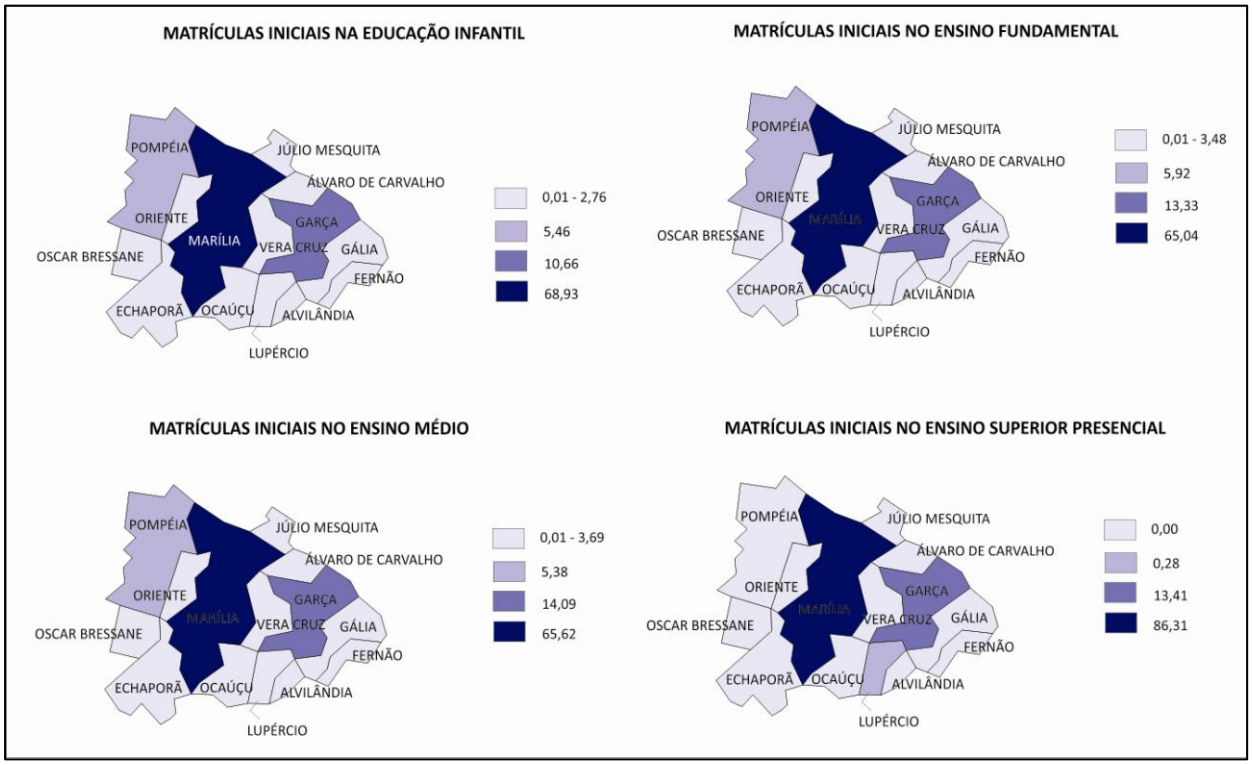
A distribuição de Unidades de Atenção Básica de Saúde e Leitos de Internação seguem os padrões de distribuição dos capitais e da população na Região de Governo de Marília, sendo o município de Marília com maior concentração de Unidades de Atenção Básica de Saúde, com 59,77% dos estabelecimentos, tendo Garça e Pompéia, respectivamente, com níveis inferiores a Marília, mas com relevância em relação aos demais municípios. Apesar de demonstrar concentração, a distribuição de Unidades de Atenção Básica de Saúde não corresponde ao número da população distribuída pela Região de Governo, sendo o número de estabelecimentos de Unidades de Atenção Básica a Saúde inferior ao de concentração de população que é de 64,76% da Região de Governo.

Em relação aos Leitos de Internação, a concentração se dá prioritariamente em Marília, com 68,25% dos leitos e Garça com 25,84%, em detrimento a municípios como Gália e Pompéia com números bem inferiores 2,82% e 3,09% e outros 10 municípios que não possuem leitos de internação. Deste modo, percebemos a existência de forte demanda de fluxos populacionais intermunicipais principalmente para os municípios de Marília e em menores níveis para Garça, na busca por serviços e atendimentos médicos mais complexos.

Observaremos tal dinâmica na esfera de outro serviço básico, a educação:

FIGURA 61

Distribuição das Matrículas Iniciais no Ensino Infantil, Médio e Superior Presencial pela Região de Governo de Marília – 2011



Fonte dos Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

Em relação à distribuição de matrículas iniciais tanto em educação infantil, quanto nos ensinos fundamental e médio pela Região de Governo de Marília, segue a concentração da população, com as matrículas iniciais nestes níveis concentrando-se em Marília, Garça e Pompéia em níveis próximos ao da concentração de população nestes municípios, indicando, como foi abordado anteriormente, para outras situações geográficas, que a quantidade de matrículas iniciais na educação infantil e ensino fundamental e médio estão intimamente associadas ao porte populacional do município.

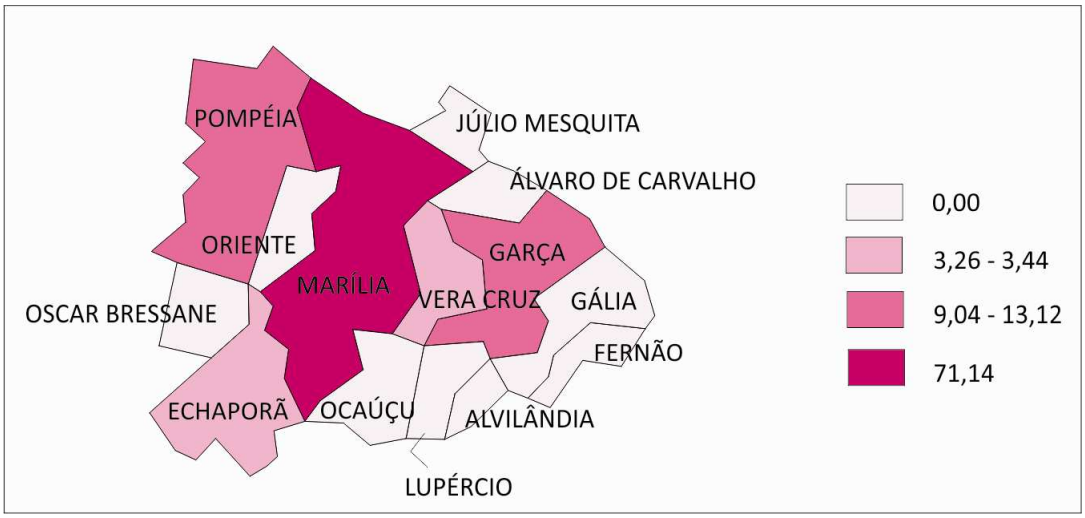
Contudo, ao nos referirmos as matrículas iniciais no Ensino Superior Presencial notamos que há dinâmicas que as desvinculam parcialmente do porte populacional dos municípios. Apesar da concentração das matrículas se darem no município que concentra maior parte da população, percebe-se que outros municípios ou não possuem ou possuem matrículas em um número pouco relevante em relação à região, sendo que Marília concentra 86,31% das

matrículas iniciais. Tal quadro sinaliza para a concentração das instituições de ensino superior da região em Marília, bem como a existência de fluxos gerados para tal atividade entre os municípios que compõem a região, centralizados também em Marília.

Outro aspecto que demonstra a distribuição dos fluxos, mas também de decisões referentes ao ordenamento territorial da região e dos municípios, é referente à localização e concentração dos serviços públicos administrativos, os quais indicam para a existência de instituições públicas, as quais centralizam decisões e demandam deslocamentos populacionais para tal fim:

FIGURA 62

Distribuição dos vínculos empregatícios formais na administração pública, defesa e seguridade social na Região de Governo de Marília – 2010



Os Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

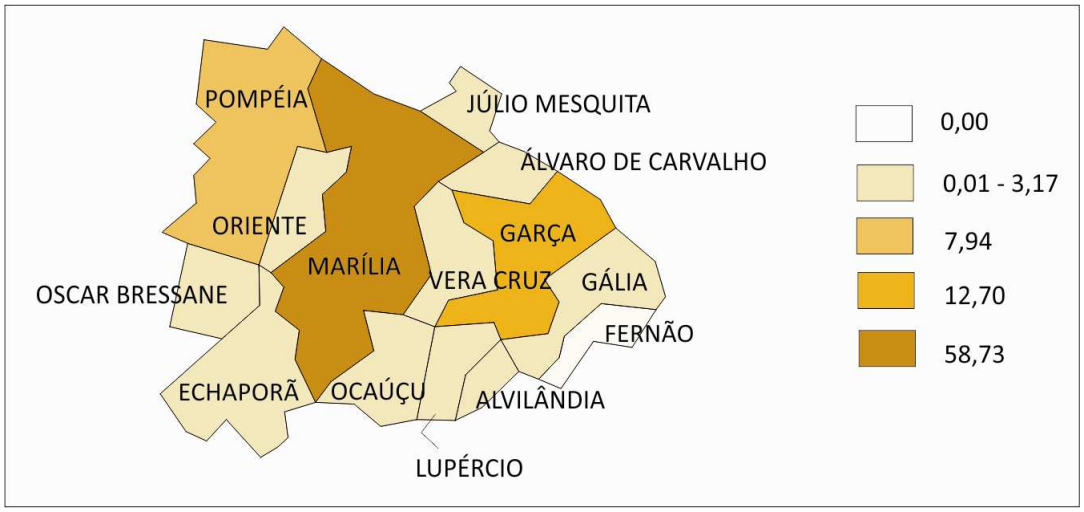
Os empregos formais na administração pública, defesa e seguridade social se concentram principalmente em Marília, com 71,14% dos empregos, contudo, outros municípios, como Garça, Pompéia, Vera Cruz e Echaporã apresentam parte dos empregos da região neste setor, sendo que nove outros municípios não apresentam empregos no setor. A grande concentração de empregos na administração pública em Marília representa centralização de instituições públicas neste município, indicando o município, além de sede da Região de Governo, como centralizador das decisões públicas referente ao ordenamento territorial da região,

contudo não de forma totalitária, já que outros municípios apresentam pequenas parcelas dos empregos neste setor.

Além das instituições públicas, vemos as instituições financeiras como de suma relevância ao ordenamento territorial, devido à centralização de créditos gerados por tais instituições e que viabilizam investimentos econômicos e em infraestruturas.

FIGURA 63

Distribuição de Agências Bancárias na Região de Governo de Marília – 2011



Dados: Fundação SEADE
Org. ZANDONADI, Júlio César

As agências bancárias no bojo da Região de Governo de Marília concentram-se, principalmente, no município de Marília, com 58,73% das agências, seguido pelos municípios de Garça com 12,7% e Pompéia com 7,94% das agências. Percebemos que há predomínio nas escolhas locacionais para a implantação das instituições financeiras nos municípios que concentram a população e atividades econômicas no âmbito da região, sendo isto, um indicativo de que grande parte das transações financeiras realizam-se nestes determinados municípios, deste modo, há necessidade de deslocamentos intermunicipais para a viabilização de créditos para investimentos econômicos ou outros.

A partir dos dados apresentados é possível tecermos algumas considerações das características da situação geográfica que compõem a Região de Governo de Marília.

Percebemos que, composta por 14 municípios, a Região de Governo de Marília é marcada pela desigualdade entre os municípios em diversos setores. No contexto desta situação

geográfica, percebe-se que tanto a população, como as atividades econômicas são distribuídas desigualmente, tendo como localidade central o município de Marília, o qual diante da quantidade e diversidade de atividades em relação aos demais municípios, centraliza grande parcela dos capitais regionais e investimentos na região, bem como os fluxos populacionais e de capitais ocorrentes nesta Região de Governo.

Dos 14 municípios desta Região de Governo notamos que além de Marília, os municípios de Garça e Pompéia acumulam atividades em seus respectivos territórios, com destaque para Garça, nos setores agropecuário e industrial, em relação à região, enquanto Pompéia se destaca no setor industrial.

Contudo, tal situação revela a função central do município de Marília no contexto regional, pois, ao delimitarmos funções aos municípios no contexto da rede, vemos que os demais municípios exercem ampla dependência das atividades econômicas e serviços localizados em Marília, sendo este município o ponto central desta situação geográfica.

3.4. Quadro comparativo das cidades com porte populacional médio e suas respectivas situações geográficas

A partir dos dados apresentados neste capítulo e nos anteriores elaboramos um quadro das respectivas situações geográficas, além de considerações em relação ao contexto e funções das cidades de porte populacional médio, e também buscamos identificar as cidades com funções intermediárias nas respectivas situações.

Para isso, contextualizamos dois tipos de dados, primeiramente apresentamos dados de níveis de conectividade dos municípios que compõem as respectivas situações geográficas destacadas. Tal dado corresponde à relação destes municípios na escala estadual, o qual indica o grau de possibilidade de investimentos de setores que atuam no circuito superior da economia, cujo nível de conectividade é uma das determinantes para a atuação. O segundo tipo de dado se refere à concentração de capitais e serviços em âmbito regional, os quais indicam as opções dos investidores na região, bem como a orientação dos fluxos regionais.

Vejamos no QUADRO 8 a seguir a caracterização da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo:

QUADRO 8

Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo

Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo	Conectividade	Acesso à Internet	1. São Paulo 2. Guarulhos, São Bernardo do Campo e Santo André; 3. Barueri, Osasco, Diadema e Mogi das Cruzes; 4. Carapicuiba, Taboão da Serra, São Caetano do Sul, Mauá; 5. Itaquaquecetuba, Suzano, Cotia e Embu; 6. Santana do Parnaíba, Itapevi, Jandira, Itapecerica da Serra, Ribeirão Pires, Poá e Ferraz de Vasconcelos; 7. Vargem Grande Paulista, Juquitiba, Embu–Guaçu, Arujá, Santa Isabel e Rio Grande da Serra, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Franco da Rocha, Francisco Morato, Mairiporã, Caieiras, Guararema, Biritiba-Mirim, Salesópolis, São Lourenço da Serra.
		Prestadores de serviço de internet	1. São Paulo; 2. Barueri; 3. Guarulhos, Osasco; 4. Santana do Parnaíba, Cotia, São Bernardo do Campo, Santo André, Diadema, São Caetano do Sul, Mogi das Cruzes; 5. Taboão da Serra, Jandira, Mauá, Suzano; 6. Itapevi, Carapicuiba, Embu, Itapecerica da Serra, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Cajamar; 7. Vargem Grande Paulista, Juquitiba, Ferraz de Vasconcelos, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Francisco Morato, Franco da Rocha, Mairiporã, Pirapora do Bom Jesus, Caieiras, Biritiba-Mirim, Guararema, São Lourenço da Serra; 8. Embu-Guaçu, Salesópolis
		PNBL	• Inclusos: São Paulo, Barueri, Guarulhos, Osasco, Santana do Parnaíba, Cotia, São Bernardo do Campo, Santo André, Diadema, São Caetano do Sul, Mogi das Cruzes, Taboão da Serra, Jandira, Mauá, Suzano, Itapevi, Carapicuiba, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Cajamar, Vargem Grande Paulista, Juquitiba, Ferraz de Vasconcelos, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Francisco Morato, Franco da Rocha, Mairiporã, Embu-Guaçu, Caieirias, Guararema, Biritiba-Mirim, Salesópolis, São Lourenço da Serra. • Ausentes: Pirapora do Bom Jesus
		Telefones Fixos	1. São Paulo; 2. Guarulhos; 3. Osasco, São Bernardo do Campo, Santo André; 4. Barueri, Carapicuiba, Cotia, Taboão da Serra, Diadema, Mauá, Itaquaquecetuba, Suzano, Mogi das Cruzes; 5. Itapevi, Embu das Artes, São Caetano do Sul, Ferraz de Vasconcelos; 6. Santana do Parnaiba, Itapecerica da Serra, Franco da Rocha, Francisco Morato, Mairiporã, Caieiras, Arujá, Ribeirão Pires, Guararema, Juquitiba; 7. Rio Grande da Serra, São Lourenço da Serra, Pirapora do Bom Jesus, Embu-Guaçu, Vargem Grande Paulista, Santa Isabel, Biritiba-Mirim e Salesópolis.
		Assinantes de TV	1. São Paulo; 2. Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André, Osasco; 3. Carapicuiba, Mauá, Diadema, São Caetano do Sul, Mogi das Cruzes; 4. Taboão da Serra, Santana do Parnaiba, Barueri, Itapevi, Cotia,

			Suzano; 5. Pirapora do Bom Jesus, Cajamar, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Mairiporã, Santa Isabel, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Itapecerica da Serra, Jandira, Vargem Grande Paulista, Embu das Artes, Embu-Guaçu, Juquitiba, Guararema, Biritiba-Mirim e Salesópolis, São Lourenço da Serra.
		Agências de Correio	1. São Paulo; 2. Guarulhos, Santo André; 3. Osasco, São Bernardo do Campo; 4. Barueri, Carapicuiba, Diadema, Mauá, Mogi das Cruzes; 5. Cotia, Taboão da Serra; 6. São Caetano do Sul, Itapecerica da Serra, Santana do Parnaiba, Cajamar, Caieiras, Mairiporã, Ribeirão Pires, Juquitiba, Embu das Artes; 7. Francisco Morato, Franco da Rocha, Pirapora do Bom Jesus, Jandira, Itapevi, Vargem Grande Paulista, Embu-Guaçu, Rio Grande da Serra, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Itaquaquecetuba, Arujá, Santa Isabel, Suzano, Guararema, Biritiba-Mirim, Salesópolis, São Lourenço da Serra.
	Acessibilidade	Rodovias Duplicadas[44]	São Paulo, Cajamar, Mairiporã, Arujá, Guarulhos, Itaquaquecetuba, Suzano, Poá, Mogi das Cruzes, São Caetano do Sul, Santo André, São Bernardo do Campo, Diadema, Mauá, Jandira, Barueri, Osasco, Carapicuiba, Vargem Grande Paulista, Cotia, Taboão da Serra, Embu das Artes, São Lourenço da Serra, Juquitiba e Itapecerica da Serra, Santana do Parnaiba, Caieiras, Franco da Rocha, Francisco Morato, Itapevi,..
		Rodovias Pista-Simples	Pirapora do Bom Jesus, Santa Isabel, Guararema, Biritiba-Mirim, Salesópolis, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Embu-Guaçu.
	População		1. São Paulo; 2. Guarulhos; 3. Osasco, São Bernardo do Campo, Santo André; 4. Mogi das Cruzes, Suzano, Itaquaquecetuba, Mauá, Diadema, Carapicuiba; 5. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Arujá, Mairiporã, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaiba, Barueri, Jandira, Vargem Grande Paulista, Itapevi, Cotia, Taboão da Serra, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu, Juquitiba, São Caetano do Sul, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Ferraz de Vasconcelos e Poá.
	PIB		1. São Paulo; 2. Guarulhos, São Bernardo do Campo, Barueri, Osasco; 3. Diadema, São Caetano do Sul e Santo André; 4. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Arujá, Mairiporã, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaiba, Barueri, Jandira,

[44] De modo geral o nível de acessibilidade por Rodovias Duplicadas nos municípios que compõem a Aglomeração Metropolitana de São Paulo é elevado, tendo alguns municípios apenas na "alça" de acesso rodovias com pista-simples, deste modo, torna complexa a definição.

			Vargem Grande Paulista, Itapevi, Cotia, Taboão da Serra, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu, Juquitiba, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Mogi das Cruzes, Suzano, Itaquaquecetuba, Mauá, Carapicuiba.
		Emprego no Comércio	1. São Paulo; 2. Guarulhos; 3. Barueri, Osasco, São Bernardo do Campo, Santo André; 4. Cotia, Diadema, São Caetano do Sul, Mogi das Cruzes; 5. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Mairiporã, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaiba, Vargem Grande Paulista, Jandira, Carapicuiba, Taboão da Serra, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, Itapevi, Embu-Guaçu, São Lourenço da Serra, Juquitiba.
		Emprego em Serviços	1. São Paulo; 2. Guarulhos, Barueri, São Bernardo do Campo; 3. Osasco, Santo André; 4. Mogi das Cruzes, São Caetano do Sul; 5. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Diadema, Mairiporã, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaiba, Itapevi, Vargem Grande Paulista, Jandira, Carapicuiba, Cotia, Taboão da Serra, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, Embu-Guaçu, São Lourenço da Serra e Juquitiba.
		Emprego na Indústria	1. São Paulo; 2. Guarulhos; 3. São Bernardo do Campo; 4. Diadema; 5. Santo André, Mauá, Osasco, Barueri; 6. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Mogi das Cruzes, Santa Isabel, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, São Caetano do Sul, Mairiporã, Franco da Rocha, Francisco Morato, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaiba, Vargem Grande Paulista, Jandira, Carapicuiba, Taboão da Serra, Cotia, Itapecerica da Serra, Embu das Artes, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu e Juquitiba.
		Emprego na Agropecuária	1. São Paulo, Mogi das Cruzes; 2. Biritiba-Mirim; 3. Salesópolis, Suzano; 4. Guararema, Santa Isabel, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Santo André, São Caetano do Sul, Diadema, São Bernardo do Campo, Guarulhos, Mairiporã, Franco da Rocha, Francisco Morato, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaiba, Barueri, Osasco, Jandira, Itapevi, Vargem Grande Paulista, Cotia, Taboão da Serra, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu, Juquitiba.
	Serviços Administrativos	Empregos em Serviços Administrativos	1. São Paulo; 2. Guarulhos, Osasco; 3. Barueri, São Bernardo do Campo, Santo André; 4. Santana do Parnaiba, Diadema, Mauá;

			5. Mogi das Cruzes, Suzano, Arujá, Itaquaquecetuba, Ferraz de Vasconcelos, Ribeirão Pires, São Caetano do Sul, Mairiporã, Franco da Rocha, Francisco Morato, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Cotia, Taboão da Serra, Embu das Artes. 6. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Poá, Rio Grande da Serra, Carapicuiba, Jandira, Itapevi, Vargem Grande Paulista, 7. Itapecerica da Serra, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu e Juquitiba.
	Ensino Superior	Matrículas Iniciais	1. São Paulo; 2. São Bernardo do Campo, Santo André; 3. Mogi das Cruzes, Guarulhos, São Caetano do Sul, Osasco; 4. Suzano, Arujá, Itaquaquecetuba, Mauá, Ribeirão Pires, Mairiporã, Caieiras, Cajamar, Santana do Parnaiba, Barueri, Jandira, Carapicuiba, Vargem Grande Paulista, Cotia, Taboão da Serra, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, Diadema; 5. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Rio Grande da Serra, Franco da Rocha, Francisco Morato, Pirapora do Bom Jesus, Itapevi, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu e Juquitiba.
	Saúde	Unidades de Atenção Básica de Saúde	1. São Paulo; 2. Guarulhos; 3. Santo André; 4. São Bernardo do Campo, Mogi das Cruzes, Osasco; 5. Itaquaquecetuba, Poá, Suzano, Mauá, Barueri, Cotia, Diadema; 6. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Arujá, Ferraz de Vasconcelos, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, São Caetano do Sul, Mairiporã, Franco da Rocha, Francisco Morato, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaiba, Itapevi, Jandira, Carapicuiba, Vargem Grande Paulista, Taboão da Serra, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, São Lourenço da Serra, Embu-Guaçu e Juquitiba;
		Leitos de Internação	1. São Paulo; 2. Guarulhos, São Bernardo do Campo; 3. Santo André; 4. Franco da Rocha, Mogi das Cruzes, São Caetano do Sul, Diadema, Osasco, Taboão da Serra; 5. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Mauá, Ribeirão Pires, Mairiporã, Francisco Morato, Caieiras, Cajamar, Santana do Parnaiba, Barueri, Jandira, Carapicuiba, Itapevi, Cotia, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, Embu-Guaçu, Juquitiba; 6. Rio Grande da Serra, Pirapora do Bom Jesus, Vargem Grande Paulista, São Lourenço da Serra.
	Instituições Financeiras	Agências Bancárias	1. São Paulo; 2. Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André; 3. Osasco; 4. Barueri, Diadema, São Caetano do Sul, Mogi das Cruzes; 5. Salesópolis, Biritiba-Mirim, Guararema, Santa Isabel, Arujá, Itaquaquecetuba, Poá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Mauá, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Mairiporã, Francisco Morato, Franco da Rocha, Caieiras, Cajamar, Pirapora do Bom Jesus, Santana do Parnaiba, Itapevi, Jandira, Carapicuiba, Taboão da Serra, Vargem Grande Paulista, Cotia, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, Embu-Guaçu, São Lourenço da Serra, Juquitiba.

Org. ZANDONADI, Júlio César

Observando e analisando o quadro, bem como associando-o com os dados disponíveis e debatidos até o momento, traçamos um perfil hierárquico da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo, englobando os graus de conectividade, acessibilidade, concentração de capitais e fluxos, caracterizando-as nestes seguintes níveis:

1. **São Paulo;**

Marcado pelos maiores níveis de conectividade, com acessos e serviço de internet, possibilidades de comunicação e acesso a informação instantânea, elevada acessibilidade via rodovias duplicadas, local de maior concentração de capitais e fluxos metropolitanos;

2. **Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André e Osasco;**

Níveis de conectividade elevados, com acessos e serviços de internet, possibilidades de comunicação e acesso a informação instantânea, acessibilidade por rodovias duplicadas, concentrando capitais, atividades econômicas, serviços e populações em níveis inferiores somente a capital paulista;

3. **Barueri, Diadema, São Caetano do Sul, Mauá e Mogi das Cruzes;**

Níveis de conectividade elevados, com acessibilidade marcada por rodovias duplicadas, concentrando capitais, atividades econômicas, serviços e populações em níveis inferiores aos níveis superiores, porém com relevância em relação aos outros municípios que compõem a aglomeração;

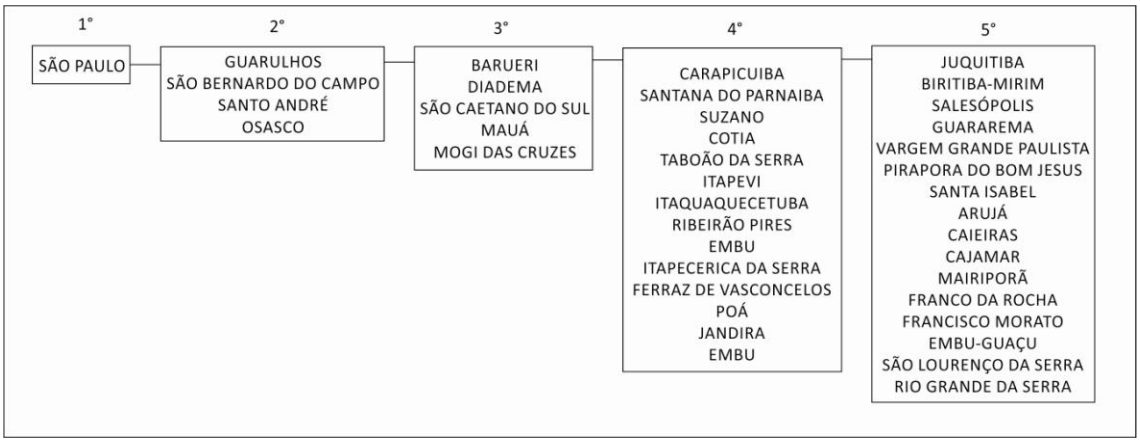
4. **Carapicuíba, Santana do Parnaíba, Suzano, Cotia, Taboão da Serra, Itapevi, Itaquaquecetuba, Ribeirão Pires, Embu das Artes, Itapecerica da Serra, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Jandira;**

Níveis de conectividade razoáveis em relação aos outros municípios que compõem a aglomeração, com acessibilidade em alguns municípios por rodovias duplicadas e outros via pista-simples, com pouca concentração de capitais e atividades econômicas, porém razoáveis concentração de serviços em relação aos municípios da aglomeração, e elevadas taxas de urbanização da população;

5. **Juquitiba, Biritiba-Mirim, Salesópolis, Guararema, Vargem Grande Paulista, Pirapora do Bom Jesus, Santa Isabel, Arujá, Caieiras, Cajamar, Mairiporã, Franco da Rocha, Francisco Morato, Embu-Guaçu, São Lourenço da Serra, Rio Grande da Serra.**

Níveis de conectividade baixos, em alguns casos acessibilidade via pista-simples; com baixa concentração de capitais e atividades econômicas, inferiores aos demais municípios que compõem a aglomeração e os menores níveis de taxas de urbanização da população no âmbito da Aglomeração.

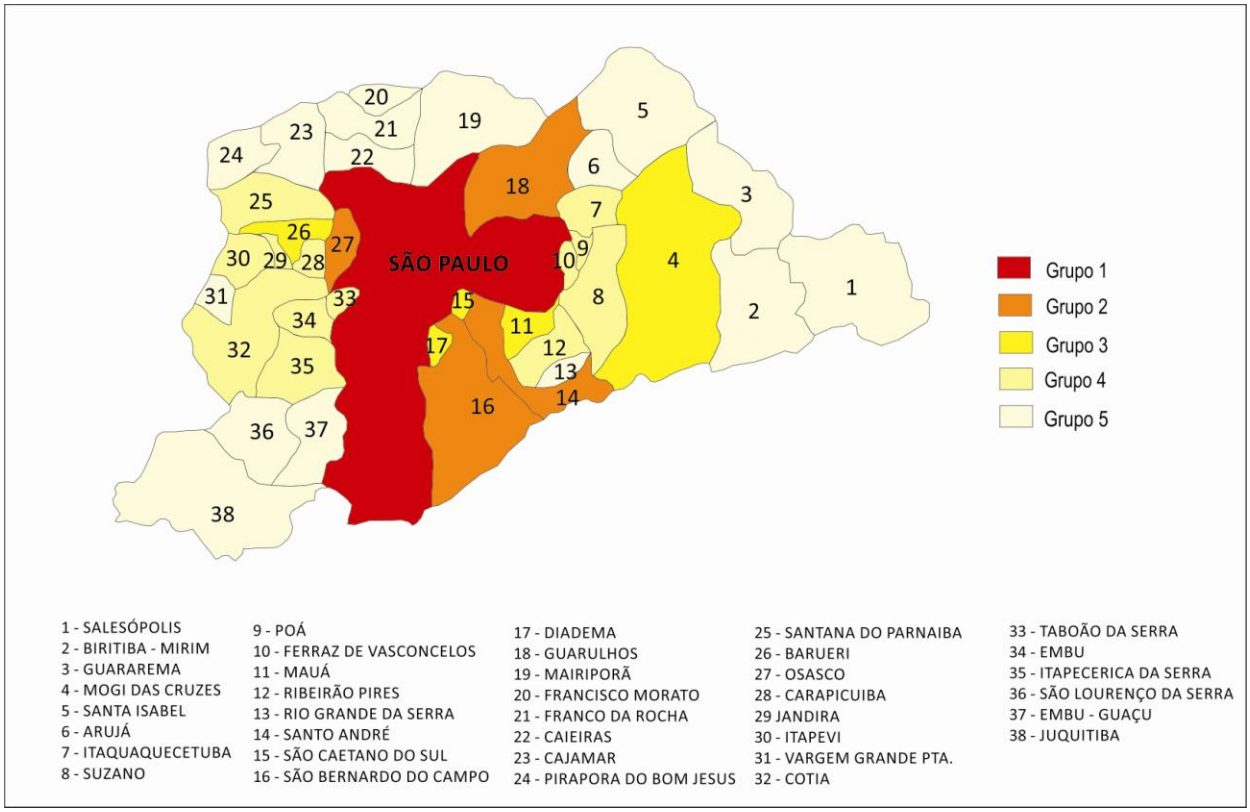
Esquema Hierárquico da Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo



Org. ZANDONADI, Júlio César

FIGURA 64

Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo – Esquema Hierárquico dos Municípios



Org. ZANDONADI, Júlio César

Vemos que, no contexto metropolitano, assim como vimos, no contexto da rede urbana paulista, o município de São Paulo exerce função central, concentrando a maior parcela da população, como também dos capitais, das atividades econômicas, dos serviços e dos fluxos metropolitanos, deste modo, vemos que é a partir do contexto do núcleo central da metrópole que os municípios que englobam a aglomeração se estruturam.

Deste modo, no Grupo 2 temos municípios que exercem funções intermediárias, tendo centralidade interurbana intermediária no âmbito da aglomeração. Tais municípios têm o crescimento baseado na expansão do espaço metropolitano em suas diversas esferas, tanto com a dispersão da população, como de capitais, investimentos e serviços, o que resulta também em dispersão dos fluxos, ou seja, tais espaços se desenvolvem como aparato para o desenvolvimento metropolitano, desafogando o centro da metrópole. Tal dinâmica só é possível a partir da dispersão simultânea de infraestruturas que permitam a instalação de empreendimentos e fluxos populacionais e de capitais e infraestruturas que acentuam o grau de conectividade e

acessibilidade destes espaços. Desta maneira, vemos que este grupo, com municípios de grande porte populacional, acima dos 500.000 habitantes, desempenham funções intermediárias e complementares no âmbito da rede urbana configurada pela Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo.

Nos Grupos 3 e 4 se encontram as cidades com porte populacional médio, com populações entre 50 a 500 mil habitantes, que assim como os municípios do Grupo 2 estão inseridos num contexto de expansão do espaço metropolitano, entretanto, de modo menos completo. Tais espaços estão inseridos num contexto de dispersão populacional a partir do centro da metrópole, exercendo funções de "bolsões de mão de obra", pois como indica as FIGURAS 35 e 36 e o QUADRO 8 tais municípios concentram parcela razoável da população metropolitana, tiveram crescimento populacional relativamente elevado nas últimas décadas (FIGURA 36), entretanto não concentram grandes parcelas dos capitais, investimentos e serviços disponíveis no espaço metropolitano, assim como, possuem relativamente baixos investimentos em infraestruturas, apontado pelos níveis inferiores ao Grupo 2 de conectividade, como também há municípios que não contam com acesso por rodovias duplicadas.

Por fim, o Grupo 5 que conta com municípios situados à margem do espaço metropolitano, com porte populacional inferior a 150.000 habitantes, com exceção de Francisco Morato, exercem funções marginais no âmbito do espaço metropolitano, em alguns casos de "bolsões de mão de obra", em outros de áreas da produção agropecuária. Contudo, são as áreas com as menores concentrações de atividades econômicas e serviços, o que indica forte dependência do centro da metrópole e dos espaços intermediários, tendo baixos níveis de conectividade e, em parte dos municípios, de acessibilidade.

Vejamos a caracterização dos municípios que compõem a Região Administrativa Central e Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos.

QUADRO 9

Região Administrativa Central

Região Administrativa Central	Conectividade	Acesso à Internet	1. Araraquara, São Carlos; 2. Santa Rita do Passa Quatro, Porto Ferreira, Descalvado, Ibaté, Ribeirão Bonito, Dourado, Trabiju, Boa Esperança do Sul, Gavião Peixoto, Nova Europa, Ibitinga, Tabatinga, Américo Brasiliense, Santa Lúcia, Motuca, Rincão, Santa Ernestina, Dobrada, Taquaritinga, Cândido Rodrigues, Fernando Prestes, Itápolis, Borborema, Matão.
		Prestadores de serviço de internet	1. Araraquara; 2. São Carlos, Ibitinga; 3. Descalvado, Ibaté, Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro, Américo Brasiliense, Gavião Peixoto, Nova Europa, Matão, Itápolis, Taquaritinga; 4. Santa Lúcia, Rincão, Dobrada, Motuca, Santa Ernestina, Cândido Rodrigues, Fernando Prestes, Tabatinga, Ribeirão Bonito, Dourado, Trabiju.
		PNBL	• Inclusos: São Carlos, Descalvado, Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro, Américo Brasiliense, Santa Lúcia, Araraquara, Matão, Nova Europa, Tabatinga, Ibitinga, Itápolis, Borborema, Fernando Prestes, Taquaritinga, Santa Ernestina. • Ausentes: Dobrada, Motuca, Rincão, Candido Rodrigues, Ribeirão Bonito, Dourado, Trabiju, Boa Esperança do Sul, Gavião Peixoto.
		Telefones Fixos	1. Araraquara, São Carlos; 2. Matão; 3. Itápolis, Ibitinga, Taquaritinga, Américo Brasiliense, Descalvado, Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro; 4. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Dobrada, Santa Ernestina, Motuca, Rincão, Santa Lúcia, Nova Europa, Tabatinga, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito.
		Assinantes de TV	1. São Carlos; 2. Araraquara; 3. Matão, Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Taquaritinga, Dobrada, Santa Ernestina, Motuca, Rincão, Santa Lúcia, Américo Brasiliense, Itápolis, Borborema, Ibitinga, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito, Ibaté, Descalvado, Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro.
		Agências de Correio	1. São Carlos; 2. Araraquara, Matão; 3. Taquaritinga, Ibitinga; 4. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Itápolis, Borborema, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Gavião Peixoto, Trabiju, Américo Brasiliense, Santa Lúcia, Rincão, Motuca, Dobrada, Santa Ernestina, Ibaté, Descalvado, Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro.
	Acessibilidade	Rodovias Duplicadas	Taquaritinga, Matão, Araraquara, Ibaté, São Carlos, Porto Ferreira.
		Rodovias Pista-Simples	Américo Brasiliense, Santa Lúcia, Motuca, Santa Ernestina, Dobrada, Cândido Rodrigues, Fernando Prestes, Itápolis, Borborema, Ibitinga, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto,

			Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito, Descalvado, Santa Rita do Passa Quatro.
	População		1. Araraquara, São Carlos; 2. Matão; 3. Porto Ferreira, Taquaritinga, Ibitinga; 4. Itápolis, Ibaté, Américo Brasiliense, Descalvado, Santa Rita do Passa Quatro; 5. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Santa Ernestina, Motuca, Dobrada, Rincão, Santa Lúcia, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito.
	PIB		1. Matão; 2. Araraquara, São Carlos; 3. Porto Ferreira; 4. Taquaritinga, Itápolis, Ibitinga, Descalvado; 5. Santa Rita do Passa Quatro, Américo Brasiliense, Ibaté; 6. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Santa Ernestina, Dobrada, Motuca, Rincão, Santa Lúcia, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito, Borborema.
		Empregos no Comércio	1. Araraquara, São Carlos; 2. Matão, Porto Ferreira; 3. Taquaritinga, Itápolis, Ibitinga; 4. Américo Brasiliense, Ibaté, Descalvado, Santa Rita do Passa Quatro; 5. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Santa Ernestina, Motuca, Dobrada, Rincão, Santa Lúcia, Borborema, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito.
		Empregos em Serviços	1. Araraquara, São Carlos; 2. Matão, Porto Ferreira; 3. Taquaritinga; 4. Itápolis, Ibitinga, Américo Brasiliense, Ibaté, Descalvado, Santa Rita do Passa Quatro; 5. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Borborema, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Santa Ernestina, Dobrada, Motuca, Rincão, Santa Lúcia, Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito.
		Empregos na Indústria	1. Araraquara, São Carlos; 2. Matão, Ibitinga; 3. Porto Ferreira; 4. Descalvado; 5. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Taquaritinga, Itápolis, Borborema, Tabatinga, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito, Santa Ernestina, Dobrada, Motuca, Rincão, Santa Lúcia, Américo Brasiliense, Santa Rita do Passa Quatro; 6. Nova Europa.
		Empregos na Agropecuária	1. Matão; 2. São Carlos, Américo Brasiliense; 3. Boa Esperança do Sul, Itápolis; 4. Fernando Prestes; Cândido Rodrigues, Borborema, Ibitinga, Tabatinga, Nova Europa, Taquaritinga, Santa Ernestina, Dobrada, Motuca, Rincão, santa Lúcia, Gavião Peixoto, Ibaté, Dourado, Trabiju, Ribeirão Bonito, Descalvado, Santa Rita do Passa Quatro, Porto Ferreira.

	Serviços Administrativos	Empregos Formais em Serviços Administrativos	1. Araraquara; 2. São Carlos; 3. Taquaritinga; 4. Santa Rita do Passa Quatro, Porto Ferreira, Ibaté, Trabiju, Matão, Itápolis, Ibitinga; 5. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Borborema, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Dourado, Ribeirão Bonito, Santa Ernestina, Dobrada, Motuca, Rincão, Santa Lúcia, Américo Brasiliense, Descalvado.
	Ensino Superior	Matriculas Iniciais	1. Araraquara, São Carlos; 2. Taquaritinga; 3. Matão, Descalvado; 4. Porto Ferreira, Itápolis, Ibitinga; 5. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Borborema, Tabatinga, Nova Europa, Gavião Peixoto, Boa Esperança do Sul, Trabiju, Dourado, Ribeirão Bonito, Ibaté, Santa Rita do Passa Quatro, Rincão, Santa Lúcia, Américo Brasiliense, Santa Ernestina, Motuca e Dobrada.
	Saúde	Unidades de Atenção Básica de Saúde	1. Araraquara, São Carlos; 2. Matão, Descalvado; 3. Taquaritinga, Itápolis, Ibitinga, Ibaté, Porto Ferreira; 4. Santa Rita do Passa Quatro, Borborema, Tabatinga, Boa Esperança do Sul, Ribeirão Bonito; 5. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Santa Ernestina, Motuca, Rincão, Santa Lúcia, Américo Brasiliense, Nova Europa, Gavião Peixoto, Trabiju, Dourado; 6. Dobrada.
		Leitos de Internação	1. Araraquara, São Carlos; 2. Américo Brasiliense, Santa Rita do Passa Quatro; 3. Taquaritinga, Matão, Ibitinga; 4. Borborema, Itápolis, Tabatinga, Nova Europa, Boa Esperança do Sul, Dourado, Ribeirão Bonito, Ibaté, Descalvado, Porto Ferreira; 5. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Santa Ernestina, Dobrada, Motuca, Rincão, Santa Lúcia, Gavião Peixoto, Trabiju.
	Instituições Financeiras	Agências Bancárias	1. Araraquara, São Carlos; 2. Taquaritinga, Matão; 3. Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro, Descalvado, Itápolis, Ibitinga; 4. Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Santa Ernestina, Dobrada, Rincão, Santa Lúcia, Américo Brasiliense, Ibaté, Borborema, Tabatinga, Nova Europa, Boa Esperança do Sul, Dourado, Ribeirão Bonito; 5. Motuca, Gavião Peixoto, Trabiju.

Org. ZANDONADI, Júlio César

Associando os dados de conectividade, populacionais e de concentração de capitais classificamos a tipologia hierárquica dos municípios que compõem a Região Administrativa Central, nos seguintes níveis:

1. **Araraquara e São Carlos;**

Marcada pelos maiores graus de conectividade da região, com acessibilidade aos territórios por rodovias duplicadas, maiores índices populacionais e concentração das atividades econômicas (comércio, serviços e indústrias) e serviços regionais.

2. **Matão, Porto Ferreira, Taquaritinga, Ibitinga;**

Tem índices de conectividade inferiores aos municípios do nível 1, tendo destaques econômicos em relação a região em um ou dois setores, como o caso de Matão que concentra maior parte dos estabelecimentos e mão de obra na agropecuária, Ibitinga com destaque na indústria. Com exceção de Ibitinga, os demais municípios que compõem este nível são acessíveis por rodovias duplicadas, favorecendo os fluxos intermunicipais.

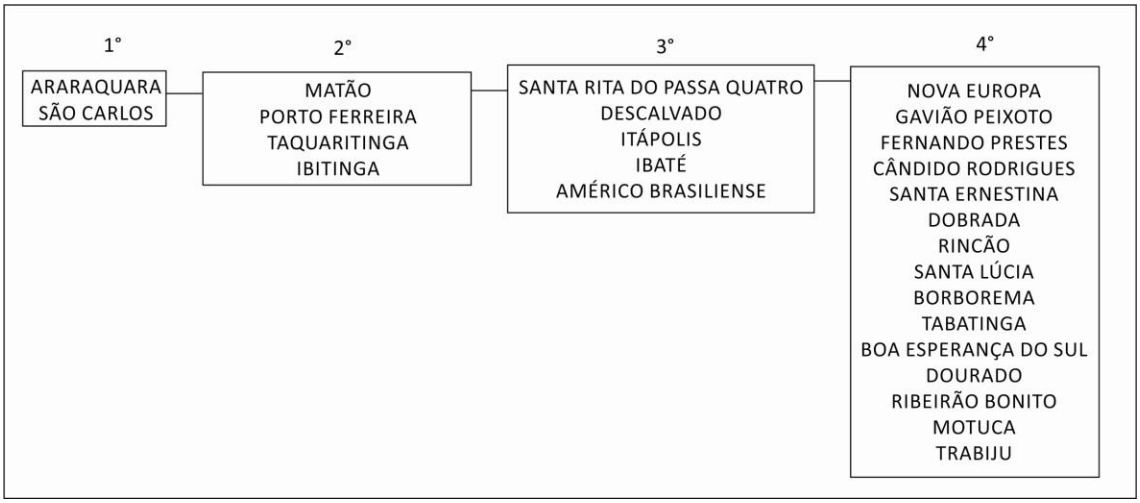
3. **Santa Rita do Passa Quatro, Descalvado, Itápolis, Ibaté, Américo Brasiliense;**

Municípios apresentam níveis baixos de conectividade em relação aos demais grupos, com exceção de Ibaté, os outros municípios não possuem acessibilidade via rodovia duplicada, bem como concentram baixos números de população, atividades econômicas e serviços.

4. **Nova Europa, Gavião Peixoto, Fernando Prestes, Cândido Rodrigues, Santa Ernestina, Dobrada, Rincão, Santa Lúcia, Borborema, Tabatinga, Boa Esperança do Sul, Dourado, Ribeirão Bonito, Motuca e Trabiju.**

Neste nível concentram os municípios com menores portes populacionais, grau de conectividade, acessibilidade via pista-simples, bem como os menores PIB’s e concentração de atividades econômicas e serviços, no âmbito da região.

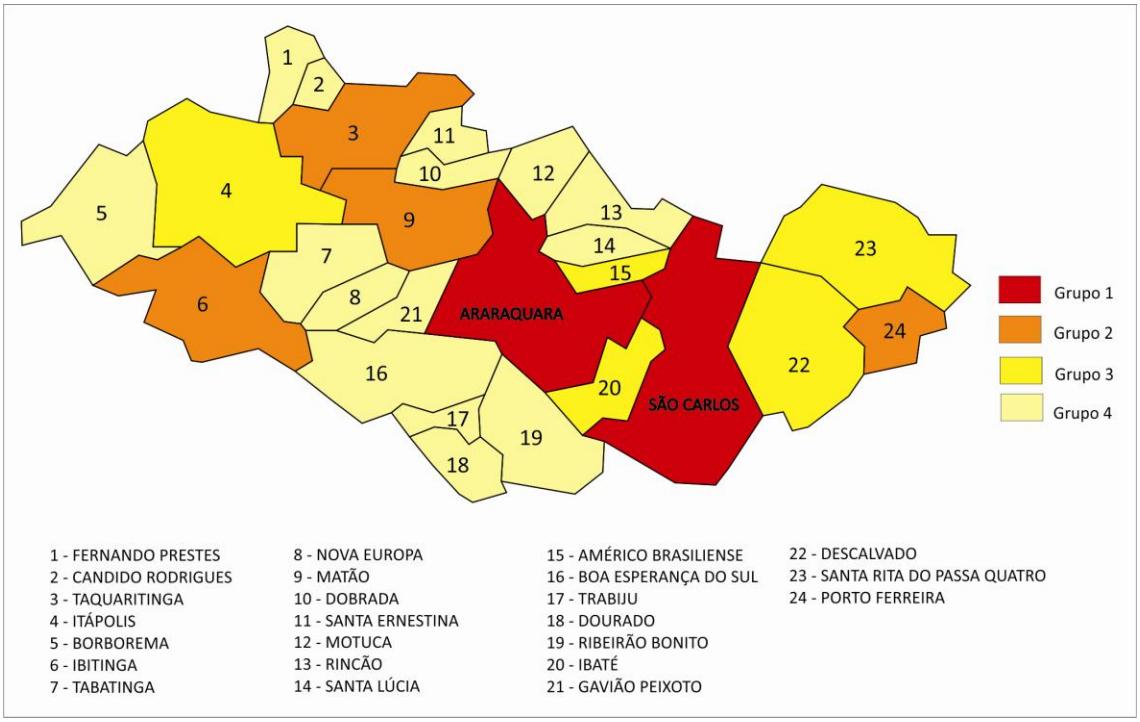
Esquema Hierárquico da Região Administrativa Central



Org. ZANDONADI, Júlio César

FIGURA 65

Região Administrativa Central – Esquema Hierárquico dos Municípios



Org. ZANDONADI, Júlio César

Para a análise hierárquica dos municípios que compõem a Região Administrativa Central é necessário levar em consideração a existência, no bojo da região, da Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos, a qual servida com maior infraestrutura em relação aos municípios que não compõem o aglomerado, tem os fluxos entre os municípios intensificados, bem como possibilita a concentração de atividades econômicas de diversos circuitos da economia, desde os mais avançados aos menos complexos. Outro fator que deve ser considerado é a importância que a atividade agropecuária tem no âmbito regional, tanto no aspecto de concentração de mão de obra, como também na produção de capitais, sendo neste caso o principal setor de geração de riquezas na região.

A constituição da aglomeração esta intimamente relacionada ao desenvolvimento dos municípios de Araraquara e São Carlos, que por meio da expansão de seus respectivos territórios se aglomeram outros municípios, constituindo uma aglomeração urbana. Ou seja, a constituição da aglomeração esta associada ao desenvolvimento de dois núcleos regionais. Este desenvolvimento reforçou a centralização dos fluxos e concentração das atividades econômicas e serviços regionais. Deste modo, vemos uma relação de cooperação e concorrência entre estes municípios. Cooperação, pois o desenvolvimento e crescimento de ambos fortalece a aglomeração, resultando em investimentos públicos e privados em infraestruturas, o que por consequência, possibilita e torna tais espaços atrativos a investimentos de capitais de múltiplas escalas, sejam locais, nacionais ou multinacionais, ou seja, o crescimento da aglomeração reforça a centralidade de ambos os municípios no contexto da rede regional. Concorrência, pois ambos os municípios dividem a atratividade dos investimentos e fluxos na região. É relevante ressaltar que ambos contam com porte populacional médio, entre 50 a 500 mil habitantes.

No Grupo 2 encontram-se municípios que relativamente no âmbito da região tem uma posição intermediária, não contando com a concentração de atividades, população e infraestruturas, entretanto se destacam em setores específicos. Como é o caso de Matão, situada no bojo da Aglomeração Urbana, se destaca como maior empregador na agropecuária da região, bem como, devido ao dinamismo desta atividade no município, também se destaca como maior PIB regional, entretanto, tal destaque nas atividades agropecuárias não se associam as atividades "urbanas", as quais são inferiores aos níveis de concentração de Araraquara e São Carlos. Os outros municípios que compõem este grupo são externos a aglomeração, se destacando em relação aos municípios desta situação na concentração de atividades econômicas e serviços, são

os casos de Taquaritinga e Ibitinga, sendo este um município com relativo destaque industrial. Contudo, vemos neste nível que a relevância regional dos municípios se dá a partir de especializações produtivas.

No terceiro grupo temos municípios com índices inferiores de concentração de atividades que o segundo, isto se deve ao fato de tais municípios não concentrarem especializações produtivas. É o que ocorre principalmente com Ibaté, Américo Brasiliense e Descalvado. O fato de estarem incluídas na aglomeração urbana, ou situarem nos limites dos municípios centrais da região, as incluem num contexto de expansão da aglomeração e destes polos, deste modo, o crescimento destes municípios acompanha o crescimento da aglomeração.

Por fim, no grupo 4 inclui-se as "cidades pequenas" ou "cidades locais" definidas por Santos (1982), as com menor grau de complexidade funcional, em que os moradores suprem suas necessidades vitais em seus respectivos centros, tendo que recorrer a centros maiores para suprir suas demandas por serviços especializados, equipamentos urbanos mais diversificados e sofisticados (ROMA, 2008, p. 29). No caso da Região Administrativa Central, os municípios de Gavião Peixoto e Santa Lúcia situam-se no bojo da aglomeração urbana, enquanto os outros 13 municípios compõem apenas a Região Administrativa, sendo municípios que, não contam com acesso por rodovias duplicadas, os menores níveis regionais de conectividade, bem como servidos de, relativamente, poucas atividades econômicas e serviços, o que indica forte dependência de suas respectivas populações a deslocamentos para outros centros maiores e mais complexos.

Em síntese, a Região Administrativa Central tem como núcleo os municípios que compõem a Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos, tendo as atividades econômicas, serviços especializados e equipamentos urbanos diversificados concentrados e centralizados nestes núcleos. Neste contexto, os municípios de Araraquara e São Carlos assumem funções centrais no âmbito da região, sendo o principal destino dos fluxos voltados ao consumo de bens e serviços, intermediando as relações socioeconômicas da região com o nó central da rede urbana paulista, a cidade de São Paulo.

Vejamos a caracterização da Região de Governo de Marília, na qual esta inserida o Centro Urbano Regional de Marília:

QUADRO 10

Região de Governo de Marília

Região de Governo de Marília	Conectividade	Acesso à Internet	1. Marília, Garça; 2. Pompéia, Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Lupércio, Alvilândia, Ocaúçu, Vera Cruz, Gália, Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita, Fernão.
		Prestadores de Serviços de Internet	1. Marília; 2. Garça, Pompéia; 3. Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Gália, Fernão, Vera Cruz, Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita.
		PNDL	• Inclusos: Marília, Oriente, Pompéia, Echaporã, Vera Cruz, Lupércio, Garça, Gália, Álvaro de Carvalho; • Ausentes: Oscar Bressane, Ocaúçu, Fernão, Júlio Mesquita, Alvilândia.
		Telefones Fixos	1. Marília; 2. Garça; 3. Pompéia, Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Júlio Mesquita, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Gália, Fernão, Álvaro de Carvalho, Vera Cruz.
		Assinantes de TV	1. Marília; 2. Garça, Pompéia, Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Júlio Mesquita, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Gália, Fernão, Álvaro de Carvalho, Vera Cruz.
		Agências dos Correios	1. Marília; 2. Garça, Pompéia, Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Júlio Mesquita, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Gália, Fernão, Álvaro de Carvalho, Vera Cruz.
	Acessibilidade	Rodovias Duplicadas	Marília, Vera Cruz, Garça, Gália, Oriente, Pompéia
		Rodovias Pista - Simples	Fernão, Ocaúçu, Alvilândia, Júlio Mesquista, Álvaro de Carvalho, Lupércio, Oscar Bressane, Echaporã
	População		1. Marília 2. Garça 3. Pompéia 4. Júlio Mesquita, Álvaro de Carvalho, Vera Cruz, Gália, Fernão, Alvilândia, Lupércio, Ocaúçu, Echaporã, Oscar Bressane, Oriente
	PIB		1. Marília 2. Pompéia, Garça; 3. Júlio Mesquita, Álvaro de Carvalho, Vera Cruz, Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Fernão, Gália.
		Empregos no Comércio	1. Marília; 2. Garça; 3. Pompéia; 4. Júlio Mesquita, Álvaro de Carvalho, Vera Cruz, Gália, Fernão, Alvilândia, Lupércio, Ocaúçu, Echaporã, Oscar Bressane, Oriente.
		Empregos em serviços	1. Marília; 2. Garça; 3. Pompéia; 4. Júlio Mesquita, Álvaro de Carvalho, Vera Cruz, Gália, Fernão, Alvilândia, Lupércio, Ocaúçu, Echaporã, Oscar Bressane, Oriente.
		Empregos na	1. Marília;

		Indústria	2. Garça, Pompéia; 3. Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Gália, Fernão, Vera Cruz, Álvaro de Carvalho; 4. Júlio Mesquita
		Empregos na Agropecuária	1. Marília, Garça; 2. Gália; 3. Pompéia, Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Vera Cruz, Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita, Fernão.
	Serviços Administrativos	Empregos em Serviços Administrativos	1. Marília; 2. Garça, Pompéia; 3. Echaporã, Vera Cruz; 4. Oscar Bressane, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Gália, Fernão, Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita.
	Ensino Superior	Matriculas Iniciais	1. Marília; 2. Garça; 3. Lupércio; 4. Pompéia, Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Ocaúçu, Vera Cruz, Alvilândia, Gália, Fernão, Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita.
	Saúde	Unidades de Atenção Básica de Saúde	1. Marília; 2. Garça; 3. Pompéia; 4. Oscar Bressane, Echaporã, Oriente, Ocaúçu, Vera Cruz, Lupércio, Alvilândia, Gália, Fernão, Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita.
		Leitos de Internação	1. Marília; 2. Garça; 3. Gália, Pompéia; 4. Oscar Bressane, Oriente, Echaporã, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Fernão, Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita, Vera Cruz.
	Instituições Financeiras	Agências Bancárias	1. Marília; 2. Garça; 3. Pompéia; 4. Oscar Bressane, Oriente, Echaporã, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Vera Cruz, Álvaro de Carvalho, Júlio Mesquita, Gália; 5. Fernão.

Org. ZANDONADI, Júlio César

Com a associação dos dados de conectividade e distribuição das atividades econômicas e serviços pela Região de Governo de Marília, percebe-se o seguinte quadro hierárquico dos municípios:

1. **Marília:**

Tem os maiores níveis de conectividade da região, concentrando a maior parcela da população, produção, atividades econômicas, serviços e equipamentos urbanos da região, se destaca como a possibilidade mais acessível e próxima para os habitantes dos municípios que compõem a região visando o acesso a bens de consumo, serviços e equipamentos urbanos diversificados e especializados, sendo deste modo, o espaço central da região.

2. **Garça:**

Em níveis inferiores ao de Marília, se destaca quanto aos equipamentos que favorecem a conectividade e acessibilidade, bem como concentra atividades econômicas e serviços e equipamentos urbanos. Tal relevância no âmbito da rede se dá por meio de especializações produtivas situadas no município e que o integra à região, principalmente em relação a produção agropecuária e o setor industrial.

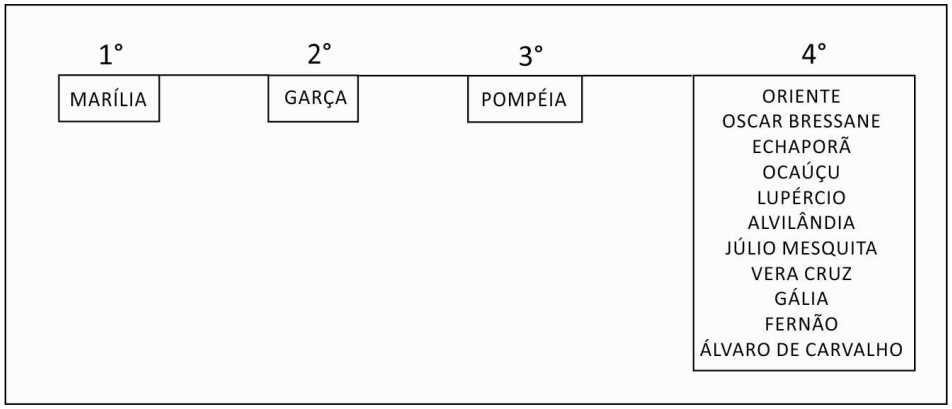
3. **Pompéia:**

Têm níveis inferiores a Marília e Garça quanto à conectividade, contudo, do mesmo modo que Garça, se destaca regionalmente por especializações produtivas em seu território, principalmente no ramo industrial. Tal especialização demanda atividades econômicas e serviços especializados, o que leva o município a se destacar relativamente aos outros municípios que compõem a região.

4. **Oriente, Oscar Bressane, Echaporã, Ocaúçu, Lupércio, Alvilândia, Júlio Mesquista, Vera Cruz, Gália, Fernão e Álvaro de Carvalho:**

Neste nível, os municípios contam com os menores graus de conectividade, sendo a maioria acessível via pista simples. Em relação às atividades econômicas e serviços mantém as menores concentrações no âmbito da região.

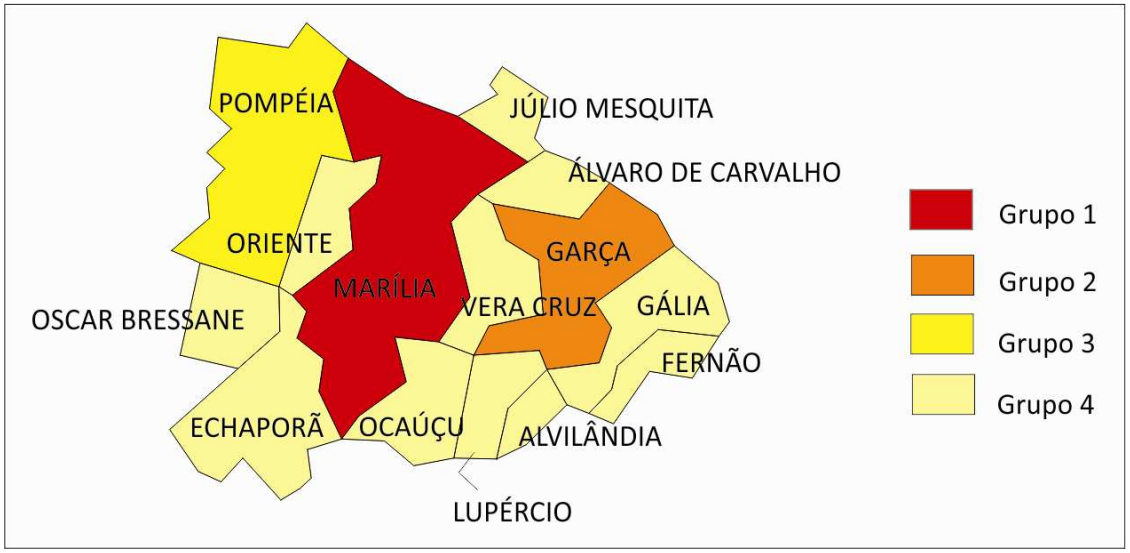
Esquema Hierárquico da Região de Governo de Marília



Org. ZANDONADI, Júlio César

FIGURA 66

Região de Governo de Marília – Esquema de Hierarquização dos Municípios



Org. ZANDONADI, Júlio César

De modo geral, a Região de Governo de Marília apresenta uma estrutura mais simples que as regiões mencionadas anteriormente. Primeiramente, pela estrutura mononuclear, ou seja, a região conta com um núcleo central, o qual centraliza as atividades econômicas, serviços e equipamentos urbanos no âmbito da região, sendo o principal destino da população regional na busca por serviços especializados e bens de consumo e equipamentos urbanos diversificados, bem como, diante da desigual infraestrutura oferecida no âmbito da região,

também é o principal polo de atração de investimentos de capitais privados ou mesmo de instalação de infraestruturas públicas.

No contexto da região, chama a atenção, o destaque de outros dois municípios, que advém de especializações produtivas, o que indica a existência de divisão social e territorial do trabalho não apenas no âmbito paulista, mas também no local/regional, sendo neste sentido que Garça e Pompéia, concentram atividades e se inserem no contexto de desenvolvimento do centro urbano regional centralizado por Marília.

Quanto aos outros municípios que compõem a região, percebe-se a situação marginal no âmbito da rede, numa situação de cidades locais que mantém relações de extrema dependência dos centros maiores, cooperando com o aumento da concentração através da drenagem de renda realizada através do deslocamento de populações destes municípios para os municípios maiores em busca de serviços especializados e qualificados, bem como equipamentos urbanos diversificados.

3.5. Por considerações parciais - A diferenciação entre Cidades Médias e Cidades de Porte Médio

Vimos que a rede urbana paulista é, atualmente, caracterizada pela formação de aglomerações que ocorreu a partir do crescimento territorial e da conurbação entre cidades e pela intensificação de fluxos intrarregionais. As causas, já mencionadas em capítulos anteriores, deve-se, de modo geral, às transformações advindas do processo de intensificação da globalização.

Outra característica inerente às redes urbanas contemporâneas, e que se destaca na rede urbana paulista, é a distribuição desigual da população, tanto em relação à composição populacional dos municípios, com a concentração se dando prioritariamente nas cidades em detrimento do campo, como também em relação à distribuição da população pelas cidades. Esta característica permite a classificação destas cidades por porte populacional, sendo, usualmente, classificadas como: pequenas, médias, grandes, além das metrópoles. Muitas vezes tal definição é estendida ao desempenho funcional do centro urbano no âmbito da rede urbana, no entanto, o processo de urbanização paulista recente nos impede de utilizar somente tal extensão para buscar a classificação funcional das cidades.

Como Côrrea (2006, p. 28), vemos necessária a classificação funcional das cidades, pois tal processo é caracterizado pela difusão e dispersão da produção do urbano pelo território, integrando os municípios, marcados pela diferenciação populacional, funcionalmente à rede urbana, A rede urbana paulista é marcada por tal processo. Ou seja, vê-se alargada a divisão social e territorial do trabalho na rede urbana paulista.

A argumentação desenvolvida por Milton Santos a respeito da redistribuição das funções pelo território nos auxilia na compreensão do processo de integração funcional dos municípios à rede urbana. Para este autor:

> A divisão do trabalho é uma das categorias fundamentais da economia política e é, também, uma das chaves para a explicação da distribuição, sobre a Terra, dos homens e das atividades.
> As divisões sucessivas do trabalho ensejam uma determinada disposição dos objetos geográficos, dando-lhes, a cada momento um valor novo.
> As novas divisões do trabalho vão, sucessivamente, redistribuindo funções de toda ordem sobre o território, mudando as combinações que caracterizam cada lugar e exigindo um novo arranjo espacial (SANTOS, 1994, p. 125-6).

Deste modo, a classificação hierárquica de cidades, baseadas nas funções urbanas desempenhadas, deve ser primeiramente relacionada à divisão social e territorial do trabalho (ROMA, 2008), sendo que, tais funções estão diretamente vinculadas às situações geográficas da cidade e, num segundo plano, aos seus portes populacionais.

A rede urbana paulista, por sua vez, teve sua constituição caracterizada pela formação socioespacial originada da expansão e formação do Complexo Capitalista Cafeeiro no Estado de São Paulo, ou seja, uma formação socioespacial única. No entanto, tal formação não se dispersou ou se constituiu de forma homogênea pelo território, mas, a partir de divisões do trabalho, com a formação de especializações produtivas, concentrações de capitais e equipamentos urbanos pelos diversos locais do território paulista. Tal feito gerou um território marcado pela diversificação de espaços e funções que, de modo geral, podemos classificar em três tipos:

A Metrópole, ou seja, o ponto central da rede urbana, pode ser considerada como lócus da produção urbana, pois é nela que se encontra a quantidade e diversidade do urbano, onde as múltiplas facetas e dinâmicas se localizam, mesmo sem se encontrar. É o lugar que centraliza as decisões, sejam administrativas ou produtivas, onde se produzem novas dinâmicas e valores.

As **cidades médias**, que são as cidades que realizam função de intermediação entre o metropolitano e o não - metropolitano, seja no acesso de serviços e equipamentos urbanos, ou mesmo, na difusão de valores urbanos. No viés das atividades econômicas, serviços

especializados e equipamentos urbanos, vemos como ocorre a reprodução do espaço metropolitano em escala reduzida, com menores quantidades e diversidades, porém com representações de empreendimentos e serviços do circuito superior da economia. Têm função essencial na rede urbana de suporte aos espaços metropolitanos, concentrando grande parcela dos fluxos regionais em busca, principalmente de consumo de bens e serviços especializados e/ou sofisticados, além de equipamentos urbanos.

As cidades locais ou pequenas, que são aquelas com menor grau de complexidade funcional, na qual os moradores suprem suas necessidades vitais em seus respectivos centros, tendo que se deslocar a centros com maior grau de complexidade funcional para suprir demandas por equipamentos urbanos e serviços especializados. Devido à ausência de mão de obra qualificada, tendem a suprir a necessidade com mão de obra advinda de centros maiores, sendo que diante destas dinâmicas, drenam parte da renda produzida nestas escalas para as cidades dos níveis superiores, reforçando a desigualdade e centralização desigual em locais específicos do território.

Diante disto, através da análise podemos caracterizar alguns aspectos contemporâneos da rede urbana paulista em relação à classificação funcional das cidades.

Primeiramente, percebe-se com clareza, desigualdades notórias entre as três formas de aglomerações urbanas, tendo a metropolitana níveis de conectividade, acessibilidade, concentração de atividades econômicas, serviços e população muito superiores que a aglomeração urbana não-metropolitana e o centro urbano regional. A funcionalidade central da cidade de São Paulo é demonstrada pela concentração destes aspectos no âmbito da aglomeração urbana metropolitana, não apenas na aglomeração, mas também como espaço de maior centralidade da rede urbana paulista.

Um segundo aspecto e de maior relevância à análise, é que identificamos **Cidades Intermediárias** nas três situações geográficas destacadas, com cidades exercendo funções de intermediação com o núcleo da rede urbana paulista, contudo, há distinções notórias quanto as dinâmicas de produção e ascensão funcional destas cidades no bojo da rede.

As cidades metropolitanas caracterizam-se por integrar a expansão do espaço metropolitano, enquanto as não-metropolitanas estão inseridas em um processo mais amplo de dispersão e difusão da urbanização pelo território paulista.

Um terceiro aspecto deve-se ao fato de que é no espaço metropolitano que estão desvinculadas as associações entre Cidades Médias e Cidades de Porte Médio, ou seja, a relação entre Cidades Médias, com funções intermediárias no bojo da rede, e Cidades com porte populacional médio, entre 50 a 500 mil habitantes.

Deste modo, identificamos três tipos de cidades que exercem funções intermediárias no contexto da rede urbana paulista.

- **As CIDADES INTERMEDIÁRIAS que compõem Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo**:

Classificam-se como **Cidades Intermediárias** na Aglomeração Urbana Metropolitana de São Paulo as cidades de Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André e Osasco.

Comparativamente, tais cidades, que compõem a aglomeração metropolitana, exercem funções intermediárias no âmbito da aglomeração, pois, concentram um número de atividades produtivas, de consumo de bens e serviços especializados, equipamentos urbanos e níveis de conectividade e acessibilidade inferiores somente ao da metrópole, entretanto superiores aos dos outros centros que compõem a aglomeração.

Outro aspecto que destaca a função intermediária destas cidades no bojo da aglomeração é o modo em que se inserem no contexto de expansão do espaço metropolitano, sendo incluídas na dinâmica de dispersão urbana (REIS, 2006) como espaço atrativo à implantação de infraestruturas e investimento de capitais. Isto se deve ao fato de apresentarem níveis superiores de conectividade, quantidade e diversidade de atividades em relação às outras cidades que compõem a aglomeração, com exceção da metrópole. No tocante ao processo de urbanização dispersa, advindo da metrópole paulistana, tais cidades englobam diversos aspectos desta dispersão, tais como atividades econômicas, serviços especializados, equipamentos urbanos e população. Enquanto cidades com menor complexidade funcional se inserem no contexto metropolitano a partir, apenas, da dispersão da população.

- **CIDADES INTERMEDIÁRIAS que compõem Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos:**

No contexto da Aglomeração Urbana Não-Metropolitana de Araraquara-São Carlos as cidades de Araraquara e São Carlos exercem funções intermediárias no âmbito da rede urbana paulista, contudo, podemos classificá-las como CIDADES MÉDIAS, pelo fato de que exercem função central no seio da Região Administrativa Central, nas quais concentram em níveis superiores aos demais municípios que compõem a região, atividades produtivas, de consumo de bens, serviços especializados, equipamentos urbanos, população e os maiores níveis de conectividade e acessibilidade.

Tais cidades inserem-se na rede urbana, sendo os espaços de maior atratividade em situações não-metropolitanas à implantação de infraestruturas e investimentos de capitais, além de centralizar os fluxos de populações de cidades de níveis de complexidade funcional inferiores, com vistas ao acesso a consumo de bens, serviços e equipamentos urbanos. Deste modo, a inserção na rede urbana se dá por serem polos da produção e difusão do urbano.

- **CIDADE INTERMEDIÁRIA que compõem o Centro Urbano Regional de Marília:**

No tocante a Região de Governo, temos a cidade de Marília realizando a intermediação com o contexto da rede urbana paulista, sendo que podemos classificá-la como Cidade Média por exercer função central no âmbito da região, no caso a Região de Governo de Marília, sendo espaço de produção e intermediação do urbano no âmbito da rede urbana paulista.

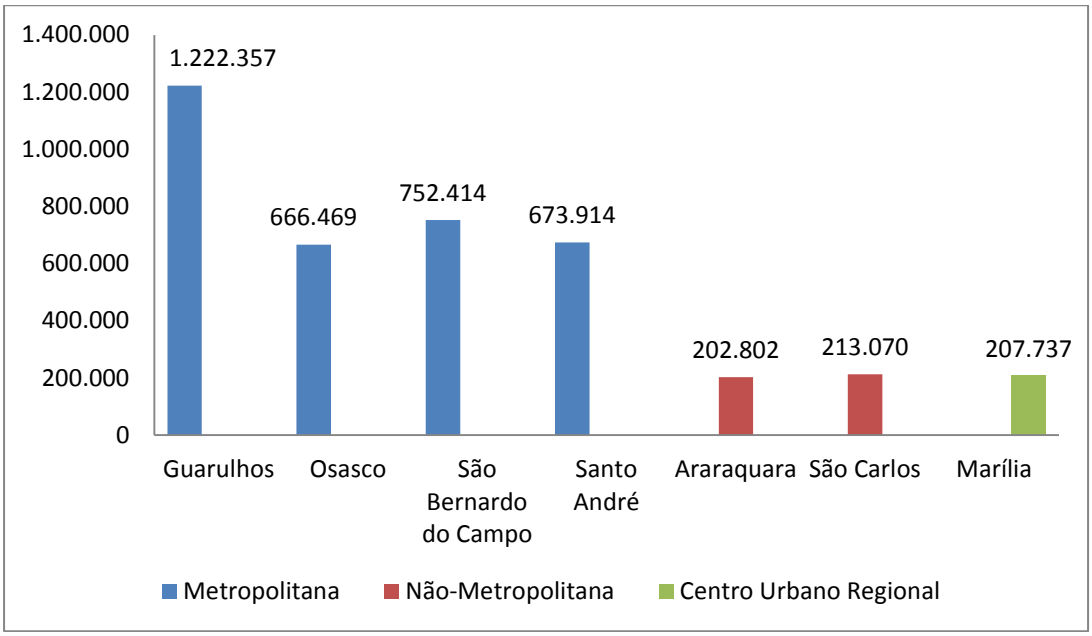
Tal cidade é o lugar com maior concentração de atividades econômicas, serviços, equipamentos urbanos e população, bem como tem os maiores níveis de conectividade e acessibilidade, o que indica a concentração dos fluxos intrarregionais oriundos de cidades com menores complexidades funcionais, sendo também espaço de maior atratividade na situação geográfica correspondente à implantação de infraestruturas e investimentos de capitais.

A rede urbana paulista vista desta maneira nos revela algumas conclusões, dentre elas a dissociação das cidades que exercem funções intermediárias e as cidades com porte populacional médio.

Quanto ao porte populacional, podemos observar que as cidades intermediárias metropolitanas são superiores as não-metropolitanas, como podemos observar no GRÁFICO a seguir:

GRÁFICO 2

População Urbana nas Cidades Intermediárias por Aglomeração Urbana - 2010



Fonte: Censo IBGE, 2010
Org. ZANDONADI, Júlio César

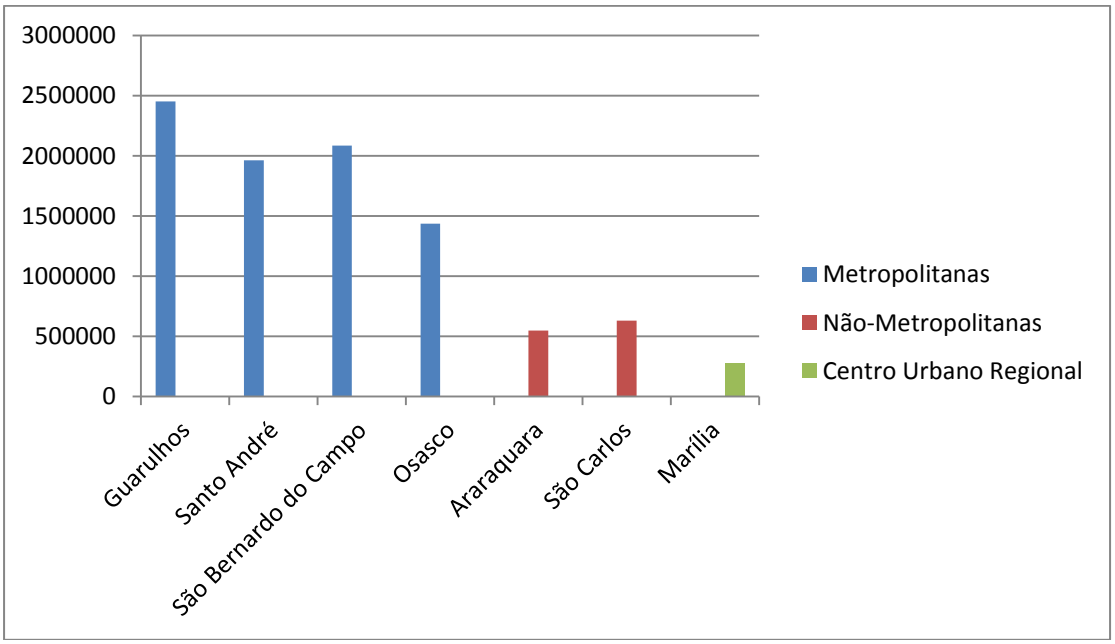
O GRÁFICO 2 demonstra que num contexto metropolitano as Cidades Intermediárias possuem portes populacionais acima dos 500.000 habitantes, enquanto que num contexto não-metropolitano (Aglomerações Urbanas Não-Metropolitanas e Centros Urbanos Regionais) os portes populacionais médios estão entre 50.000 a 500.000 habitantes. Isto indica, primeiramente, que a realização de associações entre portes populacionais médios e funções intermediárias na rede urbana paulista cabem às cidades em situações não-metropolitanas. Um segundo aspecto é de que as cidades com porte populacional médio em situação metropolitana (Mauá, Diadema, Carapicuíba, Mogi das Cruzes, Itaquaquecetuba, Suzano, Taboão da Serra, Barueri, Embu das Artes, Cotia, Itapevi, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Itapecerica da Serra, São Caetano do Sul, Franco da Rocha, Ribeirão Pires, Santana do Parnaíba, Jandira, Poá, Caieiras, Arujá, Mairiporã, Cajamar, Embu–Guaçu e Santa Isabel) são cidades com menores complexidades funcionais, inseridas em um quadro de expansão da metrópole, principalmente,

como “bolsões de mão de obra”, ou seja, de maneira pouco complexa e com forte dependência das cidades com maiores níveis de complexidade, no caso as Intermediárias e a Metrópole.

Outra característica que, por vezes, pode gerar associações das cidades de porte médio metropolitanas com as cidades intermediárias são os níveis de conectividade, como veremos no GRÁFICO 3:

GRÁFICO 3

Níveis de Conectividade (Acessos à Internet) nas Cidades Intermediárias e Médias por Aglomeração Urbana - 2010



Fonte: Ministério das Comunicações
Org. ZANDONADI, Júlio César

O GRÁFICO 3 demonstra o desigual nível de conectividade entre as cidades intermediárias metropolitanas e as cidades intermediárias em situações não-metropolitanas, sendo que o Centro Urbano Regional possui o menor grau entre as cidades deste nível de classificação na rede urbana paulista.

Tais desníveis nos indicam que a classificação funcional das cidades no âmbito da rede urbana paulista contemporânea não pode ser realizada sem associação à situação geográfica correspondente da cidade, pois vemos que, no âmbito das distintas aglomerações urbanas, as cidades com funções intermediárias se revelam com características também distintas, o que impede que se utilize como única variável para a classificação funcional o porte populacional.

Podemos concluir que há diferenças que caracterizam as funções intermediárias das cidades. No caso das metropolitanas, a concentração de capitais e centralização de fluxos ocorre no âmbito de uma dinâmica de difusão das atividades no conjunto da metrópole, o que remonta tais espaços como de intermediação, por difundirem valores metropolitanos, e como de complementação, por "desafogarem" os fluxos do núcleo central da metrópole.

Em relação às cidades com funções intermediárias em situações não-metropolitanas, as mesmas caracterizam-se como CIDADES MÉDIAS por centralizar as atividades e fluxos no âmbito de suas respectivas regiões. Vemos que, apesar de ambos os casos se caracterizarem e ocorrerem no interior de um processo amplo de dispersão e difusão urbana, nas **Cidades Médias** se observa claramente as funções intermediárias e o desenvolvimento associado à região e em menor proporção à metrópole, sendo polos difusores da urbanização, enquanto nas **Cidades Intermediárias e Complementares Metropolitanas**, o crescimento e desenvolvimento se dá articulado às dinâmicas da metrópole, ou seja, tratam-se de **espaços híbridos**.

A título de compreender tais diferenças veremos na PARTE B desta análise a comparação do espaço intraurbano de Cidades de Porte Médio, situadas em Aglomerações Urbanas distintas e com distintas classificações funcionais, procurando com esta análise, demonstrar características intraurbanas que diferem as Cidades Médias Não-Metropolitanas das Cidades de Porte Médio Metropolitanas.

A partir deste contexto, podemos concluir que as Cidades Médias em situações não-metropolitanas associam-se às cidades de porte médio, enquanto as cidades de porte médio metropolitanas, devido à elevada concentração de atividades econômicas, serviços, equipamentos urbanos, população, níveis de conectividade e acessibilidade no bojo da rede urbana, inserem-se na rede como espaços com menores complexidade funcional, como cidades locais, cabendo às cidades com porte populacional superiores as funções de intermediação.