

A FORMAÇÃO DE EIXOS URBANOS EM CIDADES MÉDIAS: O CASO DE PRESIDENTE PRUDENTE (SP)

Cássio Antunes de Oliveira

ORCID: 0000-0003-0796-4382

Doutor em Geografia pela Universidade Estadual Paulista -UNESP

E-mail: cassio.antunes@gmail.com

Resumo

Esse texto apresenta uma análise sobre as aglomerações em eixo no espaço urbano das cidades médias a partir do caso de Presidente Prudente (SP). Para a realização desta pesquisa foi efetuado levantamento de imagens de satélites por meio do programa Google Earth para se estabelecer comparações com o intuito de verificar as expansões em eixo que ocorreram no espaço urbano. Somado a isso também foram realizados trabalhos de campo para a identificação dos ramos e perfis das empresas que formam e/ou induzem as aglomerações, com ênfase especial naquelas diretamente associadas ao consumo de bens e serviços. A análise concluiu que há características que são específicas das cidades médias em relação à localização de estabelecimentos comerciais e de serviços, pois a localização ocorre também em função do fluxo de consumidores das cidades influenciadas pela cidade média na rede urbana. O texto apresenta reflexão sobre as características do espaço urbano no século XXI, mais especificamente sobre a formação de eixos urbanos concentradores de atividades econômicas em cidades médias.

Palavras-chave: Cidades Médias; Eixos Urbanos; Presidente Prudente.

THE FORMATION OF URBAN AXIS IN MEDIUM-SIZED CITIES: THE CASE OF PRESIDENTE PRUDENTE (SP)

Abstract

This text presents an analysis on the axis crowding in the urban spaces of medium-sized cities based on the case of Presidente Prudente (SP). To fulfill this research, we have done a survey of satellite images with the software Google Earth to establish comparisons that aim to verify the expansions in axis that occur in the urban space. Besides that, field works have been carried on in order to identify the branches and profiles of companies that form and/or induce the crowding, with special emphasis on those directly linked to the consumption of goods and services. The analysis has concluded that there are characteristics that are specific to medium-sized cities regarding the localization of commercial and service establishments, because the localization occurs also in function of the flow of consumers from the cities influenced by the medium-sized cities in the urban network. The text presents a reflection on the characteristics of urban space in the 21st century, more specifically on the formation of urban axis that concentrate economic activities in medium-sized cities.

Keywords: Medium-sized cities, Urban Axis, Presidente Prudente.

LA FORMACIÓN DE EJES URBANOS EN CIUDADES INTERMEDIAS: EL CASO DE PRESIDENTE PRUDENTE (SP)

Este texto presenta un análisis sobre las aglomeraciones en eje en el espacio urbano de las ciudades intermedias desde el caso de Presidente Prudente (SP). Para la realización de esta investigación fue efectuado levantamiento de imágenes de satélites por medio del programa *Google Earth* para establecer

comparaciones con el objetivo de verificar las expansiones en eje que ocurrieran en el espacio urbano. Sumado a eso, también fueran realizados trabajos de campo para la identificación de los ramos y perfiles de las empresas que forman y/o inducen las aglomeraciones, con énfasis especial en aquellas directamente asociadas a consumo de bienes y servicios. El análisis concluye que hay características que son específicas de las ciudades intermedias en relación a la localización de establecimientos comerciales y de servicios, pues la localización ocurre también en función del flujo de consumidores de las ciudades influenciadas por la ciudad intermedia en la red urbana. El texto presenta una reflexión sobre las características del espacio urbano en el siglo XXI, más específicamente sobre la formación de ejes urbanos concentradores de actividades económicas en ciudades intermedias.

Palabras-clave: Ciudades Intermedias; Ejes Urbanos; Presidente Prudente.

Introdução

Neil Brenner (2016) chama a atenção em um artigo para as transformações espaciais sob o capitalismo e questiona as concepções sobre a noção de urbano. Brenner (2016) mostra que na primeira década do século XXI mais da metade da população mundial passou a residir em áreas consideradas urbanas, porém adverte que a noção de urbano pode ter diferenciações acentuadas entre os países. É necessário deixar claro que para Brenner o urbano não é circunscrito apenas às áreas residenciais ou aglomerações chamadas cidades. O Urbano, na concepção dele, tem significado mais amplo, incluindo até a atmosfera e os mares.

As transformações que ocorrem nas regiões metropolitanas têm relações com dois elementos que são centrais: a dispersão e as finanças (LENCIONI, 2015). Para as cidades médias não é diferente, uma vez que a dispersão é, também, identificada quanto mais se difunde o uso do automóvel. A urbanização dispersa ocorre conforme o mesmo processo que produz a cidade difusa. Tem como característica a dispersão integrada, assim, o que mostra que há esta integração são os fluxos, os movimentos e as ligações (*linkages*).

O que compreendemos como eixos urbanos de aglomeração ainda carece de aprofundamento teórico e empírico, que deverá ocorrer ao longo das pesquisas. Assim, eixos urbanos de aglomeração de atividades econômicas se caracterizam pelas aglomerações “espontâneas” destas atividades, ou seja, não estão dentro dos muros dos condomínios empresariais e nem dos distritos industriais, nem nos centros tradicionais. Estes eixos são resultados da majoritária utilização dos meios de transporte no Brasil sobre pneus. Com as reestruturações (econômica, urbana) intensificam-se as interações entre unidades produtoras e as de vendas, também entre as várias unidades comerciais de uma mesma empresa. Intensificam-se, desta forma, as interações espaciais (CORRÊA, 2010). A localização de

unidades comerciais e de serviços em locais de fácil acesso aos consumidores residentes nas cidades onde estão instaladas e os de cidades pequenas da área de influência da cidade média. Também é mais apropriado para as empresas se localizar em pontos no espaço de acesso mais rápido às unidades (filiais) localizadas em outras cidades da rede urbana¹.

Em uma pesquisa cujo foco foi identificar as mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias Whitacker (2007, p. 9 - grifo nosso) destacou que

Embora essa conexão pudesse, em tese, dar-se a partir de qualquer ponto da cidade, as empresas com os maiores índices [informacionais] apresentam uma distribuição própria, a partir de *eixos viários municipais de relevância*, ou na confluência desses com rodovias que cruzam as cidades. O que pode ser um elemento a confirmar nossa impressão de que a mudança no conteúdo dos centros tradicionais não se dá apenas porque esse centro se encontra saturado, mas também porque se procuram espaços exclusivos.

A busca por espaços exclusivos tem duas características principais: i) facilitar o acesso aos clientes oriundos de outras cidades da rede urbana, ii) e facilitar as operações com mercadorias (reposição de estoque e entrega aos clientes) comercializadas, além de nestes eixos viários a possibilidade de conseguir terrenos mais amplos ser maior.

O espaço urbano não é, ou talvez nunca tenha de fato sido caracterizado por círculos concêntricos, no qual a periferia ou o subúrbio (conforme a visão norte-americana da Escola de Chicago da “teoria urbana convencional”)², é onde se concentram as moradias da classe trabalhadora de baixa renda. As cidades médias e as cidades cuja economia está assentada nas atividades agropecuárias são, neste início de século XXI caracterizadas pela localização de diversos estabelecimentos comerciais, de serviços e industriais ao longo de vias na periferia destas cidades. São diversos motivos, entre os quais a facilitação das relações com outras cidades da rede urbana e, no caso das cidades que possuem dinâmica agropecuária forte, das facilidades de acesso ao espaço rural e às cidades da rede urbana que oferecem uma gama de funções não existentes nas cidades pequenas.

Com o objetivo de contribuir com essa discussão organizamos o texto da seguinte forma, essa introdução sucedida por uma reflexão sobre as novas configurações do espaço urbano no século XXI. Em seguida apresentamos a configuração de três eixos urbanos

¹ “Sejam também cambiantes, à medida que sua concentração não se dá apenas nos usos, mas nos fluxos (concernentes às relações das empresas com outras escalas e ao seu conteúdo informacional)” (WHITACKER, 2007, p. 10).

² Para mais esclarecimentos sobre esse tema consultar Pereira (2017).

Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 13, v. 06, p. 28-47, mês Nov. Ano 2019.

concentradores de atividades econômicas na cidade de Presidente Prudente. Por fim, as considerações finais e a bibliografia consultada.

As cidades médias e as novas configurações do espaço urbano

O espaço urbano tinha um caráter concentrado, principalmente antes da difusão do uso do automóvel³. Isto é bastante perceptível na configuração do espaço urbano das cidades espanholas, como Madrid, Barcelona, Lleida, Tarragona; cidades menores também seguiram essa configuração até meados da segunda metade do século XX⁴. Porém, conforme afirmação de Gottdiener (2010) a atual forma dispersa de cidade predomina. Assim, compreendemos que além da difusão do uso do automóvel também contribuíram para que a cidade fosse menos compacta, os avanços científicos e tecnológicos, conforme esmiuçado por Milton Santos por meio do seu conjunto explicativo do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2008).

No Brasil entendemos que o espaço urbano sempre foi mais desconcentrado que em cidades espanholas, principalmente as cidades que surgiram no século XX, uma vez que o padrão de edificação no Brasil foi mais de residências unifamiliares e em casas individualizadas, ao contrário da Espanha que possui uma predominância de prédios de apartamentos e com os espaços térreos utilizados para atividades comerciais. Desta forma em todos os quarteirões é possível encontrar diversos estabelecimentos comerciais diferentemente do Brasil que em bairros residenciais às vezes não se encontra nem produtos básicos.

³ Para Ojima (2008, p. 49) a transição entre a cidade mais compacta para a cidade dispersa “[...] pode ser percebida pelos estilos de vida que se disseminam através dos principais centros urbanos que, impulsionados por um processo de mundialização dos padrões de consumo, tendem a modelos cada vez mais homogêneos em diferentes regiões do mundo. A relativa dependência pelo transporte de uso individual passa a ser uma característica marcante e, de certa forma, joga um importante papel na compressão do espaço e do tempo nas cidades pós-modernas”.

⁴ Estamos apresentando estas informações assentados em experiências obtidas durante realização de estágio sanduíche realizado entre os anos de 2013 e 2014 na cidade de Lleida, Espanha. Este estágio foi realizado no período em que cursamos o doutorado na FCT/UNESP. Nesta oportunidade, além de vivenciarmos o cotidiano de uma cidade cujo espaço urbano é configurado conforme descrevemos, também participamos de uma disciplina ministrada pela professora Carmen Bellet Sanfeliu na Universitat de Lleida (UdL) intitulada Geografia Urbana, em que participamos de trabalhos de campo na cidade de Lleida e pudemos ter uma melhor compreensão da organização do espaço intra-urbano espanhol e catalão.

Nas cidades médias do Estado de São Paulo e do Paraná essa configuração dispersa que caracteriza o espaço urbano aparece em muitos exemplos, na multiplicação de condomínios fechados, na abertura de novas avenidas que atraem atividades comerciais, como os *shopping centers*, e lojas de grandes redes nacionais e internacionais (Havan, Decathlon⁵).

Neste início do século XXI a tendência de cidades concentradas parece não mais existir. Há uma tendência entre os geógrafos de considerar que o espaço urbano está se organizando de forma dispersa, desconcentrada, com polimulticentralidades. De acordo com Whitacker (2007, p. 4)

Mudanças profundas na morfologia urbana denunciam um modelo de cidade que não é mais contíguo e concentrado e que, no nível da aparência, poderia fazer pensar num processo de urbanização homogêneo, com a diminuição de diferenças formais entre as cidades. [...].

Desta forma, um outro fenômeno pode ser observado em cidades médias que possuem proximidade com outras cidades que é a formação de vias públicas que são alvo para localizações de atividades comerciais, industriais e de serviços. Isto contribui para a dispersão nessas cidades, uma vez que ao longo destas vias o poder público ou os incorporadores implantam novos loteamentos populares ou de condomínios fechados.

Essa dispersão urbana que caracteriza as cidades médias do Estado de São Paulo também pode ser compreendida por meio da relação entre centralidade e dispersão segundo Whitacker (2007) ou conforme Sposito (2001) sobre centro e periferia. Três dinâmicas caracterizam este processo. A primeira se refere a “dinâmica imposta pelas novas lógicas de comportamento espacial das empresas industriais”. A segunda sobre a articulação dispersa da produção e da produção em que há maior articulação entre as unidades de gestão de uma empresa ou grupo e outras empresas e instituições Whitacker (2007). De acordo com Whitacker (2007, p. 5. grifo nosso)

A nosso ver, suas estratégias de localização se dão primordialmente pela incorporação de novas áreas ao tecido urbano ou *pela localização nas franjas e periferias, notadamente em nós de circulação*, muitas vezes atendendo a vários municípios.

⁵ A Decathlon é uma rede de lojas de origem francesa cujo foco é a comercialização de material esportivo. No Brasil possui 21 unidades, sendo 12 no Estado de São Paulo.

A terceira dinâmica refere-se a grandes áreas que tiveram outros usos (equipamentos industriais, portos) que se tornaram inadequadas a novos usos rentáveis e, assim, são disponibilizadas a relativo baixo custo para o capital imobiliário (WHITACKER, 2007).

Os estudos que focam na escala intraurbana consideram o(s) centro(s) como influenciadores e influenciados pelo plano viário urbano⁶. A hipótese levantada por esta pesquisa é a de que a localização em eixos de aglomeração de atividades econômicas facilita as operações das empresas neste contexto de economia flexível.

De acordo com Whitaker (2007, p. 6) para a análise da reestruturação é necessário privilegiar a dimensão econômica. Assim, “[...] importante indicador se constitui a dinâmica de localização e as relações econômicas estabelecidas pelas e entre as diferentes firmas”.

Ainda sobre centro e centralidade, Sposito (1998) identificou as principais características no final do século XX. O nosso T0⁷ é poucos anos após data da publicação do artigo de Sposito, ou seja, pudemos perceber a influência nas escalas intra e interurbana dos fatores apontados pela autora:

1) as novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços concentrados e de grande porte determinam mudanças de impacto no papel e na estrutura do centro principal ou tradicional o que provoca uma redefinição de centro, de periferia e de relação centro-periferia. 2) a rapidez das transformações econômicas que se expressam, inclusive através das formas flexíveis de produção impõe mudanças na estruturação interna das cidades e na relação entre as cidades de uma rede. 3) a redefinição da centralidade urbana não é um processo novo, mas ganha novas dimensões, considerando-se o impacto das transformações atuais e a sua ocorrência não apenas nas metrópoles e nas cidades grandes, mas também em cidades de porte médio. 4) a difusão do uso do automóvel e o aumento da importância do lazer e do tempo destinado ao consumo redefinem o cotidiano das pessoas e a lógica da localização e do uso dos equipamentos comerciais e de serviços (SPOSITO, 1998, p. 28).

Estas constatações feitas no final do século passado interessam para que possamos estabelecer um paralelo em relação ao cenário que se projetava naquele momento e o cenário

⁶ “Essa identificação é reforçada pelo desenho do plano viário, que tanto pode determinar a localização do centro, quanto ser por ele influenciado, numa relação dialética” (WHITACKER, 2007, p. 6).

⁷ O T0 para Presidente Prudente é o ano de 2006, uma vez que no ano de 2003, não é possível visualizar toda a área urbana da cidade por meio do *Google Earth*.

Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 13, v. 06, p. 28-47, mês Nov. Ano 2019.

ISSN: 1984-1647

do espaço urbano atual. Devemos considerar que ocorreu o aprofundamento de algumas características como é o caso de um aumento significativo do uso do automóvel nas cidades médias, chamadas naquele momento de cidade de porte médio⁸.

As mudanças econômicas e locacionais que influenciaram e que engendram a reestruturação urbana interferem na morfologia urbana. Neste sentido, para Sposito (1998, p. 30) “no que se refere às novas formas de expansão territorial da cidade, podemos dizer que a evolução da política locacional do aparelho comercial e dos serviços reproduz a tendência locacional da função residencial no interior da cidade, qual seja, a de um crescimento urbano centrífugo”. Outro fator que influenciou e influencia a expansão territorial das cidades são os interesses imobiliários e comerciais, uma vez que “[...] viabilizaram novas escalas de distribuição de bens e serviços, por meio da instalação de grandes equipamentos na periferia das grandes cidades, em alguns nós rodoviários e, às vezes, até mesmo nas áreas mais densamente ocupadas das cidades, redefinindo seus usos e conteúdos” (SPOSITO, 1998, 30).

No que se refere especificamente às motivações para o aumento dos espaços residenciais, por exemplo, os condomínios fechados, Ojima (2008) afirma que o meio ambiente e a natureza passaram a ser valores presentes nas escolhas de localização residencial por parte da população que pode arcar com os custos mais elevados destas áreas. Isto é bastante perceptível tanto nas propagandas de condomínios que destacam a proximidade com áreas verdes, vistas para paisagens “naturais”, quanto nos próprios nomes destes condomínios, muitos possuem o radical “eco”⁹. Assim, estas novas demandas por localizações residenciais contribuíram para o crescimento disperso das cidades médias.

Ojima (2008) destaca também que não é só uma mudança locacional, mas inclusive estrutural, ao demandar espaços de consumo e vias de acesso rápido a esses espaços. Como segue,

Tal padrão de ocupação traz consigo ainda a necessidade de novos locais de comércio e serviços que atendam aos novos padrões de consumo. Assim, como consequência, surgem os shopping centers para dar vazão às demandas de consumo da sociedade moderna de modo a satisfazer a lógica de deslocamento orientado para automóveis, demandando, cada vez mais, a utilização de vias de acesso “rápidas”. Não se trata apenas de uma nova forma de habitação com inspiração em antigas formas de viver, trata-se de todo um conjunto de novas significações e representações sociais que permeiam não apenas aquela parcela da população de poder aquisitivo mais elevado, mas também um novo estilo de vida

⁸ Sobre o aumento do uso do automóvel em cidades médias do Estado de São Paulo ver Oliveira (2014).

⁹ Como por exemplo, o Eco Village Residence, localizado na cidade de São José do Rio Preto (SP).

Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 13, v. 06, p. 28-47, mês Nov. Ano 2019.

ISSN: 1984-1647

que é disseminado para todas as sociedades e camadas sociais; ou seja, o status não é mais apenas uma condição locacional, mas também uma condição estrutural da forma de habitação e modo de vida que ela inspira.

As relações/funções das cidades médias também influenciam na estruturação destas vias que permitem fluidez, uma vez que, conforme dissemos, as atividades comerciais valorizam localizações próximo a estas vias.

A partir do entendimento do papel das cidades médias na rede urbana, e mais precisamente considerando Presidente Prudente uma cidade média que exerce influência no Oeste Paulista, noroeste do estado do Paraná e sudeste do estado de Mato Grosso do Sul. Por essa razão a cidade possui estabelecimentos comerciais que buscam localizações que favoreçam também consumidores das cidades da área de influência da cidade. Fizemos uma investigação que buscou compreender a configuração da cidade de Presidente Prudente a partir da análise de três eixos urbanos de atividades econômicas.

Presidente Prudente (SP): cidade média e formação de eixos urbanos de atividades econômicas

Nesse item analisaremos imagens obtidas por meio do programa *Google Earth*. O objetivo é analisar os eixos concentradores de atividades econômicas que estão se formando na cidade de Presidente Prudente (SP). O *Google Earth*, como é de conhecimento, é uma ferramenta gratuita disponível na internet; para seu uso basta o interessado ter acesso à internet. Assim, buscamos explorar ao máximo todas as funções do programa que podem auxiliar na análise do espaço urbano.

Uma das ferramentas para se analisar a evolução do espaço ao longo de em torno de 30 anos é o *Time Lapse*, que permite, no caso do município de Presidente Prudente visualizar imagens no período de 1984 a 2012. A figura 1 mostra a mancha urbana de Presidente Prudente em 1984 e a figura 2 mostra a mancha urbana em 2012. As áreas que mais cresceram foram a Sul, com a criação de vários condomínios fechados de alto padrão e a Oeste com bairros populares de padrão médio. Na última década tem surgido loteamentos populares no setor nordeste e noroeste da cidade.

A análise das duas imagens, que tem um intervalo de 32 anos, mostra que a cidade de Presidente Prudente teve uma expressiva evolução da sua mancha urbana. A população do município no ano de 1984 era de 146.648 (taxa de urbanização 95,50%) e em 2012 era de 210.361. Já a população urbana respectivamente era 140.057 e 206.070 (taxa de urbanização 97,96%).

Figura 1 - Mancha urbana de Presidente Prudente (SP) – 1984.



Fonte: Google Earth, 2016.

Figura 2 - Mancha urbana de Presidente Prudente (SP) – 2012.



Fonte: Google Earth, 2016.

Tabela 1 - Presidente Prudente: população total, urbana e rural no período 1982-2012.

Período	População	População Urbana	População Rural	Taxa de urbanização em %
1982	141505	134605	6900	95,12
1983	144069	137319	6750	95,31
1984	146648	140057	6591	95,50
1985	149240	142817	6423	95,69
1986	151843	145599	6244	95,88
1987	154457	148399	6058	96,07
1988	157079	151217	5862	96,26
1989	159709	154050	5659	96,45
1990	162343	156896	5447	96,62
1991	164980	159701	5279	96,80
1992	167869	162704	5165	96,92
1993	170623	165584	5039	97,04
1994	173394	168486	4908	97,16
1995	176135	171367	4768	97,29
1996	178767	174147	4620	97,41
1997	181294	176832	4462	97,53
1998	183906	179607	4299	97,66
1999	186511	182380	4131	97,79
2000	188949	184997	3952	97,91
2001	191176	186654	4522	97,63
2002	193235	188426	4809	97,51
2003	195132	190214	4918	97,48
2004	196965	192019	4946	97,49
2005	198813	193841	4972	97,50
2006	200688	195681	5007	97,51
2007	202480	197538	4942	97,56
2008	204165	199413	4752	97,67
2009	205783	201306	4477	97,82
2010	207449	203217	4232	97,96

2011	208900	204639	4261	97,96
2012	210361	206070	4291	97,96
2013	211832	207511	4321	97,96
2014	213313	208962	4351	97,96
2015	214805	210423	4382	97,96
2016	216044	211637	4407	97,96

Fonte: Fundação SEADE, 2016.

Assim, houve um aumento de 32% da população urbana do município. De acordo com a produção científica da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (RECIME) a cidade de Presidente Prudente é uma cidade média do Oeste do Estado de São Paulo, uma vez que concentra uma gama de serviços em diversos setores que atendem populações de vários municípios próximos e de outros não tão próximos, por exemplo, municípios localizados nos Estados de Mato Grosso do Sul e do Paraná. As principais áreas que Presidente Prudente oferece mais diversificação são: educação superior e serviços de saúde, em razão de possuir um curso de medicina e sediar o Hospital Regional (HR). Também oferece diversificação no setor de hipermercados, pela existência de unidades das seguintes empresas: Atacadão, Carrefour, Walmart, Makro, Assaí (atacado e varejo), Muffato, Muffato Max (atacado e varejo) e Maxxi. Possui também uma unidade da rede de lojas Havan.

Uma cidade do porte de Presidente Prudente que exerce uma centralidade na rede urbana brasileira possui dois *shoppings centers*, Prudenshopping e Parque Shopping Prudente, embora, este último seja de pequeno porte e não possui uma localização que favoreça o acesso de pessoas dos municípios influenciados por Presidente Prudente. O município de Presidente Prudente não possui nenhum shopping center localizado às margens de rodovias, diferentemente do que é observado em outras cidades médias, como são os casos de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, ambas localizadas no Estado de São Paulo.

A formação dos eixos de atividades econômicas é compreendida considerando que há um conjunto de condicionantes. Conforme Sposito e Sposito (2012) já delimitaram, baseados em Soja (1993) e Boyer (1993) respectivamente, as reestruturações urbana e econômica influenciaram as mudanças no espaço urbano no Brasil. Ainda acrescentamos o papel da cidade de Presidente Prudente exercido na rede urbana, cuja oferta de comércio e serviços diversificada atrai consumidores de cidades pequenas da rede urbana. Por esta razão

a localização dos estabelecimentos voltados ao atendimento tanto de Presidente Prudente quanto das cidades influenciadas é em eixos com acesso fácil às rodovias que cortam o município de Presidente Prudente. A principal rodovia que corta o município é a Raposo Tavares (SP 270), pois liga a capital do estado ao Pontal e ao Estado do Mato Grosso do Sul. Na região, a rodovia SP 270 tem uma função coletora, uma vez que pelo fato de ser duplicada e concedida atrai usuários que buscam rapidez na circulação. Essa função coletora ocorre quando um usuário, seja individual, ou de transporte de cargas prefere trafegar pela rodovia ao invés de utilizar as rodovias vicinais ou as menores (que ligam pequenas cidades, como por exemplo, a rodovia que liga a cidade de Regente Feijó a de Indiana¹⁰), cujos trajetos não facilitam rapidez. Um habitante de Indiana, certamente, preferirá ir para Presidente Prudente utilizando as rodovias Assis Chateaubriand (SP 425) e Raposo Tavares (SP 270).

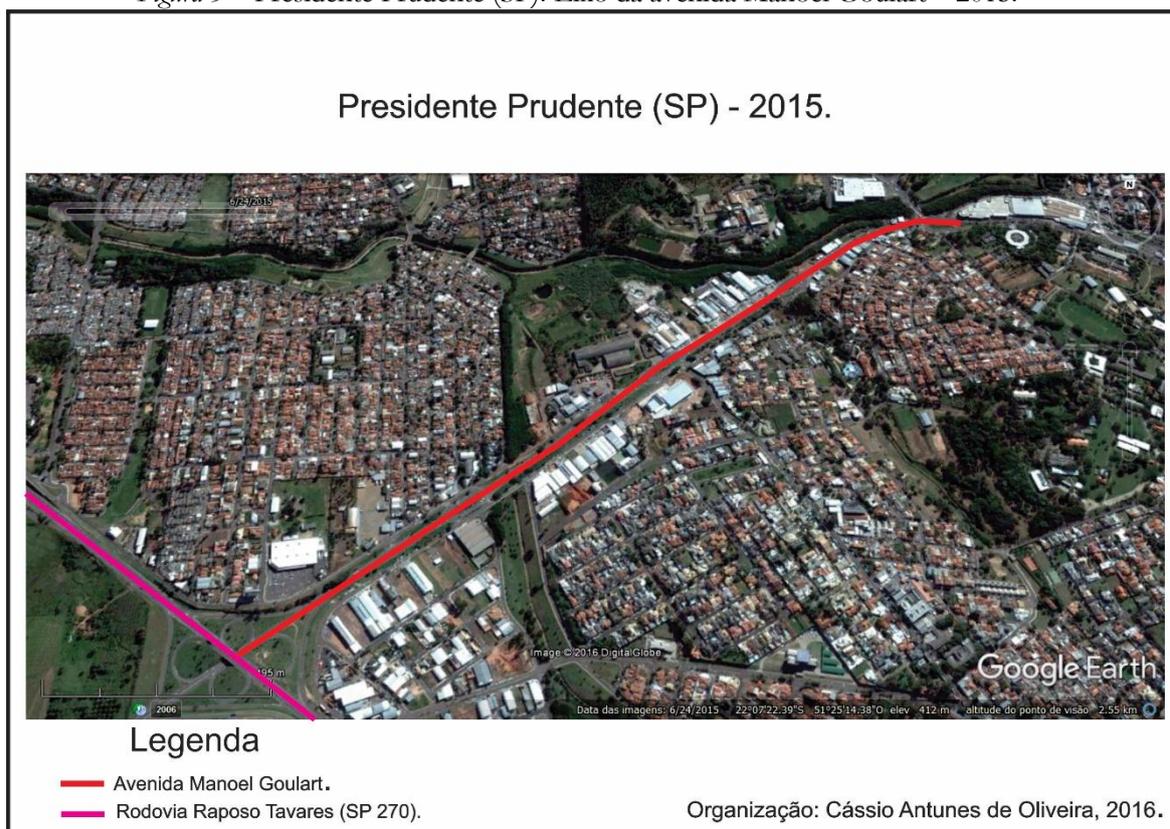
Na cidade de Presidente Prudente a rodovia que mais atrai atividades econômicas para suas proximidades é a SP 270. Identificamos três eixos de aglomeração destas atividades, que são formados pelas avenidas Manoel Goulart e José Soares Marcondes e o formado pela Rodovia Comendador Alberto Bonfiglioli¹¹. Não se trata de toda a extensão das duas avenidas. No caso da Manoel Goulart, identificamos por meio da análise das imagens que o trecho entre o Prudenshopping até a rodovia Raposo Tavares ocorreu um aumento no número de edificações voltadas às atividades econômicas, predominando às relacionadas ao comércio e manutenção de veículos (Ver *figura 3*). O trecho da avenida José Soares Marcondes que identificamos por meio da análise de imagens do Google Earth é o posterior ao cruzamento com a rodovia Raposo Tavares. Na figura 3 é importante observar que onde se inicia o trecho em destaque é ao lado do Prudenshopping.

O trabalho de campo realizado na avenida Manoel Goulart e nas suas marginais, avenida Antônio Canhetti e rua J. Pereira da Paixão revelou que há diversificação dos tipos dos estabelecimentos de comércio e serviços, porém predomina os voltados aos veículos automotores, como carro e motocicletas. Existem várias concessionárias localizadas às margens das referidas vias, como por exemplo das montadoras, Hyundai, Citroen, Peugeot, Honda (motocicletas) e Fiat.

¹⁰ A rodovia que liga as cidades de Regente Feijó e Indiana possui três nomes, os quais são, José Gomes, Clemente Pereira e Prefeito Elias Salomão, essa sequência é no sentido Regente Feijó - Indiana.

¹¹ A análise se refere a comparação de imagens do *Google Earth* no período entre os anos de 2003 a 2016. Ou seja, procuramos realizar o aprofundamento apenas para as vias que identificamos como novos eixos de atividades econômicas e às que revelam potencial de aumento destas atividades, como é o caso da rodovia Alberto Bonfiglioli.

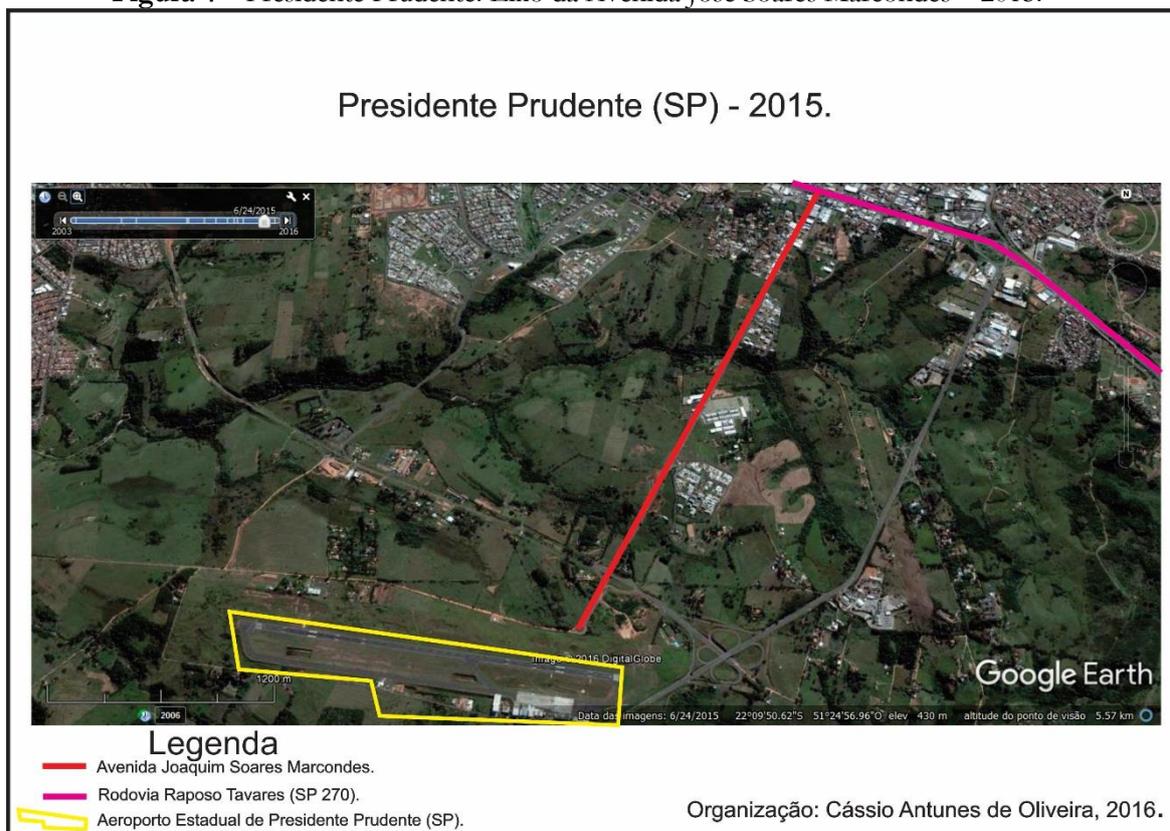
Figura 3 – Presidente Prudente (SP): Eixo da avenida Manoel Goulart – 2015.



Um fator que influencia na formação de eixos de aglomeração são as relações entre o setor imobiliário e os proprietários dos terrenos próximos às vias. É evidente que existem princípios gerais para compreender as relações imobiliárias no espaço urbano, no entanto, cada recorte espacial pode apresentar peculiaridades, o que torna a formação de eixos de aglomeração mais ou menos rápida. Depende em grande medida das estratégias dos agentes envolvidos.

O trecho da avenida José Soares Marcondes que identificamos como um novo eixo de aglomeração tem uma maior diversificação de atividades e também serve como via de conexão para dois condomínios fechados de alto padrão. É, também, uma via de acesso ao aeroporto de Presidente Prudente, Adhemar de Barros. Localiza-se ao lado da avenida uma unidade da Faculdade Presidente Prudente FAPEPE/UNIESP. Este eixo ainda está em formação, uma vez que possui terrenos às suas margens sem uso para atividades econômicas. (Ver figura 4).

Figura 4 – Presidente Prudente: Eixo da Avenida José Soares Marcondes – 2015.



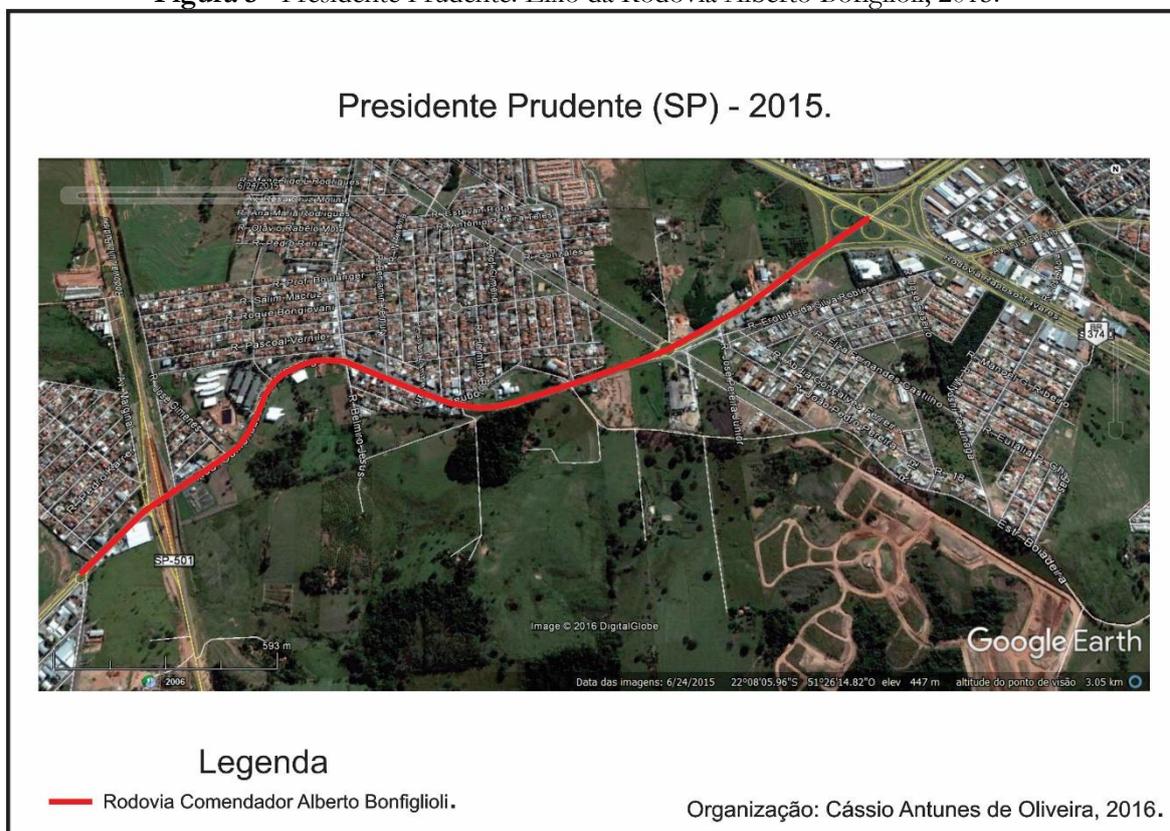
Fonte: Google Earth, 2016.

O trabalho de campo na avenida José Soares Marcondes permitiu analisar os tipos de atividades econômicas praticadas pelos estabelecimentos localizados nesta avenida. Há uma diversificação maior do que os praticados na avenida Manoel Goulart, Antônio Canhetti e na rua J. Pereira da Paixão e na rodovia Alberto Bonfiglioli. Há estabelecimentos ligados à construção civil, como comércio de materiais elétricos (Electra, Força & Luz), pedras decorativas (Decorall Pedras), jardinagem (Flora Marily), comércio de material de construção (Cimpercal), imobiliária (Casadei), comércio de pneus, autocentro (automotivo), transportadora (Expresso Jundiaí), comércio de madeiras, outlet de eletrodomésticos (Outlet Casabonita), construção de edificações com contêineres (Up construtora containers), clínica médica (Integrale), bares (Toca da Raposa), condomínio de alto padrão (Quinta das flores), Buffet (Bob Loo), autopeças (Via Original).

Outro eixo que está em processo de formação é o da Rodovia Comendador Alberto Bonfiglioli (ver **figura 5**), na verdade, essa rodovia é o prolongamento da Avenida Manoel Goulart após o cruzamento por meio de viaduto com a Rodovia Raposo Tavares. Trata-se

da ligação do centro da cidade aos bairros posteriores à rodovia Raposo Tavares, é a principal via de acesso aos bairros e conjuntos habitacionais Ana Jacinta, Residencial Anita Tiezzi, Condomínio Residencial Esmeralda, Rotta do Sol, Jardim Santa Fé, Residencial Universitário, Residencial Parque dos Girassóis, Conjunto Habitacional Antonio Pioch Fontolan, Mario Amato e Residencial Florenza. Após a criação do conjunto habitacional Ana Jacinta ocorreu a construção de outros conjuntos habitacionais nas proximidades. Assim, além de esse eixo ter ligação com a SP 270 e à Rodovia Julio Budiski, também liga a região central da cidade a uma área que possui muitos terrenos em processo de “pousio”, ou seja, aguardando valorizações para que sejam comercializados para uso residencial ou comercial.

Figura 5 - Presidente Prudente: Eixo da Rodovia Alberto Bofiglioli, 2015.



Fonte: Google Earth, 2016.

Na *figura 5* é possível visualizar que há terrenos em processo de preparação para edificação, ou seja, é uma área de expansão da mancha urbana.

Considerações finais

Em relação às formas de expansão urbana em cidades médias, um primeiro ponto que deve ser destacado é que, mesmo com as transformações que passa a cidade e conseqüentemente o espaço, os eixos de aglomeração continuam se formando no espaço intraurbano.

Outro ponto que consideramos relevante na configuração dos eixos de aglomeração de atividades econômicas nas cidades é relativo à rede urbana. O papel desempenhado pelas cidades médias na rede urbana influencia na configuração espacial dessas cidades. Isto decorre pelo fato de estas cidades servirem como ponto no espaço concentrador de uma gama de serviços de diversas naturezas não oferecidos por outras cidades próximas ou oferecidos com pouca diversificação de modelos (no caso de mercadorias) ou com preços mais elevados. Assim, há um fluxo de consumidores destes serviços para as cidades médias, razão pela qual muitos empresários optam por localizarem seus estabelecimentos de atividades econômicas em pontos do espaço urbano cujo acesso seja facilitado tanto para os moradores da cidade onde estão instalados como para moradores de outras cidades da rede urbana influenciada pela cidade média.

Outra motivação para a formação destes novos eixos de aglomeração de atividades econômicas é a questão imobiliária. Os valores dos terrenos ao lado destas avenidas em áreas ainda pouco edificadas é menor do que nas áreas comerciais tradicionais. Desta forma, alguns estabelecimentos são deslocados destas áreas comerciais tradicionais para estas novas localizações, o que atende a dois objetivos, ampliar a clientela (facilita o acesso de clientes de outras localidades) e se localizar em edificações com maior espaço, possibilitando maior comodidade para funcionários e clientes, além de questões logísticas de produtos (entrada e saída de mercadorias). Pelo fato de serem avenidas abertas mais recentemente são mais largas e com canteiro central, o que favorece e muito a circulação de veículos de cargas de grande porte (carretas e caminhões) sem restrição de horário, diferentemente dos centros tradicionais, localizados nas áreas centrais das cidades.

Agradecimentos

Gostaria de agradecer à Pró-Reitoria de Pesquisa (PROPE) da Universidade Estadual Paulista (UNESP) pela bolsa Recém-Doutor concedida no período de junho a novembro de 2016.

Também gostaria de agradecer ao professor Eliseu Savério Sposito pela supervisão da pesquisa que teve como resultado o presente texto. A minha relação com o professor Eliseu Savério Sposito que foi iniciada nos idos de 2005, quando já no primeiro ano de graduação começamos uma pesquisa de Iniciação Científica, e se estendeu, na condição de orientador e supervisor até o ano de 2016. O aprendizado durante esses anos foi de extrema importância na vida acadêmica. Foi assim que aprofundei o interesse pela Geografia Humana, nas suas vertentes Regional, da Circulação, Econômica, Urbana e também da História do Pensamento Geográfico. Isso ocorreu pela ampla convivência com o professor, uma vez que além das disciplinas que ministrou na graduação, também participamos de mais de uma disciplina na pós-graduação. Durante todos esses anos participamos e frequentamos o Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR). Assim, nos encontrávamos quase todos os dias.

Foram muitas ocasiões em que o professor Eliseu chamava os seus orientandos que estavam no GAsPERR para irmos ao Jopanna's tomar café e ele sua Coca, que mais tarde mudou para a Coca Zero. Foram muitas oportunidades que ofereceu uma confraternização em sua casa, onde reuníamos todos os seus orientandos e, assim, soubemos de diversas histórias "geográficas", como por exemplo, sobre as idas do orientador dele, Armando Correa da Silva para Presidente Prudente ou dos contextos em que o professor Eliseu compunha algumas de suas músicas. Diversas vezes em rodas de conversa sobre a Geografia, a Política brasileira ou mesmo sobre artistas (cantores e músicos) ouvíamos as análises do professor e percebíamos a perspicácia e a experiência dele. Experiência não no sentido apenas da idade, mas de realmente ser um estudioso e observador dessas temáticas.

Foi com a disposição do professor Eliseu em auxiliar com sugestões e com seus contatos com a professora Carmem Bellet Sanfeliu que consegui ir morar na Espanha e desenvolver o estágio sanduíche durante o doutorado. Essa experiência que tem um grande valor na minha formação somente ocorreu pela intermediação dele.

Desta forma, deixamos aqui nossa homenagem ao professor Eliseu Savério Sposito pela ampla contribuição dele para a Geografia brasileira e de Presidente Prudente (SP), hoje muito presente na minha formação, aprendemos a compreender os métodos geográficos e, assim, a ter um olhar mais crítico para o nosso lugar e para o mundo. Obrigado professor Eliseu!

REFERÊNCIAS

- BOYER, Robert. Comment émerge un nouveau système productif? In: DURAND, Jean-Pierre (dir.) **Vers un nouveau modele productif**. Paris: Syros, 1993. p. 31-92.
- BRENNER, Neil. A hinterlândia, urbanizada? **E-metropolis**. N. 25. Ano 7. Junho, 2016.
- CAIADO, Maria Célia Silva; PIRES, Maria Conceição Silvério. Expansão recente na região metropolitana de Campinas: dispersão e novas formas urbanas. In. REIS, Nestor Goulart; TANAKA, Marta Soban (org). **Brasil: Estudos sobre dispersão urbana**. São Paulo: FAU – USP, 2007.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In. CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações Geográficas: percursos no fim do século**. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.
- DEMATTEIS, Giuseppe. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLÚS, Francisco J. (Ed.). **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, 1998.
- GONÇALVES, A. R.; ANDRÉ, I. R. N.; AZEVEDO, T. S.; GAMA, V. Z. Analisando o uso de imagens do “Google Earth” e de mapas no ensino de Geografia. *Ar@cne. Revista electrónica de recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, nº 97, 1 de junho de 2007. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/aracne/aracne-100.htm>>. Acesso em: 18 mai. 2016.
- GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2010.
- HARADA, Kiyoshi. Área urbana e área de expansão urbana. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XIV, n. 84, jan 2010. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8812>. Acesso em: 10 Out. 2016.
- INDOVINA, Francesco. La ciudad difusa. In. RAMOS, A. R. (Ed). **Lo urbano en 20 autores contemporáneos**. Barcelona: Ediciones UPC, 2004.
- LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões. O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. **E-metropolis: Revista eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, v. Ano 6, p. 6-15, 2015.
- MATTOS, Carlos A. de. Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana. **Nueva Sociedad**. n. 212. Noviembre-diciembre, 2007. p. 82-96.
- OJIMA, Ricardo. Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de urban sprawl e os desafios para o planejamento regional e ambiental. In: **GEOgraphia**, Vol. 10, N. 19. Rio de Janeiro: UFF, 2008. Disponível em: <<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/234/221>>. Acesso em: 10 Out. 2016.

OLIVEIRA, C. A. revisitando os conceitos de cidade difusa e acessibilidade: relações com a circulação e o aumento da frota de veículos em cidades médias do Estado de São Paulo. **Geouerj**. Ano 16. n. 25. v. 2. 2º semestre de 2014. pp. 324-365.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. O centro da cidade no contexto da estrutura(ção) urbana: considerações acerca da “teoria urbana convencional” e da “teoria crítica urbana”. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 31, p. 669-697, 2017.

RODRIGUES, A. M. O espaço Urbano e as Estratégias de Planejamento da Cidade. In: Elson Manoel Pereira. (Org.). **Planejamento Urbano no Brasil - Conceitos, Diálogos e Práticas**. Chapecó: Argos - Unochapecó, 2008, p. 111-126.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2008.

SÁVIO, Marco A. **A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole 1900-1930**. São Paulo: Annablume, 2010.

SCHOR, Tatiana. O Automóvel e o desgaste social. **São Paulo em Perspectiva** (Impresso), São Paulo, v. 13, p. 107-116, 1999.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SPOSITO, M. E. B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Revista Território**. Ano III, n. 4. Jan./jun. 1998.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intraurbana. In.: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (org.) **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: PPGG/FCT/UNESP/GAsPERR, 2001b.

SPOSITO, M. E. B. **O centro e as formas de expressão da centralidade**. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 1990. (mimeo).

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação da cidade e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 233-253.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; SPOSITO, Eliseu Savério. Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias. In. **Anais do RII**. Belo Horizonte, 2012.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

WHITACKER, A. M. Centralidade intraurbana e morfologia em cidades médias: transformações e permanências. In: XI **Seminário Internacional RII y IV Taller de Editores RIER**, junto ao Grupo temático 5: Ciudades intermedias: transformaciones y perspectivas, 2010, Mendoza, Argentina. Anales del XI Seminario Internacional RII y IV Taller de Editores RIER. Mendoza: Universidad Nacional del Cuyo, 2010. v. 1. p. 1-20.

WHITACKER, A. M.; SOUSA, M. T. R. Mobilidade e acessibilidade às áreas de concentração de atividades de comércio e serviços: apontamentos metodológicos a partir de Presidente Prudente – SP. **Anais do Seminário Internacional RII y VI Taller de Editores RIER**. Salvador. 2014.

WHITACKER, Arthur Magon. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locais e na configuração da centralidade em cidades médias. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (24). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24524.htm>> [ISSN: 1138-9788]. *Revista Geografia em Atos, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, n. 13, v. 06, p. 28-47, mês Nov. Ano 2019.*

ISSN: 1984-1647

Sobre o autor

Cássio Antunes de Oliveira

Graduado no curso de licenciatura em Geografia na Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), UNESP de Presidente Prudente - SP (2008). Possui bacharelado em Geografia pela FCT/UNESP de Presidente Prudente - SP (2010). É mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da FCT/UNESP de Presidente Prudente - SP (2011). Possui doutorado em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da FCT/UNESP de Presidente Prudente - SP (2016). Realizou pós-doutorado em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP de Presidente Prudente - SP (2016), com bolsa da Pró-Reitoria de Pesquisa da UNESP. Realizou estágio sanduíche na Espanha com Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior (BEPE) da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) no período de 08/2013 a 02/2014 na Universitat de Lleida (UdL). Foi membro do corpo diretivo da AGB, seção local de Presidente Prudente (2009-2010). Foi Bolsista CNPq no período 08/2009 a 02/2010 e bolsista FAPESP no período 03/2010 a 07/2011. Tem como principal área de conhecimento a Geografia Econômica e dos Transportes. Atualmente é participante do Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR) da Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP de Presidente Prudente - SP.

Como citar esse artigo

OLIVEIRA, C. A. A Formação de eixos Urbanos em Cidades Médias: o caso de Presidente Prudente (SP). *Revista Geografia em Atos* (Geoatos online), n. 13, v. 06, p. 28-46, 2019.

Recebido em: 28/05/2019

Aceito em: 24/08/2019