

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/280879721>

Cidades médias e localização industrial. A indústria de transformação no Estado de São Paulo

Chapter · January 2015

CITATIONS

0

READS

406

2 authors:



Cleverson Alexsander Reolon

Universidade Estadual de Maringá

35 PUBLICATIONS 45 CITATIONS

SEE PROFILE



Eliseu Savério Sposito

São Paulo State University

32 PUBLICATIONS 40 CITATIONS

SEE PROFILE

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Cidades pequenas no Estado de São Paulo [View project](#)



O novo mapa da indústria no Estado de São Paulo [View project](#)



URBANIZACIÓN, PRODUCCIÓN Y CONSUMO EN CIUDADES MEDIAS/INTERMEDIAS

URBANIZAÇÃO, PRODUÇÃO E CONSUMO EM CIDADES MÉDIAS/INTERMEDIÁRIAS



CARMEN BELLET
EVERALDO S. MELAZZO
M. ENCARNAÇÃO B. SPOSITO
JOSEP M. LLOP
(EDS.)

Urbanización, producción y consumo
en ciudades medias/intermedias

*Urbanização, produção e consumo
em cidades médias/intermediárias*

Carmen Bellet
Everaldo S. Melazzo
M. Encarnação B. Sposito
Josep M. Llop

(Eds.)

Universidade Estadual Paulista - Presidente Prudente
Edicions de la Universitat de Lleida
Presidente Prudente y Lleida, 2015

Dades CIP. Servei de Biblioteca i Documentació de la Universitat de Lleida

Urbanización, producción y consumo en ciudades medias / intermedias = Urbanização, produção e consumo em cidades médias / intermediárias / Carmen Bellet... [et al.], eds. Presidente Prudente : Universidade Estadual Paulista ; Lleida : Edicions de la Universitat de Lleida , 2015. – 514 p. ; 24 cm. – ISBN 978-84-8409-752-5

I. Bellet, Carme 1. Economía urbana 2. Ciutats
711.143

El libro ha sido auspiciado por la Cátedra UNESCO de la Universitat de Lleida (España) “Ciudades Intermédias y urbanización mundial”, y financiado por el Programa de Pós-Graduação em Geografia de la Universidade Estadual Paulista (UNESP), Campus de Presidente Prudente y la Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe) de Brasil.

ISBN 978-84-8409-752-5

DL L 848-2015

© Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente

© Edicions de la Universitat de Lleida, 2015

© de los textos: los autores

Impresión: Service Point

Diseño de cubierta: cat & cas

Maquetación: Edicions i Publicacions de la UdL

ÍNDICE

Introducción	7
<i>Carmen Bellet, Josep Maria Llop, Maria Encarnaçao Beltrao Sposito y Everaldo Santos Melazzo</i>	
I. DINÁMICAS DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO EN CIUDADES MEDIAS / INTERMEDIAS	
1. Reestructuración y cambio en dos centros comerciales tradicionales. Visiones comparadas: Presidente Prudente (Brasil) y Lleida (España)	19
<i>Carmen Bellet, Maria Encarnaçao Beltrao Sposito, Eda Maria Goes y Eliseu Savério Sposito</i>	
2. Consumo produtivo em regiões do agronegócio no Brasil	35
<i>Denise Elias</i>	
3. Cidades médias e localização industrial. A indústria de transformação no estado de São Paulo	57
<i>Eliseu Savério Sposito e Cleverson Alexander Reolon</i>	
4. Cidades médias e distribuição espacial do comércio de eletrodomésticos no Brasil.....	79
<i>Lina Patricia Giraldo Lozano e Eliseu Savério Sposito</i>	
5. Grandes grupos econômicos, consumo e redefinição de centralidade urbana, em cidades médias	107
<i>Maria Encarnaçao Beltrao Sposito e Eda Maria Góes</i>	
6. Dinâmica urbana a partir dos novos agentes econômicos em Uberaba-MG/Brasil	133
<i>Maria Terezinha Serafim Gomes e Marcos Kazuo Matushima</i>	
7. Las nuevas actividades vinculadas al consumo en la ciudad media y la función de intermediación. El caso de Bahía Blanca.....	157
<i>Nidia Formiga y Romina Valeria Schroeder</i>	
8. Múltiples centros y centralidad móvil en las ciudades medias. Los horarios comerciales como restricciones espacio-temporales	189
<i>Sergio Moreno Redón</i>	
9. Urbanização e dinâmica econômica no nordeste de Minas Gerais – Brasil: a fragilidade das relações entre cidade e região	219
<i>Wagner Batella</i>	
10. Cidades médias, agentes econômicos e novos espaços de consumo.....	241
<i>William Ribeiro da Silva</i>	

II. URBANIZACIÓN Y DINÁMICAS INMOBILIARIAS EN CIUDADES MEDIAS / INTERMEDIAS

1. Planificación de base en ciudades intermedias de la provincia de Santa Fe, Argentina. Una herramienta participativa para el desarrollo local..... 257
Bruno Reinheimer
2. Transformaciones urbanas en las ciudades medias españolas con la llegada de la Alta Velocidad Ferroviaria 279
Carmen Bellet
3. Los efectos territoriales del crecimiento y la producción inmobiliaria en ciudades medias españolas. El caso de Lleida (1990-2012)..... 297
Carmen Bellet y Aaron Gutiérrez
4. Modelación de patrones de crecimiento en ciudades medias chilenas: ¿se fortalece el desarrollo urbano sustentable? 315
Cristián Henríquez
5. A expansão periférica e a habitação popular nas cidades do interior do território brasileiro: o processo de urbanização recente em cidades de distintas escalas geográficas - campina grande e patos na paraíba..... 339
Doralice Sátyro Maia e Wilma Guedes de Lucena
6. Interações, combinações e sinergias: produção do espaço urbano, dinâmicas imobiliárias e o programa minha casa minha vida em cidades médias brasileiras 373
Everaldo Santos Melazzo
7. Procesos de urbanización reciente en ciudades medias. Visiones comparadas 397
Francisco Cebrián y Carmen García
8. La planificación en el Ecuador, del letargo a la revolución territorial. Una aproximación desde la práctica..... 417
Juan Carlos Sandoval Vásquez
9. Vida a crédito nas cidades médias/intermediárias brasileiras: efeitos do programa habitacional Minha Casa, Minha Vida 441
Márcio José Catelan
10. Modalidades recientes en la expansión urbana en una ciudad media: Xalapa, Veracruz, México: 1980-2010..... 471
Minerva Villanueva Olmedo
11. ¿Área metropolitana? Santa fe-paraná ¿ciudades intermedias? Procesos de transformación en el área Santa Fe-Paraná. Modalidades dominantes 493
Mirta Soijet y Miguel Rodríguez

INTRODUCCIÓN

CARMEN BELLET Y JOSEP MARIA LLOP

Cátedra UNESCO Ciudades intermedias: urbanización y desarrollo, Universitat de Lleida (España)

MARIA ENCARNAÇÃO BELTRAO SPOSITO
Y EVERALDO SANTOS MELAZZO

**ReCiMe-GASPER, Universidade Estadual Paulista,
Presidente Prudente (Brasil)**

Los cambios asociados a las transformaciones productivas y al proceso de globalización, que sitúan el consumo en el centro de las prácticas espaciales contemporáneas, han incidido en la división interurbana del trabajo, volviendo más complejos y diversos los roles y papeles de las ciudades medias/intermedias en las redes urbanas. El papel de intermediación de las ciudades medias/intermedias se considera no solo a partir de las relaciones de tipo jerárquico descritas por Walter Christaller, sino también, y sobre todo, a partir de las múltiples formas de nuevas relaciones que pueden establecer entre sí las ciudades en el periodo actual, *saltando escalas* e instaurando interacciones con otras redes y ciudades de niveles muy diferentes. A este proceso de redefinición de la división interurbana del trabajo se refieren varios de los trabajos como *proceso de reestructuración urbana*.

Sin embargo, los cambios en curso implican también la transformación de las lógicas de producción y apropiación de los espacios urbanos, de manera que estos espacios sean capaces de cumplir con las nuevas funciones y exigencias de los agentes económicos, por un lado. Y por otro, que los intereses relativos a la propiedad privada y a la producción inmobiliaria generen la demanda de nuevos espacios de consumo y vivienda. A este

conjunto de transformaciones del espacio urbano (estructura, forma, paisaje y usos) se refieren otros trabajos presentados como *proceso de reestructuración de las ciudades*.

Así, el objetivo general de los trabajos contenidos en la publicación es entender, a través del estudio de los espacios de consumo, de producción y de las dinámicas de urbanización, el reposicionamiento de las ciudades medias/intermedias en las redes urbanas que resultan en un conjunto de nuevas formas y, sobre todo, de nuevas prácticas espaciales. Es decir, en el libro se trata de estudiar la relación entre los procesos de reestructuración urbana y los procesos de reestructuración de las ciudades.

La mayoría de los trabajos proceden de las presentaciones realizadas en el marco de dos Congresos Internacionales de Americanistas (ICA) realizados en Viena (2012) y San Salvador (2015). En estos dos congresos, la Cátedra UNESCO Ciudades medias: urbanización y desarrollo, radicada en la Universitat de Lleida (España), el Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais-GASPER, de la Universidade Estadual Paulista-Presidente Prudente (Brasil), y la Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), en la que colaboran diez universidades de Brasil y otros tres países de América Latina, organizaron sendos seminarios sobre ciudades medias. Estos grupos han estado ya colaborando de forma estrecha durante estos últimos años, realizando de forma conjunta proyectos de investigación y organizando seminarios y encuentros a ambos lados del Atlántico. De hecho, algunos de los trabajos de la primera parte proceden de un proyecto auspiciado por el programa hispano-brasileño de cooperación interuniversitaria titulado «Ciudades intermedias y espacios comerciales en Brasil y España: semejanzas y diferencias», programa que es financiado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte en España y la Coordenação de Pessoal de Aperfeiçoamento do Pessoal de Ensino Superior (CAPES) en Brasil.

En el ICA de Viena del año 2013 el tema desarrollado en el seminario fue «Ciudades medias/ciudades intermedias y consumo», de cuyos frutos se alimenta la primera parte del libro. El ICA de San Salvador (en 2015) se centra en el estudio de los «Procesos de urbanización recientes en ciudades medias/intermedias: entre diferentes escalas geográficas y dinámicas territoriales», que da origen a los materiales presentes en la segunda parte del libro. Así, el estudio de la reestructuración urbana y el de la reestructuración de las ciudades se encuentran, pues, en la presente publicación al fin.

El libro se organiza en dos partes. La primera reúne diez textos sobre el tema «Dinámicas de producción y consumo en ciudades medias». El segundo, titulado «Urbanización y dinámicas inmobiliarias en ciudades medias», consiste en otros once textos.

Las contribuciones provienen de investigadores de seis diferentes países: Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, España y México. Se presentan así realidades bastante diferentes entre sí, incluso considerando que el proceso de globalización de la economía y la globalización de los valores y las prácticas se impone produciendo ciertas homogeneidades, estas nunca se realizan o estabilizan completamente, ya que se articulan a dinámicas y procesos socioespaciales locales. De esta manera, se generan alianzas entre los agentes

económicos y políticos, pero también contradicciones, enfrentamientos y conflictos de carácter político y social.

Dinámicas de producción y consumo en ciudades medias/intermedias

Resultado de una investigación conjunta desarrollada entre la Universidad Estadual Paulista y la Universitat de Lleida, el texto «Reestructuración y cambio en dos centros comerciales tradicionales. Visiones comparadas: Presidente Prudente y Lleida», firmado por Carmen Bellet, María Encarnación Beltrao Sposito, Eda Maria Goes y Eliseo Saverio Sposito, presenta la comparación de las dos áreas comerciales tradicionales de ambas ciudades. En el texto se presentan los cambios que se han producido en el tiempo y la relación que los dos ejes comerciales principales, que son también las principales centralidades de comercio en sus respectivas regiones, establecen con los nuevos espacios de consumo.

Denise Elias analiza en el segundo de los textos, titulado «Consumo produtivo em regiões do agronegócio no Brasil» las regiones productivas de la agroindustria en Brasil, directamente asociadas por la autora con la economía globalizada. Las ciudades en las que se apoya el estudio son: Dourados, Mossoró, Passo Fundo, Santarém y Uberlândia, un conjunto representativo de las cinco grandes regiones brasileñas resultado de los diferentes procesos de ocupación y construcción regional. La autora analiza en el trabajo: las casas de negocio de insumos y maquinaria agrícola; la investigación agrícola; las ferias agrícolas; la financiación y la infraestructura agrícola; la educación superior; el transporte y el almacenamiento, y, finalmente, el asesoramiento y la asistencia técnica. Con todo ello se ofrece al lector un amplio panel de la dinámica constitutiva de las áreas productivas que se abordan.

«Cidades médias e localização industrial. A indústria de transformação no estado de São Paulo» es el texto presentado por Eliseu Savério Sposito y Cleverson Alexander Reolon. El enfoque analiza la producción económica en el estado de la Federación Brasileña que más avanzó industrialmente a través de una amplia gama de datos sobre los establecimientos y los empleos industriales entre los años 1995 y 2005. Se detecta la reubicación de las actividades industriales en el espacio y se muestran los profundos cambios que se están dando en la red urbana, en los que las principales vías de comunicación juegan un papel estructurante.

En el cuarto de los textos, «Cidades médias e distribuição espacial do comércio de eletrodomésticos no Brasil», los autores Lina Patricia Giraldo Lozano y Eliseo Saverio Sposito parten de la idea de que algunas ramas comerciales son más importantes que otras para comprender los cambios que se producen en las ciudades medias. Se inicia la reflexión destacando la importancia del comercio minorista en la economía brasileña y su desarrollo en las últimas décadas. A continuación se estudian la concentración y

la centralización espacial, especialmente en el sector de los electrodomésticos, a través del análisis de indicadores y de las principales empresas que operan en esta actividad comercial.

«Grandes grupos económicos, consumo e redefinição de centralidade urbana, em cidades médias» es el texto escrito por Maria Encarnação Beltrão Sposito y Eda Maria Góes. En el trabajo se estudia de nuevo el sector de la comercialización de los electrodomésticos a través de redes especializadas, como son los hipermercados, que juegan hoy un papel importante en la venta de estos productos en Brasil. La dimensión económica y espacial de la concentración y la centralización, tanto como las formas contemporáneas de articulación entre las diferentes escalas geográficas, son los caminos escogidos en el texto para entender las opciones de ubicación de las empresas en el sistema urbano brasileño. Se analiza en la segunda parte y con más detalle el comercio de electrodomésticos en seis ciudades medias brasileñas: Londrina, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos y São José do Rio Preto.

Maria Terezinha Serafim Gomes y Marcos Kazuo Matushima, en el texto titulado «Dinâmica urbana a partir dos novos agentes econômicos em Uberaba-MG/Brasil», se centran en el estudio de la dimensión económica y espacial para comprender los procesos de formación y producción del espacio urbano. Los autores muestran cómo las nuevas inversiones industriales, las inversiones inmobiliarias y las decisiones de las grandes empresas en el sector de los servicios contribuyen al proceso de redefinición de los usos en el espacio y a la centralidad ejercida por la ciudad media objeto de estudio en la escala regional.

Nídia Formiga y Romina Valeria Schroder analizan en su texto, «Las nuevas actividades vinculadas al consumo en la ciudad media y la función de intermediación. El caso de Bahía Blanca», la ciudad de Bahía Blanca, Argentina, a partir de los siguientes aspectos: posición en la red urbana, nodo de transporte y comunicaciones, las principales actividades económicas, los nuevos desarrollos de centros de servicios especializados, potencialidades en turismo y ocio, y estrategias de promoción y desarrollo. Las autoras muestran el potencial y las limitaciones que desempeñan cada uno de estos aspectos en el posicionamiento de Bahía Blanca como ciudad media en el país.

En el capítulo titulado «Múltiples centros y centralidad móvil en las ciudades medias. Los horarios comerciales como restricciones espacio-temporales», su autor, Sergio Moreno Redon, realiza un original análisis de las relaciones entre centro y centralidad, desde un enfoque en el que se consideran los diferentes horarios comerciales en las diversas áreas y en los espacios de consumo en Londrina y Presidente Prudente, Brasil. Al analizar los ritmos y las temporalidades cambiantes en diferentes áreas urbanas, el autor presenta un rico cuadro de alteraciones entre mono y pluricentralidades que deberían de tenerse en cuenta en los estudios actuales de consumo.

Wagner Batella elabora en su texto, «Urbanização e dinâmica econômica no nordeste de Minas Gerais – Brasil: a fragilidade das relações entre cidade e região», una lectura

sobre «la encrucijada de la horizontalidad y la verticalidad» para la interpretación de las múltiples, variables y asimétricas relaciones que se establecen entre la ciudad media de Teófilo Otoni y la región del Vale do Mucuri. La producción de lo urbano y la producción de ciudad son leídas a partir de las relaciones regionales que se establecen, teniendo en cuenta por un lado una región empobrecida económicamente y, por el otro, una ciudad a la que se le atribuyen cada vez más amplias funciones de responsabilidad territorial.

Y cerrando la primera parte del libro, el texto de William Ribeiro da Silva, «Cidades médias, agentes econômicos e novos espaços de consumo». En el capítulo se realiza un análisis de los centros comerciales, a partir de las relaciones que se establecen entre ellos, la centralidad que ejercen estos en las ciudades donde se implantan y la concentración de los agentes económicos que implementan y operan en estas grandes áreas comerciales y de servicios. El texto a continuación procede a estudiar en detalle tres centros comerciales ubicados en Londrina, en el estado de Paraná, São José do Rio Preto, en São Paulo, y Uberlândia, en el estado de Minas Gerais.

Urbanización y dinámicas inmobiliarias en ciudades medias/intermedias

La segunda parte se inicia con el trabajo de Bruno Reinheimer, «Planificación de base en ciudades intermedias en la provincia de Santa Fe (Argentina): una herramienta participativa para el desarrollo local». En el texto se describe una experiencia institucional de planificación básica o Plan Base, realizada por la provincia de Santa Fe (estado regional) junto a otros municipios de Argentina. La experiencia se desarrolla con la implicación de la Cátedra UNESCO de la UdL sobre ciudades intermedias en su política para implementar y mejorar políticas urbanas en ciudades de escalas intermedias a través de la redacción de Planes Base. El programa de planificación de base en ciudades intermedias, impulsado por el gobierno provincial de manera progresiva y con criterios de equilibrio territorial, tenía como objetivo básico orientar las prioridades en materia de desarrollo urbano. Con el acompañamiento técnico-ejecutivo provincial, se brindaba la posibilidad a los gobiernos locales de articular propuestas desde cada ciudad considerando sus particularidades, puesto que son ellos quienes tienen la capacidad de decisión directa sobre el crecimiento, ordenamiento y desarrollo de su territorio. Las conclusiones señalan el valor para la gestión provincial de este ejercicio de identificación y revisión de problemáticas presentes en las ciudades intermedias y para la profundización del programa, puesto que implica el desafío de interpretar los conflictos comunes que se suscitan particularmente en este rango de ciudades.

El en siguiente trabajo, Cristián Henríquez evalúa, a través de un modelo de cambio de uso del suelo, los efectos ambientales de las dinámicas recientes de urbanización en Chillán y Los Ángeles, en Chile. Estas ciudades, representativas de otras ciudades medias

del sistema urbano chileno, habrían cambiado sus patrones de crecimiento urbano, pasando de un modelo compacto a otro difuso y fragmentado con altos impactos sociales y costes ambientales. Pese a ello, los efectos ambientales evaluados no se han incorporado en las evaluaciones de los actuales instrumentos de planificación territorial, situación que el autor denuncia.

En el segundo capítulo de la segunda parte, Carmen Bellet y Aaron Gutiérrez, en el texto «Los efectos territoriales del crecimiento y la producción inmobiliaria en ciudades medias españolas. El caso de Lleida (1990-2012)», analizan las consecuencias del intenso y extenso proceso de producción de suelo urbano y de vivienda que se vivió durante el *boom* inmobiliario español (1998-2007) sobre el área urbana de una ciudad media catalana: Lleida. Ello dio como resultado la configuración de extensos mercados de vivienda supramunicipal, no solo alrededor de grandes ciudades, sino también alrededor de ciudades medias y más pequeñas. La progresiva superespecialización de los usos del suelo, combinada con la dispersión del reciente proceso de urbanización, ha generado un paisaje y una estructura urbana muy fragmentados y segregados.

Carmen Bellet analiza en el siguiente texto, titulado «Transformaciones urbanas en las ciudades medias españolas con la llegada de la alta velocidad ferroviaria», los procesos de renovación y cambio urbano que se han producido en estas ciudades con la integración de la nueva infraestructura. La llegada del nuevo tren suele generar grandes expectativas de dinamización socioeconómica que la mayoría de las veces no se cumplen. El primer cambio, y a corto plazo el más importante, resulta de la transformación espacial que conlleva la propia integración de la infraestructura en el medio: construcción de nuevas vías, desplazamiento o reforma de viejas y antiguas instalaciones ferroviarias, etc. Muchos de estos cambios ferroviarios suponen importantes transformaciones de la estructura física urbana y estos además suelen venir acompañados de otros proyectos inmobiliarios, generando, en muchos de los casos, los más grandes procesos de renovación y cambio urbano nunca acontecidos en estas ciudades.

En el texto de Doralice Sátyro Maia y Wilma Guedes de Lucena, titulado «A expansão periférica e a habitação popular nas cidades do interior do território brasileiro: o processo de urbanização recente em cidades de distintas escalas geográficas – Campina Grande e Patos na Paraíba», se realiza un análisis comparado de las transformaciones espaciales generadas en esas dos ciudades medias de Brasil y se valoran los efectos urbanos del programa *Mínha casa, Mínha vida*. El desarrollo del programa generó efectos similares, pero también efectos singulares en cada caso. Así se ha producido un proceso de expansión periférica de la vivienda, pero también de la valorización del suelo. Con un doble proceso urbano: el de los conjuntos residenciales de viviendas sociales sin las infraestructuras necesarias, y el de los pequeños condominios, segregando por segmentos sociales. Este doble proceso se detalla y se analiza con un grano muy fino de análisis, barrio a barrio, y definiendo muy bien el contexto urbano de cada una de las dos ciuda-

des. Finalmente se constata la nueva relación entre el Estado y el capital inmobiliario en la transformación de las ciudades medias.

En el siguiente texto, «Interações, combinações e sinergias produção do espaço urbano, dinâmicas imobiliárias e o programa “Minha casa, Minha vida” em cidades médias brasileiras», Everaldo Santos Melazzo, analiza los resultados espaciales de las actuaciones de las empresas inmobiliarias a través de las inversiones realizadas en varias ciudades medias del programa habitacional «Minha casa, Minha vida», lanzado por el Gobierno brasileño en 2009. El programa, que combina una clara orientación anticíclica para hacer frente a la crisis económica internacional de los años 2008/2009 con una política de vivienda, que busca abordar el déficit de vivienda en el país, está modificando sustancialmente el escenario de todas las ciudades brasileñas, incluidas las ciudades medias. En la segunda parte del texto se procede al estudio del mercado inmobiliario y de las actuaciones del programa «Minha casa, Minha vida» en Presidente Prudente y Marília. El texto finaliza destacando las sinergias y las interacciones que se producen entre los capitales internacionales/nacionales con la dinámica y el mercado inmobiliario de cada ciudad.

Francisco Cebrián y Carmen García, en el texto «Procesos de urbanización reciente en ciudades medias. Visiones comparadas», analizan las tensiones y expresiones de la discontinuidad, cada vez más fragmentada y compleja, que provoca la tendencia generalizada a la dispersión de la urbanización. El fenómeno caracteriza ya entornos urbanos de todas las escalas, incluidas las áreas urbanas alrededor de ciudades pequeñas y medias. La identificación de las transformaciones, que se aprecian en las periferias de las ciudades situadas en los escalones intermedios de la jerarquía urbana en España y Polonia, se ejemplifica con los casos de Albacete y Płock. Ambas comparten la condición de ciudades medias, bien conectadas, con una oferta variada de servicios especializados, de localización cercana a las capitales nacionales, y sus áreas suburbanas muestran los efectos territoriales del urbanismo expansivo.

El siguiente texto es el de Juan Carlos Sandoval, «Planificación en el Ecuador, del letargo a la revolución territorial. Una aproximación desde la práctica». Esta aportación hace visible el esfuerzo realizado en Ecuador en los temas de ordenación territorial y urbanismo. En el capítulo se describen detalladamente los niveles de planificación y de regulación del país, pasando por las políticas de la llamada Estrategia Territorial Nacional, el Marco Normativo Constitucional de 2008, los Códigos de Planificación (CCOTAD de 2010) y los instrumentos de ejecución de las políticas públicas, como el SENPLADES y el SIN. Acompañando las políticas y estrategias institucionales, se aportan experiencias de planificación de base, en las que ha estado implicada la Cátedra UNESCO de la Universitat de Lleida sobre ciudades intermedias. En la aportación se detalla la experiencia de Mejía y de Lago Agrio. Pero además se hace referencia a los trabajos y los resultados de otras 17 ciudades intermedias del país que participaron en el programa. En la llamada por el autor «revolución territorial», se apunta la falta de atención que aún persiste hoy en los aspectos urbanos, especialmente en ciudades intermedias y pequeñas, siendo el

próximo y urgente reto a afrontar. Estas ciudades han experimentado un crecimiento de expansión sin reflexión. Nos corresponde reivindicar el proyecto urbano recuperando su dimensión formal desde la ética y, por qué no, también desde la estética. Para finalizar se menciona la necesidad de trabajo conjunto entre la academia y los gobiernos locales.

El siguiente texto vuelve al programa «Minha casa, Minha vida»: «Vida a crédito nas cidades médias/intermédias brasileiras. Efeitos do programa habitacional Minha casa, Minha vida». Su autor, Marcio José Catelan, realiza un estudio y una valoración aplicada de lo que supone la *vida a crédito*, a partir de los efectos del programa y de otras acciones del mercado (empresas) como del Estado, especialmente en este ámbito de las políticas habitacionales. El estudio compara cinco ciudades de perfil medio: Londrina, Marília (São Paulo), Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos y São José do Rio Preto. Para ello se realiza un análisis de las políticas y de los mecanismos de generación de los créditos y, en especial, de las capacidades de consumo. Con este ajustado y bien referenciado marco de análisis, el trabajo centra sus conclusiones en la relación de las políticas habitacionales y de sus relaciones con el incremento del crédito para el consumo de las familias. Se describe en el texto la tensión existente entre una necesidad real de vivienda con una necesidad creada de consumo y de crédito. Y se destaca, además, que las políticas de vivienda y nuevos productos de crédito para el consumo crean nuevos mercados de suelo. De todo ello se deducen los efectos socio espaciales que transforman profundamente la estructura y la vida en estas ciudades. La vida a crédito no solo tiene efectos directos para la familia, sino también para la ciudad.

Y, finalmente, el texto que cierra el libro: «¿Área metropolitana? Santa Fe, Paraná; Ciudades intermedias? Procesos de transformación en el área de Santa Fe, Paraná. Modalidades dominantes», de Mirta Soijet y Miguel Rodríguez. En el texto se describe la forma y estructura urbana mixta del área de estudio entre la realidad metropolitana y la doble centralidad de ciudades de perfil medio. Fruto de toda la experiencia de trabajo académico de la Oficina de Estudios Urbanos, se analizan las dinámicas dominantes en la ciudad de Santa Fe (Paraná), su posición sobre el sistema fluvial del Paraná y del río Salado y su centralidad en el área. El análisis integral realizado les permite concluir con una síntesis positiva de la dualidad del título, así:

«[...] *¿ciudad intermedia o área metropolitana?*, parece encontrar una posible mirada convergente si se entiende lo metropolitano como un proceso que puede reflejar distintos estadios de las transformaciones urbanas contemporáneas y la categoría *ciudad intermedia* como una condición que refiere, en términos cuantitativos, al tamaño de una ciudad y en términos cualitativos a su capacidad de relacionarse con los distintos niveles de los sistemas urbanos (local, regional, nacional, global). La categoría metropolitana en definitiva refiere a cuestiones relacionadas con la complejidad de las nuevas formas de ocupación del territorio, mientras que lo intermedio hace referencia al tamaño poniendo el foco en las formas de relacionarse con el mismo. El supuesto de complementariedad

para estas nociones deberá superar las interpelaciones que impongan las futuras hipótesis operativas y proyectuales».

En todo caso, autores y editores del libro esperamos contribuir a la construcción de conocimiento y a la reflexión de esa otra realidad urbana, compleja y diversa, sometida a una gran transformación contemporánea y que es el objeto de estudio del libro: las ciudades medias /intermedias.

Lleida y Presidente Prudente
27 de febrero de 2015

I

DINÁMICAS DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO
EN CIUDADES MEDIAS / INTERMEDIAS

1

REESTRUCTURACIÓN Y CAMBIO EN DOS CENTROS COMERCIALES TRADICIONALES. VISIONES COMPARADAS: PRESIDENTE PRUDENTE (BRASIL) Y LLEIDA (ESPAÑA)

CARMEN BELLET

Universitat de Lleida, España

MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO, EDA MARIA
GOES Y ELISEU SAVÉRIO SPOSITO

**Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente,
Brasil**

1. Introducción¹

Las estructuras espaciales del sector comercial y de servicios han cambiado significativamente en las últimas décadas en ciudades de diferentes países, con grados de importancia diversos y diferentes posiciones en la red urbana. Los cambios se derivan en buena parte de las características de la expansión urbana y de las inversiones realizadas fuera de las áreas de concentración comercial tradicionales, a través de la implantación de nuevas medias/grandes superficies comerciales con formatos diferentes (supermercados, hipermercados, centros comerciales planificados, etc.) y con una oferta diversificada de bienes y servicios. Buena parte de estas inversiones han sido realizadas por grandes grupos empresariales que operan en la distribución comercial en escalas internacionales y/o nacionales.

Presidente Prudente (São Paulo, Brasil) y Lleida (Cataluña, España), dos ciudades medias con roles similares en su propio ámbito territorial, han sido también objeto de

1 El texto es fruto de los trabajos realizados dentro del proyecto de investigación titulado «Ciudades medias y espacios comerciales en Brasil y España», financiado por la CAPES (Brasil) y el MEC (España) (ref. PHB2012-0161).

estas transformaciones. En el texto tratamos de mostrar similitudes y diferencias significativas en las alteraciones que se han venido produciendo en los dos centros comerciales tradicionales: el Calçadão, en Presidente Prudente, y el Eix comercial, en Lleida. Dichas alteraciones responden a los procesos de concentración económica basados en la desconcentración espacial y las estrategias de los grandes grupos de distribución comercial que producirán en ambas ciudades cambios importantes, especialmente desde la década de los 80 (Sposito, 2007; Bellet y Sposito, 2009).

2. Los centros comerciales tradicionales de Presidente Prudente y Lleida

2.1. El origen de los centros comerciales tradicionales

Presidente Prudente se localiza en el oeste del estado de São Paulo y dista unos 560 kilómetros de la capital del estado. La ciudad se caracteriza por ser un centro de comercio y servicios más o menos especializados, cuya influencia se extiende por un amplio territorio de economía agraria más allá del propio estado, abarcando aproximadamente a unos 830.000 habitantes. El municipio de 562,794 km² alojaba en 2013 un total de 218.960 habitantes, según datos del IBGE.² Se trata de un municipio creado en 1921 a partir de un proceso de colonización de tierras vinculado a la expansión cafetera en el oeste del estado de São Paulo a principios de siglo XX.

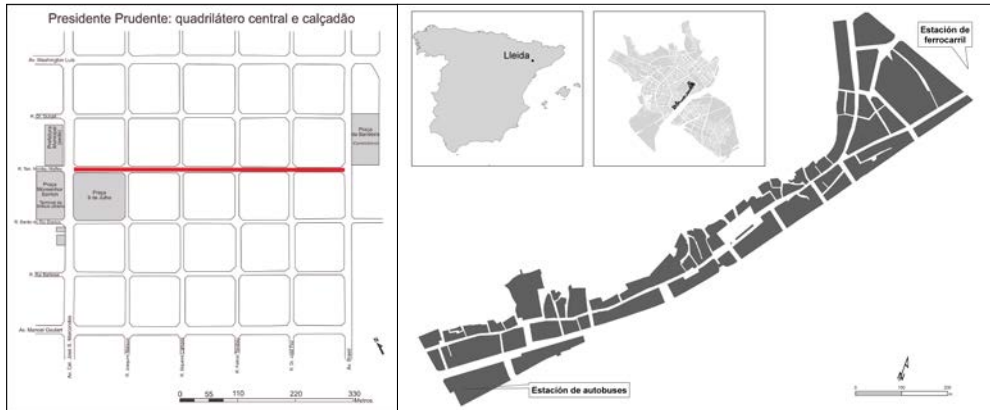
La construcción de la línea de ferrocarril Sorocabana está claramente vinculada a la aparición de un buen número de ciudades en la región (Sposito, 2004, p. 433). Los asentamientos generados a ambos lados de la estación Vila Goulart y Vila Marcondes, que dan origen en 1921 al municipio de Presidente Prudente, fijarían así a los compradores de tierras rurales que se vendían en la región y que harían posible la expansión de la economía cafetera primero y de otras materias primas agrícolas después (Whitacker, 1997). La ciudad se constituye así en un dinámico centro de una amplia área rural que recogía materias primas agrícolas para su procesamiento y exportación a São Paulo y al exterior a través del ferrocarril.

El centro comercial tradicional de Prudente se localiza precisamente en el cuadrilátero original de una de las villas que dieron origen a la ciudad en el lado oeste de la estación del ferrocarril y que viene hoy delimitado por las avenidas Brasil, Manuel Goulart, Coronel J. Soares Marcondes y Washington Luís. El cuadrilátero central es el principal centro de servicios y uno de los principales espacios de concentración comercial del territorio. Destaca en el centro la notable concentración presente en el eje lineal llamado Calçadão, eje exclusivo para peatones desde 1980, con unos 515 metros de largo (calle

2 Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística: <http://www.ibge.gov.br>.

Tenente Nicolau Maffei). El eje articula de hecho la praça da Bandeira, donde se localiza el Camelódromo, mercado popular en casetas, que surge de la formalización del comercio ambulante e informal que se encontraba disperso por el centro a principios de los años 90. En el Calçadão se concentran, además, las sedes de las principales entidades bancarias que operan en el territorio.

FIGURA 1. LOS CENTROS COMERCIALES TRADICIONALES DE PRESIDENTE PRUDENTE Y LLEIDA



Fuente: realización propia.

La otra ciudad intermedia estudiada, Lleida, se encuentra en el oeste de la comunidad autónoma de Cataluña. Se trata de la capital de la provincia que lleva su nombre, con funciones y roles territoriales muy parecidos a los descritos ya en el caso de Presidente Prudente. La capitalidad otorgada a la ciudad en el nuevo marco administrativo provincial del Estado (1833) refuerza el papel de la ciudad en el territorio y las funciones de intermediación en una rica área agraria y más tarde agroindustrial (Vilgrasa, 2003). Hoy su área de influencia se extiende sobre un amplio llano que abarcaría unos 460.000 habitantes. La ciudad cuenta con una superficie de 212,3 km², siendo uno de los municipios más extensos de Cataluña, y alojaba en 2013 a 139.809 habitantes, según el INE.³

En el momento en el que se crea el centro de Prudente, a principios de siglo XX, la ciudad de Lleida empieza tímidamente a urbanizar las nuevas áreas de ensanche, un

3 La expansión de las cadenas de distribución francesas llega a España a principios de los años 70 con el formato de hipermercados con galerías comerciales. Pero no es hasta bien entrada la década de los 80 cuando el capital internacional muestra un claro interés en invertir en la distribución comercial en España, coincidiendo con la expansión de los centros comerciales planificados (Espínosa, 2013).

proceso lento que tiene como origen las fuertes transformaciones urbanísticas iniciadas a mediados de siglo XIX con la llegada del ferrocarril en 1860, la demolición de las murallas en 1861 y la elaboración del primer plano de ensanche de la ciudad en 1865. La concentración comercial tradicional más importante de la ciudad la constituye un eje lineal de unos 2,5 kilómetros, conocido como Eix comercial, constituido por las calles Sant Antoni, Major y Sant Joan, y la bifurcación en el este de las calles Carme y Magdalena. El eje transcurre paralelo al río Segre, a los pies de la meseta central, gozando de una gran centralidad geográfica y de una gran accesibilidad territorial. El desarrollo de estas actividades en el lugar debe relacionarse con la accesibilidad y el papel que el eje ha jugado históricamente como principal área comercial, artesanal y de servicios. El eje se correspondía a la parte urbana de la romana vía Augusta (III AC) que unía el puerto de Tarragona con San Sebastián en su paso por la ciudad. Algunas transformaciones urbanísticas a finales del siglo XVIII preparan ya la transformación de la ciudad medieval, adecuándola a las necesidades de concentración de la actividad comercial en el eje y el peso de una pequeña pero creciente burguesía local (Lladonosa, 1978; Jové, 2009). Se va así consolidando una centralidad que suma funciones de gran incidencia territorial: administrativa, cultural y simbólica, además de la residencial y la ya citada comercial. La localización de la estación de ferrocarril a mediados del XIX en el extremo este del eje y la de autobuses, ya en los años 50, en el otro extremo en el este, así como la peatonalización que se inicia a mediados de los 40, aumentan la accesibilidad y el dinamismo del lugar. Más tarde, y ya a finales de los años 80, la construcción de dos aparcamientos subterráneos reforzarán esa accesibilidad.

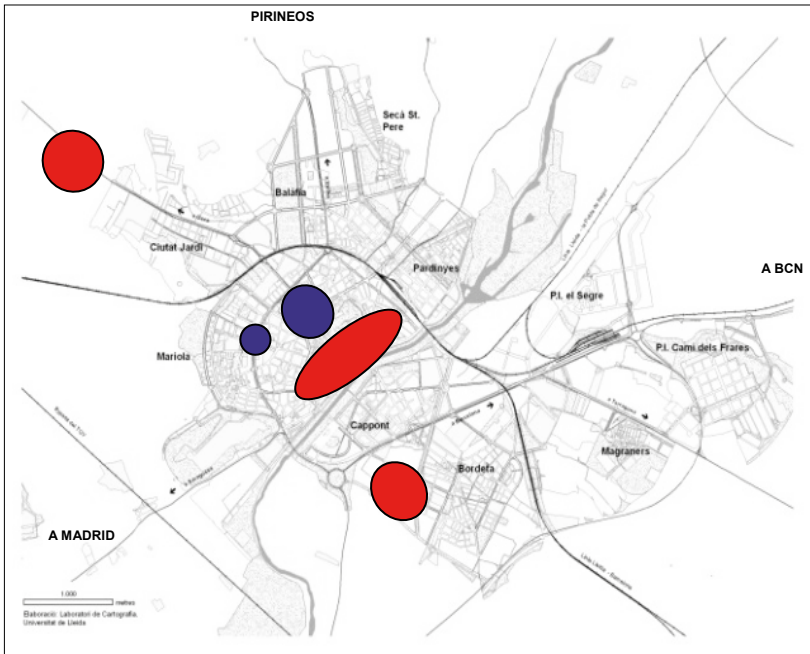
En ambas ciudades la expansión y crecimiento urbano que se produce hasta los años 80 conducen a una notable segmentación y diferenciación socioespacial que va acompañada de la aparición de nuevos espacios comerciales. Las diferentes estrategias y políticas urbanas desarrolladas por los municipios y agentes locales contribuyen a explicar por qué procesos similares (concentración económica de las empresas a partir de su desconcentración espacial) conducen a resultados espaciales tan diferentes en el Calçadão y en el Eix.

2.2. Transformación y cambio desde los años 80

En Lleida la consolidación y el crecimiento del ensanche al norte de la meseta central en el cruce con la carretera de Huesca conduce a la aparición, a mediados de los años 70, de una segunda área de concentración comercial que va especializándose en el subsector del equipamiento de la persona, pero cuya área de influencia se circunscribe al área urbana (círculo azul grande en la figura 2) (Jové, 2009; Bellet et al., 2005).

Esa nueva centralidad se verá reforzada años después con la construcción del hipermercado Carrefour en 1985 (círculo azul pequeño en la figura 2).

FIGURA 2. ESTRUCTURA COMERCIAL ACTUAL EN LLEIDA



Fuente: realización propia. Nota: en rojo, las concentraciones comerciales su-pramunicipales; en azul, las concentraciones comerciales de carácter más local.

En buena parte, la preservación de la centralidad comercial del Eix se debe a las sucesivas políticas locales (Ayuntamiento y Asociación de comerciantes), que de forma reiterada, al menos desde los años 80, intentan conservar el carácter, la continuidad y el dinamismo de la actividad comercial en el lugar. El crecimiento y expansión del ensanche y barrios periféricos producen la relativa pérdida de la función residencial del centro histórico, generando también una gran dualidad entre el dinamismo y la centralidad que mantiene el Eix, que también pierde habitantes, y el abandono y la pérdida de funciones progresivas del interior del centro histórico (Vilagrà, 2003).

Las franquicias y sucursales de cadena que llegan a partir de los años 80 sustituyen de forma progresiva el comercio independiente local que sin embargo aún mantiene cierto protagonismo en el Eix hasta los años 90.⁴ A mediados de los años 80 llegan a la ciudad

⁴ Significativamente, Encalso también posee Damha Group, responsable de la implantación de las áreas residenciales cerradas dirigidas a rentas medias-altas y altas en Presidente Prudente.

Descamps, Cortefiel, Benetton y, un poco más tarde, Zara y Mango, que acabarán por instalar sus establecimientos en el Eix, la principal centralidad comercial del territorio.

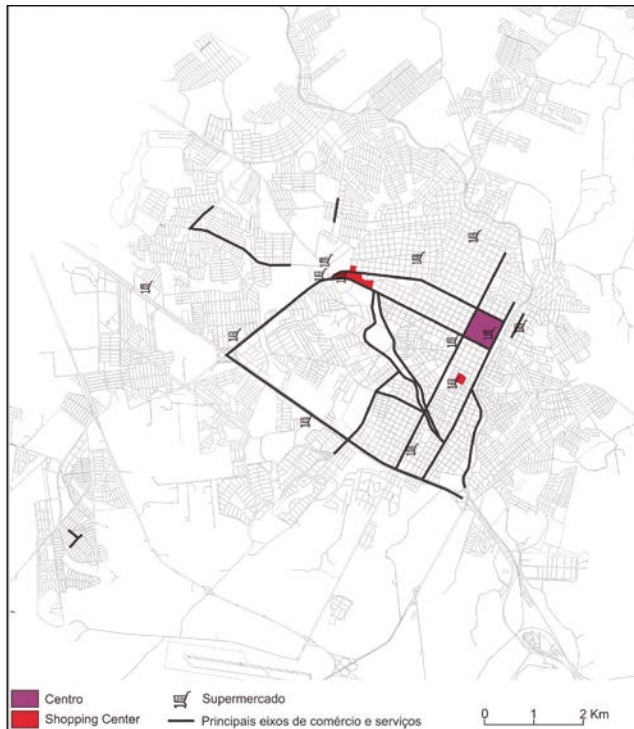
Quizás Lleida sea una de las pocas capitales de provincia en España que no tengan un centro comercial planificado pese a los intentos y fracasos que ha habido desde principios de los años 80 (Jové, 2009). Sin embargo, algo ha cambiado en los últimos años, ya que han surgido dos áreas de concentración comercial y ocio al norte y al sur del núcleo urbano consolidado, que, con el formato de parque comercial y a través de la suma de medias superficies, ofrecen productos y servicios relacionados con los subsectores del equipamiento del hogar, el deporte, la alimentación, la restauración y el ocio. Pero su oferta no compite con la oferta del Eix, que básicamente se ha ido especializando en el equipamiento de la persona. El eje comercial tradicional concentra actualmente unos 400 establecimientos que suman unos 40.000 m² de superficie neta de venta (Bellet et al., 2005).

En Presidente Prudente el centro se va consolidando como el gran foco de negocios, primero, local, y con el tiempo, regional. Sin embargo, y con el crecimiento más reciente de la ciudad, surgen otras centralidades comerciales que empiezan a competir con el centro comercial tradicional. El primero, en 1986, Shopping Center Americanas, surge a un escaso kilómetro del Calçadão y cerca de la estación de autobuses interurbanos. El primer centro comercial planificado de Presidente Prudente surge con el apoyo de la municipalidad y el entusiasmo popular que vinculan su aparición al imaginario de progreso y de modernidad. El segundo de los centros comerciales planificados, Prudenshopping, fue inaugurado en 1990 a iniciativa de la municipalidad, que era la propietaria del suelo. Antes de su inauguración, la empresa Encalso adquiere las acciones, que estaban en manos de unas constructoras locales y de la municipalidad⁵ (Sposito, 2001).

Así, y a diferencia de lo que ocurre en Lleida, en Presidente Prudente es el mismo poder público el que impulsa la aparición de los centros comerciales planificados. Alrededor de Prudenshopping (situado a dos kilómetros del centro urbano), se va desarrollando en los últimos años una centralidad que combina comercio y ocio con un formato de parque comercial. La aparición de estos dos centros comerciales planificados provocará que el área de comercio tradicional sea cada vez menos diversa y se dirija de forma progresiva a los estratos de menor poder de compra, sin perder el dinamismo que la ha caracterizado históricamente. A la vez, las principales marcas asociadas a los grandes capitales comerciales nacionales e internacionales se irán ubicando en los nuevos centros planificados.

5 Esta generalización debería matizarse según sea el sector o rama de actividad de la que se trate. Por ejemplo, en el sector bancario-financiero, el proceso se dio con anterioridad, sin embargo, en otros sectores, como el de la estética y la salud, las empresas locales y regionales siguen siendo dominantes.

FIGURA 3. ESTRUCTURA COMERCIAL ACTUAL EN LA CIUDAD DE PRESIDENTE PRUDENTE



Fuente: realización propia.

Desde la década de los 90, el protagonismo del comercio popular (dirigido a estratos medios y bajos) en el centro comercial tradicional de Presidente Prudente debe relacionarse con la progresiva segmentación de los espacios de consumo y ocio dentro del más general proceso de fragmentación socioespacial urbana. Este proceso se intensificó con la expansión de inseguridad que afecta de manera difusa pero generalizada a los espacios urbanos en Brasil (Sposito y Goes, 2013).

3. La estructuración espacial de los dos centros tradicionales

En este apartado vamos a contextualizar estas transformaciones recientes a través de dos tendencias que no son nuevas en el proceso de reestructuración económica y de los espacios urbanos, pero que presentan particularidades en el periodo actual como va a destacarse a continuación.

3.1. El proceso de concentración económica y de desconcentración espacial

La tendencia actual a la concentración económica en el sector de comercio y servicios es muy notoria. Si el proceso de multinacionalización de las empresas, en lo que respecta al sector industrial, era ya notable a principios de siglo XX, este pasa en el último cuarto del siglo XX a ser también importante en el sector terciario. La concentración económica está relacionada con la concentración de capital, que es una tendencia importante del capitalismo, que se acelera con el tiempo (Méndez, 2004; Singer, 1975). En tiempos de crisis, sin embargo, la concentración de capital de una empresa alimenta la centralización del capital, debido a que el aumento de la competencia conduce a la adquisición de los capitales menores por los mayores, llegando incluso a la formación de oligopolios (Geledan y Bremond, 1988, pp. 40-46).

Para Smith, la concentración espacial y la centralización se refieren a la ubicación física del capital y los cambios en este plano son vectores importantes de la diferenciación del espacio (Smith, 1988, p. 176). Este es un punto importante a tener en cuenta en nuestro análisis comparativo de las características y reciente dinámica de los dos centros comerciales tradicionales.

La dinámica de la concentración económica y centralización en el sector comercial y de servicios, expresada en un aumento de las franjas más grandes del mercado de consumo en manos de un menor número de empresas, se ha hecho posible a través de las estrategias empresariales de desconcentración espacial. Ello es así porque en la búsqueda para ampliar su cuota de mercado aumenta el número de establecimientos (comerciales o de servicios) que pertenecen a los grandes grupos.

Las ciudades medias han pasado en las últimas décadas, y de acuerdo con estas dinámicas, a ser objeto también de interés por parte de estos grupos que antes operaban casi de forma exclusiva en las grandes áreas urbanas. Mientras que en los estratos más bajos de la jerarquía urbana, y en el sector del comercio y los servicios, todavía están muy presentes las empresas locales o regionales.⁶

Lo que nos interesa destacar en este artículo es cómo ha sucedido este proceso en Lleida y Presidente Prudente, y cuáles son las similitudes y diferencias entre ellas. En las dos ciudades es creciente la presencia de los grandes grupos económicos. En Lleida, el proceso de implantación de franquicias y cadenas que operaban a escala nacional e internacional empezó a producirse a principios de la década de 1980, se aceleró en los años 90, pero no fueron dominantes hasta mediados de la década de 2000 (Bellet et al., 2005).

6 La información aquí detallada fue extraída de www.casasbahia.com.br (16 de junio de 2014).

TABLA 1. ESTABLECIMIENTOS EN EL EIX POR RAMA Y SECTOR DE ACTIVIDAD

Comercio	Locales	%	Servicios	Locales	%
Alimentación	24	8,1	Serv. personales	13	24,1
Cotidiano no alimen.	16	5,4	Mediación financiera	10	18,5
Equip. del hogar	36	12,2	Telecomunicaciones	10	18,5
Equip. de la persona	197	66,8	Restauración y hostelería	18	33,3
Ocio y cultura	20	6,8	Serv. ocio y cultura	3	5,6
Comercio mixto	2	0,7	Total servicios	54	100
Otros	0	0	Total locales activos	349	
Total comercio	295	100	Locales vacíos	44	

Fuente: trabajo de campo realizado en diciembre de 2012.

Actualmente, el protagonismo de estas en el Eix comercial es muy claro tanto por el número de establecimientos como por la superficie de venta, revelando una nueva división económica del espacio comercial: las pequeñas parcelas correspondientes a la tradicional estructura gótica del parcelario, con plantas de entre 60 a 80 m², son ocupadas por el comercio independiente más o menos tradicional, mientras que las más grandes, muchas procedentes de operaciones inmobiliarias de renovación sobre varias parcelas de los 90, son ocupadas por los grandes grupos de distribución.

TABLA 2. ESTABLECIMIENTOS EN PRESIDENTE PRUDENTE SEGÚN RAMA Y SECTOR DE ACTIVIDAD

Comercio	Locales	%	Servicios	Locales	%
Alimentación	19	4,3	Serv. personales	110	40,0
Cotidiano no alimen.	34	7,7	Mediación financiera	73	26,5
Equip. del hogar	95	21,4	Telecomunicaciones	20	7,3
Equip. de la persona	231	52,0	Restauración y hostelería	65	23,6
Ocio y cultura	48	10,8	Serv. ocio y cultura	7	2,5
Comercio mixto	3	0,7	Total servicios	275	100
Otros	14	3,2	Total locales activos	719	
Total comercio	444	100	Locales vacíos	54	

Fuente: trabajo de campo realizado en noviembre de 2013.

Algo parecido se observa en Presidente Prudente, donde la fuerza competitiva de los grandes capitales ha tendido a ocupar de forma clara las mejores localizaciones.

Un segundo punto que debe analizarse es el referido a la concentración económica del sector terciario y el alcance geográfico de los grupos comerciales que están presentes en estas dos ciudades.

FIGURA 4. EL CALÇADÃO EN P. PRUDENTE Y EL EIX COMERCIAL EN LLEIDA



Fuente: fotografías de C. Bellet.

En el Calçadão de Presidente Prudente destacan tres sectores principales de actividad, como puede apreciarse en el cuadro 1: el comercio de electrodomésticos (equipamiento del hogar), el comercio de confección y el sector bancario, que juegan con la complementariedad de la restauración. Aquí ya hay similitudes y diferencias con respecto a Lleida (como puede apreciarse en el cuadro 2). En el Eix el protagonismo de la confección y el equipamiento personal es aplastante, con cerca de 200 establecimientos que suponen el 67% del total de la oferta comercial. Sin embargo, el comercio de electrodomésticos se fue desplazando de esta área hacia áreas más periféricas, buscando mayor superficie y suelo más barato, especialmente cuando mayor se hizo la presión de los grandes grupos del sector de la confección para instalarse en el centro. Por su parte, el sector bancario se concentra en la rambla cercana que, paralela al río, conduce a la estación de ferrocarril. La fuerte concentración del comercio asociado en el sector de la confección es común a las dos ciudades. Sin embargo, tanto el número de establecimientos y superficie como la diversidad de marcas y *mix* es muy superior en el Eix. En el caso de Presidente Prudente, una parte considerable de estas iniciativas comerciales se encuentran en los centros comerciales planificados.

TABLA 3. TIPO DE EMPRESA QUE ACTÚAN EN EL CALÇADÃO

Tipo empresa	Número	%
Red nacional	75	36,05
Red regional	24	11,53
Est. local	34	16,34
Red local	1	0,48
Totales	134	64,42

Fuente: trabajo de campo realizado en noviembre de 2013. Observación: el porcentaje hasta llegar al 100% pertenece a otros servicios no comerciales como los bancos, por ejemplo.

TABLA 4. TIPO DE EMPRESA QUE OPERA EN EL EIX

Tipo empresa	Número	%
Red nacional / internacional	163	46,7
Red local / regional	52	14,9
Est. local	134	38,4
Totales	349	100

Fuente: trabajo de campo realizado en diciembre de 2012.

En el caso de Lleida, la presencia de marcas que operan en la escala nacional e internacional es muy importante. Y aun tanto más importante en determinados tramos del eje comercial, en su parte central, donde la presencia del comercio independiente es casi testimonial.

En lo que respecta a Presidente Prudente, aunque es creciente el peso de las empresas que operan a escala nacional en detrimento de aquellas que operan las escalas local o regional (ver cuadro 3), todavía predomina el comercio independiente. Aquí reside una clara diferencia entre las dos ciudades, ya que en Prudente no es tan gran grande la presencia de empresas y marcas que operan a escala internacional. En el Eix comercial de Lleida es muy importante la presencia de grandes empresas que operan a escala internacional y que localizan ahí sus únicos establecimientos en la ciudad y territorio: marcas

del grupo Inditex (Zara, Stradivarius, Zara Home, Pull and Bear, Oysho, etc.), grupo Cortefiel (Cortefiel, Springfield, Woman'secret), H&M, Mango, Benetton, etc.

Mientras, en Presidente Prudente la implantación de los dos centros comerciales planificados (*shopping centers*) en 1986 y 1990 es la que arrastra las inversiones de las mayores empresas, algunas internacionales como C&A, McDonald's o Levi's, por ejemplo. En el Calçadão se instalaron también establecimientos asociados a los grandes grupos económicos, aunque en menor proporción que la observada en los nuevos centros comerciales planificados. Además, hay que destacar que en este caso las grandes empresas, en su mayor parte, son de capital nacional.

Un tercer aspecto se refiere al análisis de la concentración económica y la desconcentración espacial del sector comercial y de servicios: estas dinámicas no fueron iguales en todos los sectores, al comparar Lleida y Presidente Prudente, aunque hay ciertas similitudes entre ellos. Seleccionamos algunos ejemplos para ilustrar, sin tratar de ser exhaustivos, el impacto en estas ciudades que produce la dinámica de concentración económica detallando algunos casos.

En el sector de los electrodomésticos en Presidente Prudente, la presencia de capitales de alcance regional no fue importante hasta mediados de la década de 1990. Hoy uno de los grupos de capital nacional con presencia notable en el Calçadão y P. Prudente es Casas Bahia.⁷ La empresa nace en 1957 en São Caetano do Sul, una ciudad en la región metropolitana de São Paulo, y se inicia en el sector de venta de electrodomésticos en 1964. En 1970 adquiere una pequeña red de una sucursal e inicia su concentración económica a través de la desconcentración espacial en la década de 1980 con la apertura de nuevas unidades. Más tarde se incorporó al Grupo Pão de Açúcar, la mayor rama de supermercados e hipermercados en Brasil, y con ello integra en sus operaciones a otra red importante de electrodomésticos: Ponto Frio. En Presidente Prudente hay dos establecimientos de Casas Bahía, uno en el Calçadão y otro en el centro comercial planificado Prudenshopping.

En el sector de la confección, vamos citar el caso de la red Torra Torra.⁷ La empresa nace en la primera mitad de los años de 1980 en São Paulo. Hoy tiene 35 establecimientos, la mayoría en São Paulo y ciudades medias del estado. Se dirige de una forma clara a los segmentos de bajo y medio poder adquisitivo y ha venido ampliando su *mix* de productos en los últimos años, además de transformar sus establecimientos reproduciendo el formato de los grandes almacenes por secciones e incluyendo incluso electrodomésticos. En P. Prudente cuenta con un solo establecimiento que se localiza en el Calçadão, atrayendo a buen número de clientes del área rural.

En Lleida, el grupo Inditex, uno de los más importantes del mundo en el sector de la confección y presente en 88 mercados en los cinco continentes, tiene en Lleida siete

7 La información aquí detallada fue extraída de www.torratorra.com.br (16 de junio de 2014).

de sus ocho marcas. Todos sus establecimientos están localizados en el Eix comercial. Su marca estrella, Zara, lleva presente en la ciudad desde 1988, primero en un establecimiento de medio tamaño en la parte central del eje. En 1995, se traslada para operar en un establecimiento más amplio, fruto de una operación de renovación inmobiliaria (agrupando dos antiguas parcelas) en uno de los cruces más importantes del sector central del Eix (calle Major/calle Cavallers). En 2003 adquiere otro establecimiento en la misma finca para proceder a una ampliación para alcanzar los 1.500 m² de superficie de venta actual.

3.2. Especialización funcional del espacio y localización de las grandes marcas de los principales grupos empresariales

En este apartado vamos a analizar con detalle la elección de la localización de los establecimientos de estos grandes grupos en los dos centros comerciales tradicionales. En Presidente Prudente, hasta 1980, el capital local y regional asociado al terciario ocupaba las mejores ubicaciones en el centro, aunque el centro alojaba ya también las sedes bancarias y algunas empresas comerciales de capital nacional como Casas Pernambucanas y Lojas Riachuelo. Poco a poco, los grandes grupos ampliaron su base espacial en el área central y, especialmente, el Calçadão. Esta dinámica impulsó el proceso de renovación urbana del eje, ya descrito, siendo estos grandes grupos los principales responsables de la compra de pequeñas propiedades para la sustitución de las viejas edificaciones por nuevos edificios con mayores superficies, destinadas esta vez de forma exclusiva al comercio y a los servicios. Se iniciaba así un fuerte proceso de terciarización del centro urbano que expulsaría de forma progresiva los usos residenciales.

Hoy los capitales locales y regionales siguen teniendo importancia en el centro, aunque anecdótica en el Calçadão. Estos se localizan de forma preferente en las calles paralelas o perpendiculares al eje. Mientras, los principales grupos que operan en el centro se localizan en la parte central del Calçadão, beneficiándose de los notables flujos de transeúntes que provienen de los extremos o de las calles cercanas.

En el caso de Lleida debe comentarse primero que la preservación de los usos comerciales es primero resultado de la activa política que el Ayuntamiento fue realizando desde principios de los años 80, regulando la implantación de usos en las plantas bajas del eje con el objetivo de proteger la fachada comercial continua y regulando la implantación de medias y grandes superficies en el municipio, antes incluso de que lo hiciera la legislación regional. A principios de los años 90, el eje concentra la oferta comercial más importante del territorio en equipamiento de la persona y del hogar sumando oferta a través de pequeños y medios establecimientos. Poco a poco el sector del equipamiento del hogar sale del eje comercial buscando parcelas de mayor tamaño en el ensanche y en las áreas de nuevo desarrollo; especialmente, el subsector de los electrodomésticos, que

sufre un proceso de concentración económica más temprana. A principios de los años 90, el eje presenta ya esa especialización en el equipamiento a la persona: confección y calzado.

En el caso de Lleida ya hemos comentado que inicialmente los grandes grupos (Benetton, Zara-Inditex o, después, Mango) se localizan en el área central del Eix, muy cerca de la plaza donde se encuentra la sede del Ayuntamiento de la ciudad. Las sucesivas operaciones y proyectos de renovación de la edificación que agrupan parcelas generan pero una gran oportunidad para estos grupos para reforzar su presencia y oferta con mayores establecimientos a la vez que localizarse en puntos con mayor accesibilidad. Tras la implantación de Zara en su actual ubicación en 1995, sobre el cruce de la calles Sant Antoni y Cavallers, aparecen en sus inmediaciones otros establecimientos del grupo (Massimo Dutti) o marcas de la competencia directa, Mango y H&M, generando uno de los más densos puntos del Eix, tanto en términos de oferta comercial como de uso del espacio.

A finales de los años 90, la presencia del comercio independiente era aún notable en el eje. Hoy, sin embargo, su presencia es casi anecdótica en la parte central del eje, donde se concentran los establecimientos de las grandes empresas que operan a escala nacional e internacional. El aumento de los precios de los bajos alquileres históricos y la fuerza de penetración de cadenas y franquicias, así como después la llegada de la crisis económica, han acabado por reducir drásticamente su presencia, como ya ha sido destacado para otras ciudades españolas (Espinosa, 2013).

4. Conclusiones

Aunque en contextos socioeconómicos muy diferentes, ambos centros comerciales tradicionales mantienen, con diferencias notables, el peso de la actividad comercial y su rol de centralidad territorial. El crecimiento urbano, las diferentes políticas urbanas y las estrategias desplegadas por los grandes grupos empresariales en ambas ciudades explican las diferencias en las dinámicas, características y el rol de cada centro comercial en su ámbito.

Especialmente relevantes para la comprensión de todo ello resultan las inversiones realizadas por las grandes empresas que operan en la distribución y que empiezan a llegar a ambas ciudades a mediados de los años 80. La localización y tipo de inversión que realizan, sea o no en el centro, transforma el rol y la dinámica de este. Así, la localización preferente de las inversiones de estos grandes grupos en el Eix, aunque casi acabó con las empresas locales independientes, contribuyó a mantener la centralidad del lugar, siendo todavía hoy el primer núcleo de compras de un territorio muy amplio. Estas inversiones contribuyeron también a que el Eix se fuera paulatinamente superespecializando en el equipamiento de la persona para un amplio espectro de rentas. Ello explica que la recién-

te aparición de otras centralidades comerciales en otros puntos de la ciudad no compita con la oferta del centro tradicional, pues se dirigen a otro tipo de productos.

Mientras, en Presidente Prudente la aparición de dos centros comerciales planificados (*shopping centers*) consiguió captar la mayoría de las inversiones realizadas por los grandes grupos en el municipio. Y aunque el centro tradicional, y en él el Calçadão, mantiene un buen volumen de la oferta comercial del municipio, esta se dirige a estratos específicos de rentas medias y medias-bajas, segmentando, pues, la demanda. Sin embargo, el Calçadão continúa aún concentrando la sede de un buen número de entidades bancarias, lo que refuerza su centralidad.

Bibliografía

- BELLET, C.; CLAVEL, M.; HERRERA, N.; MÓDOL, J. R. (2005): *Atlas comercial de Lleida*, Lleida, Arts Gràfiques Bobalà.
- BELLET, C.; SPOSITO, M. E. B. (2009) (ed.): *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*, Lleida, Servei de Publicacions de la Universitat de Lleida.
- ESPINOSA, A. (2013): «Intercambios, ciclos comerciales y reconfiguración regional -urbana», en GUTIÉRREZ, J. A.; NIETO, A., JARAIZ, F. J.; ANTÓN, F. J. (ed.): *Los servicios: dinámicas, infraestructuras y cohesión territorial*, Cáceres, Asociación de Geógrafos Españoles – Universidad de Extremadura, pp. 15-33.
- GÉLÉDAN, A.; BRÉMOND, J. (1988): *Dicionário das teorias e mecanismos econômicos*, Lisboa, Horizontes.
- JOVÉ MONTANYOLA, A. (2009): *1938-2009: Crònica del comerç a Lleida*, Lleida, Arts Gràfiques Dalmau.
- LLADONOSA, J. (1978): *Las calles y plazas de Lérida a través de la historia*, Lleida, Artes Gráficas Ilerda.
- MÉNDEZ GUTIÉRREZ DEL VALLE, R. (2004): «Globalización y organización espacial de la actividad económica», en ROMERO, J. (ed.): *Geografía Humana*, Barcelona, Editorial Ariel, pp. 203-253.
- SINGER, P. (1975): *Curso de introdução à economia política*, Río de Janeiro, Forense.
- SMITH, N. (1988): *Desenvolvimento desigual*, Río de Janeiro, Bertrand Brasil.
- SPOSITO, M. E. B. (2001): «As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos», en SPOSITO, M. E. B. (ed.): *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*, Presidente Prudente: [s.n.].
- SPOSITO, M. E. B. (2004): «O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo». Tesis doctoral, Presidente Prudente, Universidade Estadual Paulista.

- SPOSITO, M. E. B. (2007): «Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana», en SPOSITO, M. E. B. (ed.): *Cidades médias: espaços em transição*, São Paulo, Expressão Popular, v. 1, pp. 233-253.
- SPOSITO, M. E. B.; GOES, E. M. (2013): *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*, São Paulo, Editora Unesp.
- WHITACKER, A. M. (1997): «A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana», Presidente Prudente, UNESP/FCT. Trabajo final de máster.
- VILAGRASA IBARZ, J. (2003): *Història de Lleida. Final del segle XX*, Lleida, Pagès Editors.

2

CONSUMO PRODUTIVO EM REGIÕES DO AGRONEGÓCIO NO BRASIL

DENISE ELIAS

Universidade Estadual do Ceará (UECE), Brasil

No presente capítulo, tenho como objetivo apresentar algumas evidências acerca do processo de crescimento do consumo produtivo associado às atividades inerentes ao agronegócio em determinadas regiões do Brasil, as quais venho chamando de Regiões produtivas do Agronegócio (RPAs). Como áreas de estudo, selecionei quatro cidades de porte médio nas quais o agronegócio globalizado tem forte influência nas respectivas dinâmicas socioespaciais no campo e na cidade: Mossoró (RN), Passo Fundo (RS), Uberlândia (MG) e Dourados (MS).

O texto apresenta resultados de pesquisa realizada com o apoio do CNPq¹. Da mesma forma, compõe recorte temático sob minha responsabilidade em pesquisa maior realizada juntamente com colegas que compõem a Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe). Vale destacar que as três primeiras cidades supracitadas foram, também, objeto de estudo do primeiro projeto coletivo da ReCiMe, que se realizou do final

1 Intitulada Redes agroindustriais, novas relações campo-cidade e urbanização dispersa no Brasil. Apoiada pelo Ministério da Ciência e Tecnologia, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq, Edital 4/2009 Universal).

de 2006 a fevereiro de 2009, coordenado por mim e pela professora Maria Encarnação Sposito (UNESP/PP), coordenadora da ReCiMe.²

Nessa pesquisa coletiva, o estudo da cidade de Mossoró esteve sob minha responsabilidade, juntamente com o professor Renato Pequeno (UFC).³ Durante a consecução da mesma, realizamos alguns trabalhos de campo não só na cidade de Mossoró e região⁴, como também nas cidades de Passo Fundo, Uberlândia e Dourados.⁵ Foram exatamente tais trabalhos de campo que suscitaram a ideia de privilegiar para o recorte temático as cidades acima citadas, considerando o destaque e a importância das mesmas no que tange ao agronegócio globalizado, assim como de novas dinâmicas socioespaciais por ele promovidas.

Isso somado ao desejo antigo de realização de uma pesquisa que abarcasse diferentes realidades nacionais, fez com que eu decidisse considerar para estudo uma cidade de cada grande região brasileira. Dessa forma, além de Mossoró (RN) na região Nordeste, optei por estudar Dourados no Centro-Oeste, Passo Fundo no Sul e Uberlândia no Sudeste, essas cidades consideradas no projeto coletivo. Faltava então uma cidade na região Norte, um desafio ainda maior, seja pela complexidade da região, pela dificuldade do deslocamento, pelos altos custos para realização de trabalho de campo na área, pela pequena quantidade de pesquisas existentes etc. Permaneci reticente sobre a inclusão de uma cidade na região Norte por algum tempo, considerando todas as dificuldades adjacentes, mas acabei decidindo considerar o desafio e escolhi para estudo a cidade de Santarém (PA), muito embora no presente está não será considerada para análise.

Vi com tais escolhas, a possibilidade de atingir maior cobertura territorial do Brasil e maior amplitude no que tange à análise de regiões com graus de importância e ritmos de transformação diferentes entre si. Da mesma forma, a proposta considera diferentes *commodities* e produtos agrícolas (principalmente frutas tropicais e o complexo grãos-carne), que têm a frente diferentes agentes, nacionais e multinacionais, e práticas socioespaciais. Em comum, todas as cidades e respectivas regiões de influência consideradas para análise caracterizam-se pela forte presença de inúmeros circuitos locais

2 A cidade de Dourados passa a ser objeto de pesquisa da ReCiMe somente a partir da segunda etapa da pesquisa coletiva da rede, iniciada em 2009, sob a coordenação dos professores Doralice Sátyro Maia e Carlos Augusto Amorim Cardoso, ambos da UFPB.

3 O estudo sobre a cidade de Mossoró compõe parte do primeiro livro da Série Cidades em Transição, que contém resultados da pesquisa coletiva da ReCiMe (Sposito, Elias, Soares, 2010).

4 Tais como em Açu, Ipanguaçu, Alto do Rodrigues, Baraúna, Grossos, Areia Branca, entre outros, no Rio Grande do Norte, e Limoeiro do Norte, Quixeré, Russas, Aracati, entre outros, no Ceará.

5 Da mesma forma, realizamos, com alguns colegas da rede, trabalhos de campo em todas as cidades objeto de estudo, ou seja, além das já citadas, nas de Londrina (PR), Campina Grande (PB), São José do Rio Preto (SP), Chillan e Los Angeles (Chile) e Tandil (Argentina). Entre 2011 e 2012, eu e o professor Renato Pequeno realizamos novos trabalhos de campo nas cidades de Uberlândia, Passo Fundo, Mossoró e Dourados, além de Santarém (PA), que não consta da pesquisa coletiva da ReCiMe.

e regionais de produção do agronegócio globalizado, seja na cidade ou região, seja no espaço agrícola ou urbano.

Destaco que para o estudo das regiões produtivas do agronegócio valorizo, de um lado, o diálogo com aqueles que estudam a Geografia Agrária e também com aqueles que estudam os espaços urbanos não metropolitanos e os processos de (re)estruturação urbana e regional, reconhecendo as respectivas contribuições para o desenvolvimento de noções, teorias e conceitos sobre os processos e dinâmicas socioespaciais emergentes no território brasileiro.

Por outro lado, é importante reconhecer a existência de especificidades nas formas de produção e apropriação do espaço agrícola e urbano nas diferentes regiões produtivas do agronegócio, importantes nós, pontos ou manchas de redes agroindustriais com circuitos espaciais de produção globalizados, com poder de promover significativas (re)estruturações urbanas e regionais. Todas merecem atenção num país de grandes dimensões e diversidade regional como o Brasil.

Dessa maneira, os estudos que alicerçam este texto refletem um caminho que vem sendo trilhado e, ao mesmo tempo, mostra haver muito ainda a ser feito para podermos, efetivamente, conhecer melhor as mudanças em curso nos papéis desempenhados pelos espaços agrícolas, urbanos e regionais componentes das redes do agronegócio, à medida que se amplia o movimento de ocupação do território brasileiro, de forma mais articulada, à economia internacional.

Gostaria de dizer, ainda, que a pesquisa que dá norte ao presente texto ainda não está esgotada, especialmente no que tange à análise do banco de dados que foi construído, a qual se encontra ainda numa fase intermediária e tal realidade estará refletida em seu conteúdo. Assim, muito embora ainda esteja um pouco distante de algumas possíveis sínteses, outras já puderam ser realizadas a partir de tudo já executado.

Da mesma forma, por ter sido responsável pelos estudos sobre a cidade de Mossoró na pesquisa coletiva e, dessa forma ter me dedicado mais tempo à pesquisa sobre esta, os dados sobre a mesma já se apresentam de forma mais elaborada. Mas, mesmo para Mossoró, dado que a metodologia da pesquisa sobre meu recorte temático não é a mesma que a do projeto coletivo, embora tenha pontos em comum, nem todos os temas estão tratados com a mesma complexidade.⁶

Alguns dos dados utilizados sobre as cidades de Passo Fundo, Uberlândia e Dourados foram coletados e organizados pelas equipes responsáveis pelos estudos sobre as respectivas cidades na pesquisa coletiva.⁷ Para algumas variáveis, vez por outra, daremos também exemplos para cidades além das cinco já indicadas, fruto de outros estudos ou pesquisas.

6 Sobre a metodologia desenvolvida e que estou utilizando para o estudo do que chamo de regiões produtivas do agronegócio pode ser visto, especialmente, em especial, Elias (2013).

7 Tais estudos foram coordenados, respectivamente, pelos professores Oscar Sobarzo, então da UFRGS; Beatriz Ribeiro Soares, da UFU, e Maria José Martinelli Silva Calixto, da UFGD. Mas a lista de co-

1. Regiões produtivas do agronegócio⁸

Penso ser importante começar apresentando o que tenho chamado de região produtiva do agronegócio (RPA). Como tese central, segundo tenho defendido, as transformações ocorridas na atividade agropecuária no Brasil, nas últimas cinco décadas, exercem profundos impactos sobre a (re)organização do território brasileiro, resultando em novos arranjos territoriais, entre os quais os ora denominados de regiões produtivas do agronegócio.

Na minha ótica, a reestruturação produtiva da agropecuária, entendida como processo promotor de transformações nos elementos técnicos e sociais da estrutura agrária (especialmente alterando a base técnica da produção, as relações sociais de produção e a estrutura fundiária), tem profundos impactos sobre os espaços agrícolas e urbanos. Estes passam, então, por um processo acelerado de reorganização, com incremento da urbanização e de processos de (re)estruturação urbana e regional, com a formação ou consolidação de regiões produtivas do agronegócio, por todo o Brasil.

As RPAs são os novos arranjos territoriais produtivos totalmente associados ao agronegócio globalizado e, assim, inerentes às redes agroindustriais.⁹ Dessa forma, são compostas tanto pelos espaços agrícolas como pelos urbanos escolhidos para receber os mais sólidos investimentos privados, formando os focos dinâmicos da economia do agronegócio, ou seja, são áreas de difusão de vários ramos do agronegócio, palco dos circuitos superiores do agronegócio globalizado.¹⁰

legas envolvidos nas pesquisas é muito maior, da mesma forma que a quantidade de pessoas com as quais mantive contatos durante os trabalhos de campo, seja realizando pequenos colóquios, entrevistas, conversas, e se estende desde outros colegas professores das universidades supracitadas, como também de outras instituições, públicas e privadas, assim como com membros de ONGs, de sindicatos de trabalhadores rurais; de institutos de pesquisa; da CPT; de diretores de empresas agrícolas e agroindustriais; de secretários municipais de planejamento, agricultura, dos portos, da indústria e comércio; da superintendência do INCRA; do responsável por terminal portuário, por Planos Diretores; diretores de Câmara dos Dirigentes Logistas, empresas especializadas em serviços para o agronegócio; gerentes de BB especializados em crédito agrícola, entre tantos outros e, por esse motivo, não seria possível listar a todos aqui. Rendo meus agradecimentos a todos por terem compartilhado seus conhecimentos e suas experiências.

- 8 Sobre o que chamo de região produtiva do agronegócio pode ser visto, em especial, Elias (2006, 2011, 2012, 2013) e Elias e Pequeno (2006, 2010).
- 9 As redes agroindustriais associam todas as atividades inerentes ao agronegócio, seja a agropecuária propriamente dita, sejam as atividades que antecedem essa produção e lhe são fundamentais (pesquisa agropecuária, produção de máquinas agrícolas, sementes selecionadas, fertilizantes etc), sejam as atividades de transformação industrial cuja matéria-prima provém da atividade agropecuária, seja de distribuição dos alimentos prontos etc. Da mesma forma, evidenciam uma produção/armazenamento/distribuição que se dão em rede, articulando todas as etapas do processo produtivo em suas diferentes escalas geográficas e dimensões.
- 10 Com as devidas adaptações, considero possível a utilização da teoria dos circuitos da economia urbana de Santos (1979) para o estudo da economia e do território do agronegócio, como já afirmei em outros estudos.

As RPAs compõem lugares propícios ao exercício dos capitais hegemônicos porquanto apresentam muitas novas possibilidades para a acumulação ampliada no setor, cada vez menos resistente às ingerências exógenas e aos novos signos do período histórico atual. Nas RPAs estão partes dos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação (Santos, 1986, 1988) de importantes *commodities*. Logo, encontram-se sob o comando de grandes empresas, nacionais e multinacionais, as mesmas que estão à frente das redes agroindustriais globalizadas, representando lugares funcionais dessas.

Como o agronegócio globalizado se realiza totalmente a partir da dialética entre a ordem global e a ordem local, as RPAs estão conectadas diretamente aos centros de poder e consumo em nível mundial e, assim, as escalas locais e regionais articulam-se permanentemente com a internacional e o território organiza-se com base em imposições do mercado, comandado por grandes empresas nacionais e multinacionais. Isso significa que nas RPAs temos novos espaços de fluxos rápidos inerentes às redes agroindustriais, nas quais as verticalidades têm predominância sobre as horizontalidades.¹¹ Mas, em contrapartida, as horizontalidades são extremamente difundidas, como evidenciado pela expansão das atividades econômicas, pelo aumento da população e do mercado de trabalho, pela chegada dos novos agentes econômicos representativos das atividades modernas etc.

Nas RPAs a solidariedade organizacional imposta pelas empresas hegemônicas do agronegócio é preponderante sobre a solidariedade orgânica,¹² localmente e historicamente tecida, que fica extremamente comprometida. Processa-se, dessa forma e em última instância, a produção de territórios especializados e corporativos inerentes aos diversos circuitos da economia agrária e agroindustrial, notadamente relacionados ao circuito superior do agronegócio globalizado.

Contudo, o fato de os circuitos superiores do agronegócio serem hegemônicos nas RPAs não elimina a existência de superposições de divisões territoriais do trabalho particulares, responsáveis pela formação de vários circuitos espaciais da produção da economia agrária, tais como os formados a partir da pequena agricultura não integrada ao agronegócio.

Diante das demandas da produção agropecuária globalizada, as RPAs compõem-se tanto por modernos espaços agrícolas, extremamente racionalizados, quanto por espaços urbanos não metropolitanos (especialmente cidades pequenas, mas também cidades de porte médio). Esses formam nós, pontos ou manchas de redes agroindustriais e são perpassados pelos circuitos espaciais locais e regionais dessas. Isso ocorre seja nos lugares de reserva,¹³ inseridos mais recentemente à agropecuária globalizada, passíveis de serem

11 Sobre verticalidades e horizontalidades pode ser visto Santos (1996).

12 Sobre solidariedades orgânica e organizacional pode ser visto Santos (1996).

13 Mais comumente chamados de fronteira agrícola, aos quais chamo de lugares de reserva, baseando-me na noção utilizada por Santos (1993).

exemplificados principalmente a partir de casos nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, seja nas regiões agrícolas que há mais tempo participam do circuito superior do agronegócio, fortemente concentradas nas Regiões Sudeste e Sul.

Entre os resultados da formação das RPAs, surge um aumento da dialética na organização do espaço brasileiro, denotando significativas fragmentações deste espaço, com permanentes processos de (re)estruturação urbana e regional. Dessa maneira, a reestruturação produtiva da agropecuária tem profundos impactos sobre os espaços agrícolas e urbanos não metropolitanos, ainda em processo acelerado de reorganização, compondo novos arranjos territoriais fortemente alicerçados no agronegócio. Tal realidade acirra a refuncionalização desses espaços e leva à difusão de especializações territoriais produtivas, denotando-se inúmeras seletividades, seja da organização da produção, seja da dinâmica dos respectivos espaços. Do mesmo modo, as RPAs são os novos espaços de exclusão e de toda sorte de desigualdades socioespaciais.

É fundamental, nesse ponto, destacar o seguinte: as Regiões produtivas do agronegócio não se aproximam da noção clássica inerente ao conceito de região, à forma como foi por longo período entendida e trabalhada pela Geografia. A RPA em nada lembra a categoria de região há séculos dominante na Geografia, ou seja, não se assemelha à categoria região de fases históricas precedentes. Na noção clássica de região essa parecia dotada de certa autonomia, independente das relações do país como um todo e com o sistema mundial, assim como marcada por certa imobilidade dos fatores de produção, muito fechada em si mesma. Tais características em nada lembram as RPAs.

Portanto, as RPAs devem ser estudadas como regiões funcionais do agronegócio globalizado, onde os círculos de cooperação e os circuitos espaciais da produção de importantes *commodities* são predominantes sobre os demais, cada vez menos resistente às ingerências exógenas e aos novos signos do período histórico atual, comandado por algumas empresas hegemônicas do setor, tornando-se lugares do fazer do agronegócio globalizado. Assim, na definição das RPAs, estamos longe daquela solidariedade orgânica que era o próprio cerne da definição do fenômeno regional.

Mencionadas regiões são frações do espaço total das redes agroindustriais, cada vez mais abertas às influências exógenas e aos novos signos do período atual. Existem porque sobre elas se impõem arranjos organizacionais, criadores de coesão organizacional baseada em racionalidades de origens distantes, mas que se tornam o fundamento da existência e da definição desses subespaços. Diante disso, a RPA é resultado do impacto das forças externas/modernizantes e a capacidade de suas virtualidades, lugar funcional do agronegócio globalizado. Como objeto e sujeito da economia globalizada, é um espaço que pouco tem de autônomo, não se fechando sobre si mesmo, de forma independente do restante do mundo, com o qual interage permanentemente para a renovação tecnológica, para a complementação da produção e, em última instância, para a acumulação ampliada do capital do agronegócio.

Como já evidenciei em outros momentos, com o advento da globalização, inúmeros pesquisadores têm afirmado que as características desse novo período histórico apagaram o espaço e que a expansão do capital e da tecnologia teria eliminado as diferenciações regionais e, até mesmo, proibido se prosseguir pensando que a região existe. Vou no sentido inverso a essa compreensão. Concordo, entre outros, com Santos (1994b; 1988), para quem, muito ao contrário, nunca os lugares foram tão distintos uns dos outros, porquanto, o tempo acelerado, ao acentuar a diferenciação dos eventos, aumenta a diferenciação dos lugares.

Diria, então, que as RPAs ajudam a pensar sobre essas questões, pois também apresentam muitas diferenças entre si, sobretudo porque cada *commodity* possui suas próprias exigências de insumos químicos, serviços, força de trabalho, tecnologia, capital, maquinário etc. o que resulta em arranjos territoriais produtivos distintos. Por exemplo, nas RPAs comandadas pela produção e transformação da soja, o mercado de trabalho agrícola formal não tem o mesmo crescimento das RPAs comandadas pela produção de frutas tropicais: a primeira tem seu processo produtivo quase totalmente mecanizado, a segunda demanda maior quantidade de mão-de-obra, especialmente em alguns momentos do processo de produção.

Para chegar à delimitação do recorte espacial preciso de uma RPA, é necessário cuidado, até porque, em fase da dinâmica dos processos adjacentes, essa delimitação sofre mudanças permanentemente. Mesmo que assim não fosse, é sempre difícil, no início de uma pesquisa sobre as RPAs, saber exatamente quais os limites a serem considerados para ela, até porque só os estudos e pesquisas sobre as regiões é que efetivamente mostrarão seu desenho preciso. Nesse ponto, destaco: a configuração das RPAs não respeita os limites político-administrativos oficiais e, assim, é bastante comum uma mesma RPA ser formada por municípios de diferentes Estados. Algumas dessas delimitações, muito embora não existam oficialmente, são reconhecidas pelas populações locais e empresas atuantes nas respectivas áreas.

Naturalmente, as RPAs abarcam somente uma parte dos circuitos espaciais da produção e dos círculos de cooperação. Os demais só podem ser visualizados ao se considerar todas as etapas do processo produtivo da *commodity a ser estudada*, pois muitos deles não se dão na RPA ou mesmo no país. Basta lembrarmos, por exemplo, que a maior parte das *commodities* tem como destino o mercado internacional. Portanto, as RPAs conformam regiões do fazer,¹⁴ com pouquíssima ou nenhuma ingerência efetiva sobre as respectivas produções agrícolas e agroindustriais nelas ocorridas, sob o comando de grandes corporações.

14 Sobre regiões do fazer e regiões do gerir pode ser visto Santos (1996).

2. Consumo produtivo do agronegócio

A reestruturação produtiva da agropecuária cria demandas até então inexistentes nas áreas de difusão do agronegócio globalizado. Tais demandas incrementam o crescimento de uma série de atividades comerciais e de serviços especializados. Dessa forma, a difusão do agronegócio não apenas amplia e reorganiza a produção material (agropecuária e industrial), como é determinante para a expansão quantitativa e qualitativa do comércio e dos serviços, especialmente dos ramos associados ao circuito superior da economia do agronegócio. O crescimento do terciário se deve ainda ao crescimento da população e à revolução do consumo, este último erigido sob os auspícios do consumo de massa associado à existência individual e das famílias.

Assim, a produção agrícola e agroindustrial intensiva exige que os espaços urbanos próximos aos espaços agrícolas racionalizados se adaptem para atender às suas principais demandas, em virtude de fornecerem parte dos aportes técnicos, financeiros, jurídicos, de mão-de-obra e de todos os demais produtos e serviços necessários à sua realização.

Nesse âmbito, citaria as casas de comércio de máquinas e implementos agrícolas, sementes, grãos e fertilizantes; os escritórios de marketing e de consultoria contábil; os centros de pesquisa agropecuária; as empresas de assistência técnica; as empresas de logística, como de armazenamento e transporte de cargas; os serviços de especialista em engenharia genética, veterinária, administração, meteorologia, agronomia, economia, administração de empresas; os cursos técnicos de nível médio e os cursos superiores voltados ao agronegócio; as agências bancárias especializadas no financiamento agrícola; os serviços de aviação agrícola, entre tantas outras atividades.

Isso faz com que os espaços urbanos próximos às áreas de difusão do agronegócio globalizado passem a ter novas funções inerentes às demandas deste. Essas podem ser observadas, em especial, pela expansão do consumo produtivo agrícola (Santos, 1988; Elias, 2003), ou consumo produtivo do agronegócio como considero mais adequado denominar hoje, aquele associado diretamente às demandas da produção do agronegócio globalizado. Como resultado, temos o crescimento da economia urbana, a revelar que os circuitos espaciais da produção e os círculos de cooperação do agronegócio se realizam totalmente em uníssono com o espaço urbano. Isso denota que a materialização das condições gerais de reprodução do capital do agronegócio também se dá no espaço urbano, próximo e distante (Elias, 2003, 2006). Dessa forma, os espaços urbanos das RPAs passam a se constituir como nós fundamentais na rede de relações desse agronegócio, seja em termos demográficos, econômicos ou espaciais¹⁵.

15 Já realizei alguns estudos sobre o consumo produtivo associado ao agronegócio globalizado. Poderiam ser vistos, em especial, Elias (2003) e Elias e Pequeno (2010).

Em virtude de cada *commodity* ter diferentes demandas de produtos e serviços, esses espaços urbanos são cada vez mais especializados. O consumo produtivo do agronegócio ressalta demandas heterogêneas segundo as necessidades de produção (agrícola ou agroindustrial) de cada produto, nas diferentes etapas do processo produtivo, diferenciando, muitas vezes, os ramos dos comércios e dos serviços associados à expansão desse consumo. Tal situação acontece, principalmente, porque o agronegócio tem o poder de impor especializações territoriais cada vez mais profundas e, assim, criar muitos novos fluxos, materiais e de informação, próximos ou não, cujos circuitos espaciais da produção e círculos de cooperação buscam nexos distantes.

As diferentes especializações e funções exercidas por cada um desses espaços urbanos não metropolitanos podem mais facilmente ser percebidas durante as diferentes etapas do processo produtivo, como, por exemplo, na safra e na entressafra. É no período de safra das principais culturas que podemos distinguir com maior nitidez a especialização das áreas de difusão do agronegócio. Esse é o momento mais dinâmico nas várias RPAs, afetando todos os setores econômicos. Um exemplo marcante é o funcionamento ininterrupto, durante vinte e quatro horas, de muitas das agroindústrias cuja manutenção se dá apenas durante a entressafra. É também no período da colheita que aumenta o número de empregos agrícolas temporários, especialmente para a colheita das culturas nas quais ainda não predomina a mecanização na realização desta etapa do processo produtivo, como a produção de frutas (uva, banana, melão, entre outras).

3. Consumo produtivo do agronegócio nas áreas pesquisadas

O consumo produtivo é um elemento estruturante da economia urbana das áreas de expansão do agronegócio. Vale lembrar que para a difusão do consumo produtivo do agronegócio devemos considerar os sistemas de objetos, os sistemas de ação (Santos, 1996) e os fluxos correspondentes. Assim sendo, associada à difusão do agronegócio, seja de frutas tropicais para o caso de Mossoró, ou do complexo grãos-carne, para as demais regiões, dá-se uma série de transformações na economia urbana das áreas estudadas, que passa a crescer de forma bem distinta do que acontecia até poucos anos, passando a atender localmente algumas demandas prementes das empresas agrícolas e agroindustriais. Dessa forma, o comércio e os serviços são dinamizados, evidenciando que é a cidade que realiza a regulação, a gestão e a normatização destas empresas, sendo um importante propulsor da urbanização.

Casas comerciais de insumos e máquinas agrícolas

São inúmeras as variáveis associadas ao consumo produtivo do agronegócio. Buscando analisar a correlação entre a difusão do agronegócio da fruticultura em Mossoró

e suas dinâmicas urbanas, algumas variáveis foram consideradas para análise. Dados do Ministério do Trabalho e Emprego (Relação anual de informações sociais [RAIS]) indicam que no ano de 2005 existiam, em Mossoró, dois estabelecimentos de comércio atacadista de máquinas, aparelhos e equipamentos para uso agropecuário (eram cinco em todo o Rio Grande do Norte); um estabelecimento de aluguel de máquinas e equipamentos agrícolas (eram dois em todo o Estado) e doze estabelecimentos com atividades de serviços relacionados com a agricultura (eram 221 para todo o Rio Grande do Norte).

Trabalhos de campo realizados na cidade revelaram que a atividade de comercialização de insumos e implementos (sementes, adubos, corretivos, rações e produtos veterinários em geral, fertilizantes, material para irrigação, agrotóxicos, máquinas e equipamentos etc.), assim como de serviços relacionados à agricultura eram bem superiores ao que indica a fonte supracitada.

No que tange aos estabelecimentos comerciais de insumos e implementos para a agropecuária, foram encontrados vinte estabelecimentos que merecem destaque, sendo que mais de um terço criado nos últimos anos, a partir da década de 2000, o que comprova o recente dinamismo do agronegócio na região sob influência de Mossoró.

Várias dessas lojas, além da venda do produto, prestam também assistência técnica, logística, de manejo das culturas, o que faz com que alguns dos funcionários-vendedores tenham formação superior, como em agronomia, medicina veterinária, zootecnia, entre outros. Esses profissionais especializados estão entre os que realizam deslocamentos diários entre o campo e a cidade nas regiões produtivas do agronegócio, quando praticam o que chamam de visitas técnicas.

A análise dos mercados abrangidos por esses estabelecimentos revela porção dos circuitos espaciais dos mesmos, que se realizam, em grande parte, não somente no espaço agrícola, mas de toda a região produtiva do agronegócio. Para o caso de Mossoró, por exemplo, até mesmo o atendimento ao mercado de Petrolina (PE) foi citado por uma das empresas visitadas quando questionada sobre a abrangência do mercado da mesma.

Uberlândia também apresenta um importante comércio associado ao agronegócio. No ano de 2007, somava 22 lojas que comercializavam adubos e fertilizantes; vinte que vendiam sementes e 36 que vendiam algum tipo de máquina agrícola.¹⁶ Em Passo Fundo, também merece citação a participação de empresas comerciais associadas ao consumo produtivo. Segundo dados da Secretaria de Finanças, levantados por Sobarzo (2010) para o ano de 2007, eram 34 as empresas que comercializavam produtos veterinários,

16 O estudo sobre Uberlândia compõe o segundo livro, juntamente com Chillan (Argentina), da série “Cidades em Transição” que apresenta resultados da pesquisa coletiva da ReCiMe (Elias, Sposito, Soares, 2010).

rações, fertilizantes, adubos, sementes e defensivos agrícolas; assim como 28 as casas que comercializavam máquinas, implementos, peças e acessórios agrícolas.¹⁷

Em Dourados, por sua vez, encontramos empresas comerciais representando importantes multinacionais como Monsanto (através da ViaCampus), Basf (Foliagro), Syngenta (Ciarama Comércio e Representações, Comid Máquinas), Bunge (Serrana Fertilizantes e Serrana Nutrição Animal), além de outras lojas vinculadas a Manah, Dupont, Caterpillar, Massey Ferguson, New Holand, John Deere, Case Agriculture, entre outras.¹⁸ Já na cidade de Chillan, no Chile, também estudada na pesquisa coletiva da ReCiMe,¹⁹ por sua vez, eram mais de oitenta os estabelecimentos que comercializavam insumos e equipamentos inerentes à agropecuária, no ano de 2009. Entre as que mais se destacavam estavam as quinze lojas de comercializavam máquinas e equipamentos agrícolas.

É bastante comum nessas cidades, haver uma rua ou avenida na qual se concentram parte significativa desses tipos de comércios. Em Mossoró, por exemplo, destacaríamos a BR-304, que é a principal rodovia de acesso à cidade (liga Fortaleza à Natal), assim como o centro da cidade, por concentrarem parte significativa das atividades de comércio e de serviços associada ao consumo produtivo. Na BR 304, podemos encontrar lojas de venda de máquinas e implementos agrícolas, de embalagens de produtos agroquímicos, sementes, mudas, assim como escritórios de empresas agrícolas.

Na cidade de Luis Eduardo Magalhães (BA), cidade importante na fronteira agrícola no oeste baiano, especialmente de grãos (soja, algodão, café e milho), o comércio varejista e atacadista associado ao consumo produtivo agrícola mostra-se em ascensão e alguns setores rapidamente vêm assumindo papel local e regional, polarizando com a cidade de Barreiras que até então detinha hegemonia no oferecimento de tais comércios e serviços. Um visitante desavisado vai se surpreender ao chegar à cidade e se deparar com as grandes lojas de tratores, colheitadeiras, equipamentos agrícolas, insumos químicos etc, que se perfilam pela entrada principal da mesma. Vale destacar que o Oeste baiano responde por cerca de 5% das vendas de máquinas agrícolas do Brasil.

17 O estudo de Sobarzo está contido no primeiro livro da série “Cidades em Transição”, juntamente com Mossoró (RN), que apresenta resultados da pesquisa coletiva da ReCiMe (Sposito, Elias, Soares, 2010).

18 Calixto et al. (2011) e realização de trabalho de campo em 2009 e 2011.

19 Como dito na apresentação, eventualmente estaremos apresentando exemplos para outras cidades que não as principais destacadas como objeto de estudo de minha pesquisa individual, considerando informações obtidas a partir da realização de outras pesquisas. Para o caso de Chillan, vale destacar que a mesma foi estudada na pesquisa coletiva, sob responsabilidade de Cristian Henríquez Ruiz, Federico Arenas Vásquez e Marta Henríquez Fernandez, aos quais rendemos nossos agradecimentos. Realizamos trabalho de campo na cidade em 2008. O estudo sobre Chillan está contido no terceiro livro publicado na Série Cidades em Transição, que contém resultados da pesquisa coletiva da ReCiMe (Sposito, Elias, Soares, 2012).

Pesquisa agropecuária

Também associadas à expansão do consumo produtivo inerente ao agronegócio, podemos encontrar empresas de serviços, tais como de pesquisa agropecuária, análise de solos, aviação agrícola, consultoria agrícola, irrigação, manutenção de máquinas agrícolas, informática, transporte de cargas, entre outras.

No quesito pesquisa agropecuária, o grande destaque no Brasil é para a estatal Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa). A Embrapa, vinculada ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, é uma importante instituição de pesquisa agropecuária, que conta com cerca de quarenta centros de pesquisa, núcleos e unidades espalhados por todo o território nacional. Foi criada pelo Governo Federal, em meados dos anos 1970, o qual organizou o primeiro sistema de pesquisa e extensão rural de âmbito nacional associado à agropecuária. Em poucos anos, montou uma extensa quantidade de estações de pesquisas experimentais espalhadas por todo o país, que resultaram em extraordinárias inovações científico-técnicas, constituindo um dos alicerces da reestruturação produtiva da agropecuária no Brasil.

Passo Fundo conta com uma importante unidade da Embrapa, que funciona desde 1974 e é especializada em trigo, já tendo contribuído com inúmeras inovações para a produção agrícola da região produtiva polarizada pela cidade. A unidade denomina-se Centro Nacional de Pesquisa de Trigo ou Embrapa Trigo e foi a primeira unidade descentralizada estabelecida pela Embrapa. Vale destacar que essa unidade tem suas origens ainda na década de 1940, com a criação da Estação Experimental de Trigo. A pesquisa dessa unidade embora voltada especialmente para o trigo, também desenvolve pesquisas com culturas de verão típicas da agricultura subtropical.

Segundo informações obtidas em trabalho de campo em 2008, até então, a unidade de Passo Fundo já tinha produzido 164 cultivares para o aumento da produção de grãos no Brasil, sendo 100 cultivares de trigo, 33 de soja, 14 de cevada, nove de triticale, três de milho, dois de feijão, um de centeio, um de canola e um de ervilha forrageira.

É importante destacar que além da pesquisa biotecnológica, um dos pilares da reestruturação produtiva no setor agropecuário, a Embrapa Trigo tem se destacado com o aprimoramento de máquinas agrícolas para o plantio direto, coordenando um projeto que incluiu as empresas Monsanto, Adubos Trevo e Semeato, esta última importante indústria metal-mecânica de capital regional que produz máquinas e equipamentos para a agropecuária, sendo uma das mais importantes indústrias de Passo Fundo. Dessa forma, como destaca Sobarzo (2010), percebe-se assim a relação direta entre a presença da Embrapa e o desenvolvimento do setor industrial metal-mecânico da cidade, que aproveitou os avanços tecnológicos produzidos pela empresa pública e os aprimorou para a produção de máquinas e implementos agrícolas.

A região produtiva do agronegócio comandada a partir de Mossoró se destaca entre as contempladas com os financiamentos destinados às pesquisas para o melhoramento

da produção de frutas tropicais. Em parceria com o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), a Embrapa realizou e realiza inúmeras pesquisas tecnológicas voltadas para o desenvolvimento de novas tecnologias de pré e pós-colheita, bem como técnicas de manejo, processamento e tempo de congelamento das frutas.

Destacáramos entre as primeiras pesquisas realizadas a que estudava a drenagem de solos de várzeas, visando ao aproveitamento das várzeas do rio Jaguaribe (CE) para a fruticultura, visando a eliminar o período no qual ficam subaproveitadas por passarem boa parte do ano inundadas. Os resultados da pesquisa foram repassados para parte dos fruticultores dessa região produtiva²⁰, principalmente através do Sindicato dos Produtores de Frutas (Sindifruta)²¹. Para tanto, esse disponibilizou cerca de 60 ha nas principais áreas de produção irrigada, que serviram de áreas demonstrativas.

Outro projeto que contou com financiamento público foi o que estudava os níveis de irrigação ideais para o melão, mamão e manga, com o objetivo de evitar o desperdício de água utilizada para a irrigação da produção. Entre as pesquisas mais caras está a que tratou do aproveitamento do pedúnculo do caju na produção de proteína para a alimentação de aves de corte²². O Sindifruta, juntamente com a Embrapa Agroindústria Tropical²³ foram os gestores do programa de pesquisas. O convênio contava ainda com a participação da Universidade Federal do Ceará (UFC) e da então Secretaria de Agricultura e Pecuária do Ceará.

O zoneamento e controle de pragas que atingem a fruticultura na mesma região produtiva do agronegócio, com o objetivo de definir as melhores medidas de controle das pragas, foi outro projeto que contou com financiamento público. Com esses e outros projetos de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, reforçou-se a parceria da Embrapa com a iniciativa privada.

A Embrapa Agroindústria Tropical recebeu também a missão de criar condições para a instituição de um Centro de Informação Tecnológica e Comercial, que constituiria um núcleo para o qual convergiriam as demandas tecnológicas, de defesa fitossanitária, de comercialização e transporte. O objetivo era disponibilizar um banco de dados com informações tecnológicas e comerciais, com vistas a facilitar a tomada de decisão e a conquista dos mercados nacional e internacional. Atenderia prioritariamente à fruticultura

20 O que chamo de região produtiva do agronegócio comandada por Mossoró (RN), reúne municípios dos Estados do Ceará e do Rio Grande do Norte, que se destacam pela produção de frutas tropicais visando a exportação, especialmente melão, mas também banana, manga, entre outros.

21 Responsável por uma das mais importantes feiras agrícolas associadas à fruticultura, que ocorre anualmente na cidade de Fortaleza (CE), denominada de Frutal. O sindicato congrega empresários agrícolas de destaque na produção de frutas na Região produtiva do agronegócio gestada a partir de Mossoró (RN) e Limoeiro do Norte (CE).

22 A cargo dos técnicos da Embrapa.

23 Sediada na cidade de Fortaleza (CE).

produzida na RPA comandada a partir de Mossoró. Essa região produtiva conta, ainda, com a Empresa de Pesquisa Agropecuária do Rio Grande do Norte (Emparn), que seria a congênere estadual da Embrapa.

Uberlândia, por sua vez, tem se firmado no segmento de pesquisa biotecnológica, possuindo um dos centros de excelência no país. O grande destaque fica com as empresas multinacionais que atuam no melhoramento genético de sementes, especialmente de algodão, milho, soja e arroz. São dezoito empresas na cidade e região e constituem um arranjo produtivo de biotecnologia que conta com empresas como a estadunidense Monsanto e a suíça Syngenta Seeds.

Dourados conta com uma unidade da Embrapa praticamente desde a criação da empresa, quando era muito forte a relação dessa com o suporte ao crescimento da fronteira agrícola do país. Nesse momento, a empresa, criada como Unidade de Execução de Pesquisa de Âmbito Estadual de Dourados (UEPAE de Dourados), concentrava-se inicialmente nas culturas de arroz, feijão, milho, soja e trigo. Atuava principalmente nas áreas de melhoramento genético, fitossanidade e conservação, manejo e fertilidade do solo (CALIXTO et al., 2011, p. 35 e 36). É importante destacar que, efetivamente, os resultados das pesquisas desenvolvidas foram fundamentais para a efetiva ocupação da fronteira agrícola representada então pelo sul do Mato Grosso.

Feiras agropecuárias

Outro exemplo de atividade que cresce em função do incremento do agronegócio é o de feiras agropecuárias. A cidade de Mossoró sedia anualmente a Feira Internacional de Fruticultura Tropical Irrigada (Expofruit), criada em 1993, a qual pode ser citada como uma das mais representativas do setor no país²⁴. Na feira, são negociados produtos e serviços inerentes a toda a cadeia produtiva frutícola, tais como equipamentos, máquinas, insumos etc. Assim como nas suas congêneres no Brasil, a programação inclui minicursos, palestras, mesas redondas, plantio experimental etc. Entre as atividades que geram mais expectativa, citaríamos as chamadas ‘rodadas de negócios’, durante as quais são fechadas muitas vendas da produção local, que é determinante para todo o setor não só da cidade, mas de toda a região produtiva.

Nas suas últimas edições, a Expofruit apresentou cerca de 300 estandes de empresas e instituições públicas atuantes em diversos segmentos do agronegócio. Entre as empresas destacam-se as produtoras de frutas e as ofertantes de produtos e serviços para toda a

24 Está incluída no Calendário Brasileiro de Exposições e Feiras, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.

cadeia produtiva frutícola. A presença de empresas estrangeiras, tais como dos EUA, da Alemanha, Irlanda, Espanha etc. chamou a atenção.

Vale destacar que, como em outras feiras do gênero no país, por ocasião do evento, a circulação de dinheiro e capital em Mossoró é um fato a ser mencionado. Anualmente a feira injeta milhões de reais na economia da cidade e especialmente na agricultura regional, envolvendo também os serviços necessários para a sua realização.

Além dos negócios do setor frutícola, determinante para a produção e comercialização futuras das empresas agrícolas atuantes no setor, vários outros segmentos são afetados. Destacariamos: o de alimentação, transporte de passageiros e cargas, aluguel de veículos etc. O que evidencia que agronegócio acaba por incrementar ainda inúmeros outros comércios e serviços nas cidades onde o segmento tem forte presença.

Todas as demais cidades estudadas realizam anualmente suas feiras agropecuárias. Teríamos a Exposição Agropecuária de Uberlândia; a Exposição Agropecuária de Dourados – Expoagro e a Exposição Feira Agropecuária e Agroindustrial do Baixo Amazonas – EFABA, em Santarém. As duas últimas são organizadas pelo Sindicato Rural. Em comum essas feiras associam apresentação de shows e atividades relacionadas ao setor agropecuário, tais como, leilões e feiras de produtos. Caracterizam-se, também, por receberem grande contingente de visitantes. A feira de Dourados, por exemplo, recebeu cerca de 130 mil visitantes em 2010 e a de Santarém cerca de 100 mil pessoas.

No que tange ao quesito feiras agropecuárias, mesmo não ocorrendo em nenhuma das cinco cidades citadas como objeto de estudo, gostaríamos de citar a Agrishow – Feira Internacional de Tecnologia Agrícola em Ação, um dos principais signos de feira comercial inerente ao setor, sem dúvida a principal vitrine da modernidade do agronegócio brasileiro. Essa acontece em quatro cidades no Brasil nas quais o agronegócio é extremamente importante e dinâmico, servindo, assim para evidenciar a importância do consumo produtivo associado para a economia urbana: Ribeirão Preto (SP), onde se iniciou a feira e apresenta uma de suas versões mais importantes; Rio Verde (GO), Rondonópolis (MT) e Luis Eduardo Magalhães (BA). Como exemplo do dinamismo da Agrishow, a primeira versão ocorrida na cidade baiana, no ano de 2004, foram 150 expositores oriundos de todo o país e cerca de 1,5 mil empregos temporários gerados.

A própria montagem da infraestrutura das feiras demanda mão de obra, oferecendo trabalho temporário para algumas dezenas de pessoas. No que tange aos serviços de hospedagem, devemos citar que é outro que sofre bastante incremento por ocasião das feiras. No caso de Mossoró, por exemplo, o período da Expofruit está entre os mais movimentados para o setor de hospedagem, sendo que, nesses momentos, a procura por hospedagem costuma superar a oferta, indicando que o chamado ‘turismo de negócios’ associados ao agronegócio encontra-se em ascensão na cidade.

Impulsionada pela população flutuante, que não é pequena nas cidades que exercem o papel de comando de uma Região produtiva do agronegócio, formada por técnicos agrícolas, representantes comerciais, compradores de terras, empresários agrícolas etc, a

rede hoteleira é um dos segmentos que apresenta crescimento. Poderíamos exemplificar com o caso da própria cidade de Mossoró que, até o final de 2012, contava com poucos estabelecimentos para hospedagem, todos de capital local ou no máximo regional, quando é inaugurado seu primeiro hotel pertencente a uma grande rede internacional, com a bandeira IBIS.

Utilizando ainda o exemplo da Expofruit, lembraríamos que as feiras movimentam também o circuito inferior da economia urbana (Santos, 1979) das cidades. Por ocasião das mesmas, além da praça de alimentação existente no local interno da feira, é possível observar, nas imediações, barracas, *trailers* e carrinhos para venda de alimentos e bebidas.

Da mesma forma, é importante lembrar que as feiras agropecuárias são também determinantes para a reestruturação dos equipamentos e infraestrutura das cidades, considerando a criação de espaços fixos para a realização do evento, como já é possível observar em várias delas.

Financiamento agrícola e de infraestrutura

No que tange a serviços direcionados ao agronegócio, vale a pena destacar, também, que os bancos públicos sediados nas cidades que polarizam amplas regiões produtivas associadas ao agronegócio, notabilizam-se por possuírem alguns serviços totalmente direcionados à agropecuária, tais como linhas de crédito, sendo que alguns claramente direcionados às empresas agrícolas. Para o caso de Mossoró, por exemplo, é possível destacar especialmente o Banco do Brasil e o Banco do Nordeste. Levantamentos realizados durante trabalhos de campo apontaram entre as principais linhas de crédito: Programa de Modernização da Frota de Tratores Agrícolas e Implementos Associados e Colheitadeiras (Finame – Moderfrota); Programa de Modernização da Agricultura e Conservação de Recursos Naturais (BNDES – Moderagro); Linha Especial de Financiamento Agrícola (Finame – Linha Especial); Programa de Incentivo à Irrigação e à Armazenagem (Finame – Moderinfra); Programa de Desenvolvimento do Agronegócio (BNDES – Prodeagro); Programa de Plantio Comercial e Recuperação de Florestas (BNDES – Propflora); Programa de Desenvolvimento da Fruticultura (BNDES – Prodefruta).

Visando o financiamento das pesquisas agropecuárias realizadas pela Embrapa voltadas à fruticultura na Região produtiva do agronegócio polarizada por Mossoró, foram abertas linhas de financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Banco do Nordeste (BNB) e o Fundo de Investimentos do Nordeste (Finor). Numa primeira etapa, o programa investiu na melhoria de estradas e redes elétricas e em programas de pesquisa, treinamento, capacitação e assistência técnica com o objetivo de criar as condições de infraestrutura necessárias para a produção em larga escala.

Ensino superior

A competitividade, hoje, é palavra de ordem e objeto do desejo de todas as empresas e, ideologicamente, tem o mesmo papel desempenhado pelo debate do desenvolvimento no pós Segunda Guerra. Para Octavio Ianni (1996, p. 79), com a globalização, a competitividade baseada em vantagens naturais cede lugar para a competitividade resultante da crescente qualificação dos trabalhadores, da maior produtividade do trabalho e da maior eficiência científico-técnica.

Assim sendo, em contraposição ao trabalho braçal, o trabalho intelectual ganha grande destaque na nova ordem econômica mundial, aprofundando a divisão social e territorial do trabalho, transformando a estrutura do emprego e das profissões e uma parte do crescimento dos serviços associados à educação e ao ensino passa a interligar-se às necessidades apresentadas pela produção moderna. Explicam-se, assim, ações voltadas à capacitação para o agronegócio realizadas em todas as cidades estudadas com forte presença do agronegócio.

Os serviços de ensino técnico e superior, público e privado, são importantes para observar a importância do consumo produtivo associado ao agronegócio. Em Mossoró são cinco as instituições de ensino superior, sendo três universidades, das quais duas são públicas. Para os nossos objetivos nesse item, destacaríamos a Universidade Federal Rural do Semiárido (UFERSA).

A UFERSA é a mais antiga e consolidada instituição de ensino superior da cidade, fundada em fins da década de 1960, dada a força política das elites locais. Seus cursos estão diretamente ligados à agropecuária e tem como principal 'missão' o desenvolvimento de ciência e tecnologia voltadas ao agronegócio no semiárido. Entre seus dez cursos de graduação, quatro se relacionam com essas atividades (Agronomia; Engenharia Agrícola; Medicina Veterinária; Zootecnia e Administração com habilitação em Agronegócio) e é uma das instituições de ensino de ciências agrárias mais respeitadas do país. Possui um campus, sendo que cerca de um terço compõe uma fazenda experimental, distante 18 km da sede do município.

Quando os dados são os da pós-graduação *stricto sensu* (mestrado e doutorado), a relação dos cursos com a agropecuária fica ainda mais evidente, uma vez que, dos cinco mestrados, quatro estão, direta ou indiretamente, relacionados à agropecuária: mestrado em Ciência Animal, em Irrigação e Drenagem, em Ciência do Solo e mestrado e doutorado em Fitotecnia. Destaca-se que este é o único curso de doutorado existente na cidade, considerando todos os estabelecimentos de ensino superior. No que tange aos cursos de especialização, a relação com a agropecuária mostra-se também significativa, uma vez que dos três cursos existentes por ocasião da pesquisa, dois se relacionavam ao setor: carcinicultura e reprodução de bovinos. Do quadro de docentes dessa instituição, chama atenção o número de professores com doutorado.

Ainda na Região produtiva do agronegócio sob influência de Mossoró e com repercussões na produção e espaço agrícolas da mesma, poderíamos destacar ações do governo do Estado do Ceará, através da Secretaria de Ciência e Tecnologia (Secitece), com recursos federais²⁵. No que toca ao ensino técnico profissionalizante, citaríamos a criação dos Centros de Ensino Tecnológico (CENTEC). Tem como objetivo capacitar profissionais de nível médio e superior, de forma a suprir as necessidades crescentes de mão de obra frente à reestruturação produtiva em curso no Estado, que tem gerado uma demanda de profissionais técnicos de algumas especialidades pouco representadas no mercado de trabalho local.

Os Centecs são voltados, principalmente, para a formação de técnicos de nível médio (dois anos) e de tecnólogos de nível superior (três anos e meio). Mas, também oferecem cursos profissionalizantes de curta duração. Há três Centecs instalados em funcionamento e sendo que um se localiza na cidade de Limoeiro do Norte, no Baixo Jaguaribe, inserido na Região produtiva do agronegócio sob influência de Mossoró.²⁶ Dentre os cursos regulares oferecidos pelo Centec de Limoeiro do Norte, destacam-se os voltados às necessidades da agricultura intensiva em tecnologia, tais como os de Recursos Hídricos, Irrigação e Saneamento Ambiental e o de Tecnologia de Alimentos.

Os currículos privilegiam a base prática para o trabalho, através das aulas de laboratório e dos estágios supervisionados, com objetivos explícitos de adequar a formação dos alunos às necessidades prementes das empresas agrícolas. Além do ensino, os Centecs apresentam entre seus objetivos atuar também na pesquisa e extensão, atendendo a algumas das demandas dos setores econômicos em instalação ou expansão²⁷. Em visita a uma das principais empresas agrícolas produtoras de banana no Baixo Jaguaribe, em Limoeiro do Norte, foi possível comprovar a importância da relação do Centec com as empresas agrícolas locais, pois todos os oito empregados especializados dessa empresa eram formados pelo Centec.

Passo Fundo possui seis instituições de ensino superior, sendo todas privadas. A Universidade de Passo Fundo (UPF) é a maior e mais importante IES. No que tange aos cursos associados ao agronegócio destacaríamos o programa de pós-graduação, mestrado e o doutorado, em Agronomia. Também quando o tema são os cursos de especialização, destaca-se com a especialização em Produção de Ovinos de Corte. No ensino técnico e

25 Através do Programa de Expansão da Educação Profissional (PROEP), lançado para o Brasil no ano de 1998, pelo MEC/SEMTEC (SECITECE).

26 Entendo que a cidade de Limoeiro do Norte, no Estado do Ceará, divide com Mossoró algumas das funções inerentes ao oferecimento dos comércios e serviços voltados ao agronegócio nesta região produtiva.

27 Em entrevista realizada com coordenador de operação e manutenção do Perímetro Irrigado Público Jaguaribe-Apodi (em Limoeiro do Norte), o mesmo nos afirmou que, parte das análises de solos que eram realizadas até então por empresa localizada em São Paulo, passou a ser feita pelo CENTEC.

tecnológico é possível observar relação com as principais atividades produtivas da cidade, como ocorre no CEFET e SENAI, que oferecem cursos inerentes ao setor metal-mecânico do ramo de máquinas e equipamentos agrícolas, de grande destaque na cidade.

Os cursos relacionados às atividades agrícolas e pecuárias estão presentes de forma significativa também nas principais instituições de ensino superior de Dourados. Na Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), temos os cursos de graduação de Agronomia, Engenharia Agrícola e Zootecnia. Já na pós graduação oferece os cursos de Produção Vegetal (Mestrado e Doutorado) e Produção Animal (Mestrado). Nas instituições privadas, por outro lado, destacam-se os cursos de Medicina veterinária, Agronomia e Administração de Agronegócios na graduação, ao passo que na pós graduação (especialização), destaca-se o curso de Gestão Tecnológica do Setor Sucroalcooleiro. Da mesma forma possui o curso tecnológico de Tecnólogo em Produção Agrícola (Calixto et al., 2011, p.37)

Serviço de transporte de carga e armazenagem

Um serviço importantíssimo e bastante numeroso em todas as cidades com forte presença do agronegócio é o de transporte de cargas e armazenagem. Em Mossoró, por exemplo, o transporte das frutas para exportação se dá de forma bem específica, dada a fragilidade do produto transportado. Realiza-se em modernos caminhões contêineres refrigerados e o escoamento é feito principalmente pelas BR 110, BR 405 e BR 340, que levam a produção regional até os portos de Pecém (CE) e Natal (RN). Parte desses caminhões percorre rodovia estadual chamada de ‘Estrada do Melão’, que perpassa a Região produtiva do agronegócio sob influência de Mossoró. Reivindicação antiga das empresas agrícolas está em processo de construção e resultará no asfaltamento de parte de estradas vicinais hoje utilizadas para o transporte das frutas, muitas ainda de terra ou em condições precárias.

Como já foi destacado, Passo Fundo constitui-se um pólo de serviços para o agronegócio. Citando Sobarzo (2010), Passo Fundo constitui-se como uma verdadeira plataforma logística para a produção e distribuição de grãos na região. Nesse sentido, a cidade constitui um nó logístico que polariza uma região produtora e que pela sua posição de entroncamento rodoviário e ferroviário possibilita a armazenagem, processamento (em menor medida) e distribuição da produção. Neste sentido, destaca-se a empresa Pradodem, que presta serviços de armazenamento, beneficiamento e transporte. Possui capacidade de armazenamento de 300 mil toneladas distribuídas em 34 silos metálicos, especialmente para soja, trigo, cevada e milho. Ainda segundo informações do mesmo autor, os principais clientes da empresa são a Bunge e a Cargill, dois dos conglomerados empresariais de maior destaque associados à produção de soja no Brasil.

Consultoria e assistência técnica

Também os serviços associados a assessoria e extensão rural aos diferentes elos dos circuitos espaciais de produção e dos círculos de cooperação inerentes ao agronegócio mostram-se significativos em todas as cidades com importante presença desse segmento, sendo alguns bastante difundidos e consolidados. Em quase todas as cidades aqui destacadas podemos encontrar os de: assessoria técnica para a agricultura e pecuária, com destaque para a pesquisa agropecuária e extensão rural; administração rural; aviação agrícola; mecânica agrícola; planejamento rural entre outros.

Em Mossoró, por exemplo, podemos citar os serviços realizados pelo Comitê de Fitossanidade do Rio Grande do Norte (COEX), criado em 1990. É responsável pela supervisão das atividades e dos produtos ligados ao agronegócio de frutas tropicais, em especial. O COEX, além de procurar desenvolver intenso controle fitossanitário na região, com barreiras de monitoramento etc., contribui com assistência técnica especializada aos produtores. Para isso, criou o Departamento de Capacitação para a Produção Integrada de Frutas, responsável pela realização de cursos e consultorias aos produtores interessados em adequar-se às exigências do mercado nacional e internacional. Assim, o Departamento tem como principal função orientar os produtores a cumprir rigorosamente os critérios exigidos pela produção integrada nacional e pelo sistema de produção internacional de frutas, que legitima a adequação através dos sistemas internacionais de certificação de qualidade, especialmente europeus e norte-americanos, tais como o Eurep-Gap e o USA-Gap. Outro serviço fundamental à agricultura regional é o oferecido pelo Instituto de Assistência Técnica e Extensão Rural do RN (EMATER), com importante serviço de pesquisa e assessoria à agropecuária. A Unidade Regional de Mossoró, além do próprio município, coordena outros doze escritórios locais sediados em outros doze municípios.

Outro aspecto importante de crescimento da economia urbana associada ao consumo produtivo do agronegócio diz respeito a existência dos escritórios das empresas agrícolas nas cidades que polarizam as Regiões produtivas do agronegócio. É bastante comum que as empresas agrícolas tenham escritórios nas respectivas cidades que polarizam essas regiões, como é o da Nolem, importante produtora de melão, em Mossoró, por nós visitada durante a pesquisa. Várias dessas empresas possuem também escritórios nos principais centros comerciais e de serviços das capitais dos Estados nos quais estão instaladas. Poderíamos citar o caso do escritório da multinacional Del Monte, a de maior destaque na Região produtiva do agronegócio comandada a partir de Mossoró (RN) e Limoeiro do Norte (CE), que produz especialmente melão e banana nesta região, que tem escritório no metro quadrado mais caro da cidade de Fortaleza (CE).

4. Considerações finais

A análise da dinâmica da urbanização brasileira atual exige explicações mais complexas do que simplesmente a de dividir o Brasil da forma clássica, entre urbano e rural ou campo e cidade. Penso que uma possibilidade para ajudar avançar na compreensão do Brasil do presente, seja do ponto de vista econômico, social ou territorial, é considerar uma divisão que possa ser mais palatável para capturar os novos processos de urbanização e de regionalização que se dão associados à economia do agronegócio globalizado. Da mesma forma, é importante melhor entender a hierarquia urbana, assim como algumas novas funções urbanas internas a uma região produtiva inerente ao agronegócio e, para tanto, o estudo do consumo produtivo associado ao agronegócio globalizado é um dos caminhos para isso.

A nosso ver, a utilização do recorte espacial que apresento nesse texto, baseado nas novas regionalizações inerentes ao agronegócio globalizado, pode colaborar para o estudo do território brasileiro contemporâneo, uma vez que auxilia a melhor entender a divisão social e territorial do trabalho hoje vigente no país, pois leva em conta o impacto da reestruturação econômica e territorial das últimas décadas, no caso, mais especialmente a reestruturação produtiva da agropecuária e a organização das redes agroindustriais. Portanto, considera a base da organização de uma parte significativa do território brasileiro atual, resultado tanto da herança histórica como das metamorfoses do presente, marcado pela velocidade das inovações.

Importante destacar, para não haver dúvidas, que nas Regiões produtivas do agronegócio, campo e cidade têm sido modificados ao sabor de uma racionalidade excludente. Ao lado da descentralização espacial de uma série de atividades que chegam aos vários lugares do território brasileiro, existem processos crescentes de centralização e concentração da riqueza que está sendo criada. Concomitantemente, rapidamente e de forma complexa, o jogo do mercado passou a ser predominante, difundindo a moral representada pelo consumo de bens materiais e imateriais. Tais aspectos têm contribuído para o agravamento das desigualdades socioespaciais e desequilíbrios intraregionais.

Bibliografia

- CALIXTO, Maria José Martinelli Silva et al. *Análise dos agentes econômicos e da reestruturação urbana e regional em Dourados, uma cidade média do Estado de Mato Grosso do Sul*. Relatório de Pesquisa. Dourados, 2011.
- ELIAS, Denise. Regiões produtivas do agronegócio: notas teóricas e metodológicas. In: Julia Adão Bernardes; Catia da Silva; Roberta Carvalho Arruzzo (Orgs.). *Espaço e Energia*. 1ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2013 (p. 201-220).

- ELIAS, Denise. Les territoires de l'agrobusiness au Brésil. *Confins* (Paris), v. 15, p. 1-20, 2012.
- ELIAS, Denise. Agronegócio e Novas Regionalizações no Brasil. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* (ANPUR), v. 13, p. 153-170, 2011.
- ELIAS, Denise. *Reestruturação produtiva da agropecuária e urbanização dispersa no Brasil*. In: SANFELIU, C.B.; SPOSITO, M. E. (Orgs.). *Las ciudades medias o intermedias em um mundo globalizado*. Espanha, Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida, 2009. p. 87-105.
- ELIAS, Denise. *Agricultura e produção de espaços urbanos não metropolitanos: notas teórico-metodológicas*. In: SPOSITO, M.E.B. (Org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. SP: Expressão Popular, 2007 (p.113-138).
- ELIAS, Denise. *Redes agroindustriais e produção do espaço urbano no Brasil agrícola*. In: SILVA, J. Borzacchiello da; LIMA, Luiz C. ELIAS, Denise (Orgs.). *Panorama da Geografia Brasileira*. SP: Annablume / ANPEGE, 2006. 367 p (p. 221-238).
- ELIAS, Denise. *Globalização e Agricultura*. SP: EDUSP, 2003. 401 p.
- ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato. Agronegócio e novas dinâmicas socioespaciais. In: Sposito, Maria Encarnação; Elias, Denise S; Soares, Beatriz Ribeiro (Orgs.). *Agentes econômicos, reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. 1ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 22-60 (Série Cidades em Transição).
- ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato (Orgs.). *Difusão do agronegócio e novas dinâmicas socioespaciais*. Fortaleza: BNB, 2006. 483p.
- ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação; SOARES, Beatriz R. (Orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Campina Grande e Londrina*. 1 ed. São Paulo: Outras Expressões, 2013. 326 p. (série Cidades em Transição)
- ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria Encarnação; SOARES, Beatriz R. (Orgs.). *Agentes Econômicos, reestruturação urbana e regional: Tandil e Uberlândia*. SP: Expressão Popular, 2010. 288 p. (S. Cidades em Transição).
- SANTOS, M. *O Espaço Dividido*. Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. RJ: Francisco Alves, 1979.
- SANTOS, M. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. SP: Hucitec, 1988.
- SANTOS, M. *A Urbanização Brasileira*. SP, Hucitec, 1993.
- SANTOS, M. *A natureza do espaço*. SP: Hucitec, 1996.
- SPOSITO, Maria Encarnação; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz R. (Orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília..* 1. ed. São Paulo: Outras expressões, 2012. 282p. (Série Cidades em Transição)
- SPOSITO, Maria Encarnação; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz R. (Orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. 1. ed. São Paulo: Outras expressões, 2010. 282p. (Série Cidades em Transição)

3

CIDADES MÉDIAS E LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL. A INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO NO ESTADO DE SÃO PAULO

ELISEU SAVÉRIO SPOSITO

Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, Brasil

CLEVERSON ALEXSANDER REOLON

Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, Brasil

Introdução

Neste ensaio, analisam-se as dinâmicas locais implementadas no âmbito da indústria de transformação – tradicional e tecnológica – no estado de São Paulo e, portanto, contempla-se o estudo da distribuição espacial dessas atividades pelo território. Dados de empregos e de estabelecimentos municipais, disponibilizados pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) do Brasil, no âmbito da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), são analisados sob um viés temporal, que abrange os anos de 1995 e 2005.

Os dados da RAIS são amplamente utilizados em importantes pesquisas que versam sobre a distribuição das atividades produtivas pelo território, embora digam respeito apenas ao setor formal da economia, ou seja, aos estabelecimentos e empregos legalmente registrados. Não obstante, quanto a isso, entende-se que as empresas e relações trabalhistas sujeitas à legislação representam significativamente as articulações e alianças que expressam e viabilizam interesses capitalistas com significativo potencial de modificação da configuração territorial de lugares e regiões, destacando-se, ainda, o fato de a própria dinâmica do setor informal ser subjacente à dinâmica do setor formal da economia.

Os ajustes políticos, fiscais e macroeconômicos vivenciados no Brasil em função da implementação do novo padrão monetário, denominado Plano Real, foram primordiais para a delimitação do recorte temporal da análise. Entretanto, limitações técnicas também in-

fluenciaram essa decisão, uma vez que mudanças metodológicas da Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE), que serve como parâmetro para divulgação dos dados da RAIS, impossibilitaram o alargamento do período analisado até os anos mais recentes.

O grupo tecnológico da indústria de transformação é composto pelas atividades industriais em que se verifica maior esforço de inovação e que registra aumento da demanda global, correspondendo, de acordo com Piquet (2002), aos ramos de química, informática, instrumentos de precisão e telecomunicações; atividades de fabricação e montagem de veículos automotores também entram nesse grupo. O grupo da indústria tradicional é composto pelas atividades da indústria de transformação – metalúrgica, mecânica, elétrica e comunicações, material de transporte, madeira e mobiliário, papel e gráfica, borracha, fumo e couro, química, têxtil, calçados e alimentos e bebidas – excetuando-se as aquelas já incorporadas pelo grupo industrial tecnológico. Essa forma de classificação é a mesma empregada por Reolon (2013), de modo que um quadro detalhado das atividades incorporadas por cada grupo pode ser consultado junto a esse autor.

Metodologicamente, no intuito de se contrapor a dinâmica da redistribuição dos estabelecimentos e empregos industriais dos conjuntos de municípios interioranos àqueles localizados nas porções mais densamente ocupadas de São Paulo, situadas no entorno da capital, os dados da RAIS são agregados segundo alguns recortes territoriais cujas análises têm sugerido constituir os espaços mais dinâmicos do estado do ponto de vista econômico, notadamente correspondentes aos principais eixos rodoviários, segmentados pelas formações urbano-regionais mais importantes: a região metropolitana e a macro-metrópole paulista.

1. As mudanças na economia brasileira a partir da década de 1990 e o papel dos eixos de desenvolvimento

Estudando a década de 1990 e partindo da hipótese de que a partir do Plano Real não houve alterações significativas na divisão territorial do trabalho, para Brandão e Oliveira (2005) São Paulo “é o núcleo central da acumulação do capital” no Brasil (p. 356), mesmo que haja “especializações regionais, responsáveis por grande parte do dinamismo econômico de parcela da região em que estão instaladas” (p. 357). Não é novidade, também, o que os autores reafirmam de que “os poucos investimentos realizados confirmaram tanto movimentos de reconcentração em São Paulo como movimentos de desconcentração a partir desse estado” (p. 358). É esta afirmação que se quer relacionar com o papel dos eixos de desenvolvimento no estado.

A desconcentração ficou por conta de ramos tradicionais da indústria, como têxtil, bebidas, alimentos e calçados, e a concentração se comprova pelos ramos industriais com incorporação tecnológica, como de máquinas e químico, por exemplo, além dos negócios bancários. Apesar de ter perdido participação relativa no PIB industrial – conside-

rando dados do Valor de Transformação Industrial (VTI), que caiu de 48,0%, em 1985, para 45,3%, em 2000 – o Estado de São Paulo “ainda é a unidade da federação que apresenta a estrutura produtiva mais complexa e diversificada do país”. É lá onde estão localizados “os setores mais importantes e estratégicos da estrutura produtiva nacional”, ou seja, os “segmentos de maior complexidade tecnológica e de maior valor agregado da estrutura da indústria de transformação nacional” (Brandão e Oliveira, 2005, p. 377).

Mesmo com a tendência à desconcentração da indústria automobilística, o Estado de São Paulo recebeu cinco unidades produtivas – Volkswagen, General Motors, Toyota, Honda e Kia – em cidades situadas a menos de 200 quilômetros da capital (Brandão e Oliveira, 2005, p. 378), nomeadamente, em São Carlos, Itu e São José dos Campos, nas proximidades dos principais eixos de circulação. Para esses autores, os principais investimentos no interior do estado, principalmente área de Campinas, ocorreram por causa das mudanças estruturais da economia brasileira, como “as alterações no regime de políticas setoriais (fim da reserva de mercado e concessão de incentivos fiscais no âmbito da Lei de Informática)”, além das “mudanças nas políticas de compra das estatais; o programa de expansão dos serviços de telecomunicações; a valorização cambial; e o aumento do mercado interno de bens de consumo duráveis (microcomputadores e celulares)” (p. 380).

Formados na necessidade do braço executivo do governo negociar com outros setores do Estado, os programas, principalmente aqueles voltados para o incentivo ao consumo e à diminuição das diferenças sociais, foram gestados dentro de um arranjo institucional de negociação contínua, balizada por avanços e recuos nas decisões.

Para Loureiro e Abrucio (2004), o sistema de poder no Brasil é “presidencialista, multipartidário, federativo, marcado por uma sociedade bem heterogênea” e, por isso, “ganha maior legitimidade quanto mais consegue lidar democrática e eficazmente com a sua fragmentação intrínseca” (p. 53).

Para o fortalecimento do braço executivo do governo e, portanto, para consolidar sua governabilidade, várias ações, em diferentes âmbitos, foram tomadas nos últimos vinte anos. Desde o combate à inflação, a manutenção do poder de compra do real frente ao dólar, a Lei de Responsabilidade Fiscal – criada para inibir a irresponsabilidade de diferentes instâncias governamentais quanto aos gastos públicos – e os programas de incentivo ao consumo no Brasil (várias ações motivadas por pressões externas), há um conjunto de ações que vão conformando a economia política do país. Nesse andamento, as modificações sociais vão sendo notórias, principalmente, no que interessa a este texto, os programas de distribuição ou renúncia fiscal, que modificam a capacidade de consumo de grandes parcelas da população. Quando se trata de renúncia fiscal para o incentivo ao consumo de bens duráveis, a capacidade produtiva do setor industrial se amplia e a territorialização das unidades produtivas se modifica, ampliando a participação de certas áreas, principalmente no interior de São Paulo e de outros estados.

Para Mendonça e Pinton (s.d.), a postura do governo brasileiro foi classificada como expansionista em 2005, 2006 e 2009 (p. 14), tendo, como principal objetivo, o cres-

cimento econômico. Um dos pilares do crescimento foi o incentivo ao aumento do consumo com a inflação controlada.

O papel do Estado na elaboração de políticas macroeconômicas de controle da inflação e de suas contas, mesmo que balizada pela necessidade de se instaurar condições de governabilidade e a territorialização da indústria, afetada pelas ações governamentais, mesmo com relativa intensidade se se considerar o período de análise deste texto (1995-2005), levam à necessidade de se confrontar os aspectos geoeconômicos com fatores territoriais de localização da indústria.

Já foi demonstrado que as mudanças econômicas balizadas por motivações políticas, a partir da década de 1990, estimularam a realocização do setor industrial em São Paulo, estado onde a acumulação capitalista continua sendo significativa no contexto brasileiro. Associado a esse aspecto, a formação de eixos de circulação que se modificaram ao longo do tempo – ferroviária, rodovia/autopista e infovia – em termos de capacidade de circulação de pessoas, mercadorias e informações, permitiu o desenho do mapa do estado que, condicionado ao desenvolvimento da rede urbana, evidenciou o papel das cidades médias no padrão de localização industrial.

Resumindo o que já foi exposto em outro texto, Sposito (2014, p. 10) caracteriza os eixos de desenvolvimento como segue:

1) (...) “conjunto de vias de transporte que facilita a acessibilidade aos diferentes fatores de localização industrial” (...): “as próprias decisões por parte do empresariado e do poder público na decisão de localização traz, para a superfície, a necessidade de reduzir as suas incertezas, principalmente na hora de responder às crises que têm assolado o capitalismo ocidental nas duas últimas décadas”; 2) “o papel da rede urbana emerge como substancial elemento definidor da localização industrial: são núcleos urbanos que se definem e redefinem como urbano-industriais, alguns com estabelecimentos com forte participação tecnológica e outros com forte participação do conhecimento tácito. Neste caso, as vias de transporte, principalmente aquelas que facilitam a circulação e permitem o aumento da velocidade do deslocamento de mercadorias e pessoas, soa como o elemento fundamental que define a reestruturação urbana”; 3) “a reestruturação da cidade acompanha a reestruturação urbana. Neste caso, os níveis de prestação de serviços se elevam ao mesmo tempo em que a existência dos eixos modifica o desenho, configurando uma reestruturação da cidade”; 4) há “cenários privilegiados para a difusão de inovações, principalmente [nas cidades] onde a densidade informacional e de pesquisa se destacam no território estadual. Muitas vezes interpretadas como resultados da desconcentração industrial, essas áreas não são resultado apenas dos fenômenos que ocorrem na metrópole, mas têm suas dinâmicas próprias e sua capacidade de invenção do novo, seja por meio da força da iniciativa local, seja pela força da localização de empreendimentos alicerçados em capitais estrangeiros”; 5) enfim, “a formação dos eixos de desenvolvimento configura-se, também, como unidades geográficas dotadas de bases econômicas próprias porque são derivadas da agregação de centralidades territoriais, centralidades locais e centralidades funcionais”.

Os eixos de desenvolvimento são condicionados, também, pelos fatores de localização industrial. Para completar o arcabouço teórico deste texto, recorre-se a princípios, baseados em Camagni (2005), que potencializam os fatores de localização industrial. Em resumo, eles comparecem da seguinte maneira, como já exposto em Sposito (2014, p. 14-15):

O princípio “da aglomeração” baseia-se nas “vantagens de um modelo concentrado se comparado com um modelo difuso de organização do trabalho social (...) que lembra o papel das economias de escala, mesmo no nível local ou regional”; “a presença de economias de escala modifica ‘o esquema das localizações assim como a aparição de nós e polos de aglomeração’”, que “leva à formação ‘de uma renda de posição nas áreas adjacentes à empresa’ que serve de elemento indutor à escolha da localização por parte de empresas e pessoas”. Por isso, “a formação da aglomeração, seja pela área de uma cidade, seja pela presença de várias empresas (industriais, de serviços ou de comércio) que se disseminam pelo território, gera uma força gravitacional que estabelece padrões de localização espaciais que diferenciam uma área das outras, provocando o surgimento de diferentes formas de apropriação da mais valia social por meio da definição dos salários, da incorporação tecnológica por parte do agente produtor ou comercializador, da formação de eixos de diferentes intensidades de uso na circulação de pessoas, mercadorias e informações etc.”

O princípio da “acessibilidade ‘significa superar a barreira imposta pelo espaço ao movimento de pessoas e coisas e ao intercâmbio de bens, serviços e informações’. Além disso, “significa a ‘rápida disponibilidade de fatores de produção e bens intermediários para a empresa’ diminuindo custos de transporte e de espera, diminuindo o tempo nas atividades produtivas e aumentando a velocidade na circulação das mercadorias”.

O princípio da interação espacial refere-se ao “fato de que qualquer atividade ‘desenvolve com o em torno que a rodeia uma complexa rede de relações bidirecionais que têm lugar em múltiplos níveis’, ou seja, ‘ao redor da atividade se materializa um complexo campo de forças de atração, de irradiação, de repulsão e de cooperação’ (p. 79) que configuram a disposição das forças produtivas em um dado território. A localização, portanto, depende de aspectos como interação e mobilidade”.

O princípio da “hierarquia aplica-se, muito mais, à rede urbana. No entanto, ele pode se decompor em hierarquia dos centros, a dimensão e a área de mercado de cada centro e a distância média entre os centros. Mesmo que a localização industrial, atualmente, não se defina necessariamente pelo espaço da cidade, o posicionamento de empresas industriais provoca a diferencialidade que diferencia o território”.

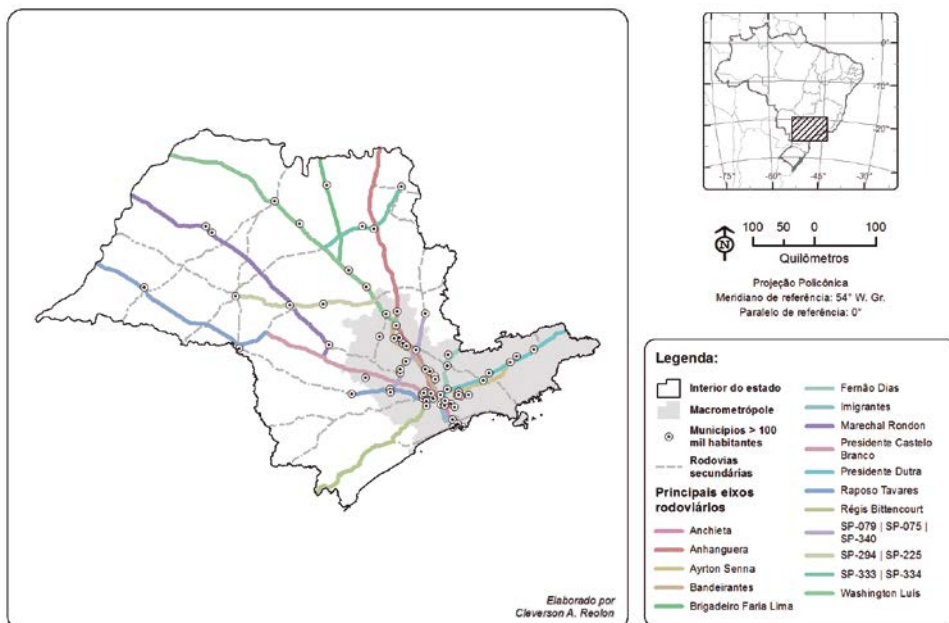
Finalmente, o princípio da competitividade caracteriza a globalização, pois “pode ser alcançada ‘mediante a especialização nas funções características do próprio nível hierárquico’, ‘mediante a vocação produtiva de uma cidade’, e mediante ‘processos de integração horizontal’ ou vertical”.

É, portanto, articulando os eixos de desenvolvimento a aspectos das políticas econômicas brasileiras a partir da década de 1990, que se tenta demonstrar, por meio da análise de dados empíricos devidamente especializados em cartogramas, as mudanças de localização (ou redistribuição) de estabelecimentos e empregos industriais no estado de São Paulo, no período de 1995 a 2005.

2. Concepções preliminares sobre a redistribuição dos empregos e dos estabelecimentos industriais de são paulo

Como forma de verificar se os eixos de desenvolvimento do Estado de São Paulo, de fato têm condicionado a distribuição das atividades produtivas, notadamente as industriais, os eixos rodoviários correspondentes foram devidamente identificados e mapeados (Figura 1).

FIGURA 1. ESTADO DE SÃO PAULO. EIXOS DE DESENVOLVIMENTO



Vê-se que os principais eixos partem da capital em direção ao interior ou ao litoral do estado – Anchieta, Anhanguera, Ayrton Senna, Bandeirantes, Imigrantes, Fernão Dias, Presidente Castelo Branco, Presidente Dutra, segmento leste da Raposo Tavares e Régis Bittencourt – enquanto os demais são eixos tributários desses primeiros.

O cartograma apresentado também ilustra a localização das sedes dos municípios que possuem mais de 100 mil habitantes, sendo evidente o fato de que, por uma relação causal, todos estão situados ao longo desses eixos. Naturalmente, há uma certa correlação entre a distribuição dessas cidades e o peso industrial que possuem em âmbito estadual, já que as variáveis utilizadas para mensurar a importância de cada município, nesse aspecto, referem-se às quantidades de empregos e de estabelecimentos existentes no âmbito do referido setor. Não obstante, essa correlação não é linear, como se verá adiante,

ao se executar o mapeamento dos dados em questão. Antes disso, alguns esclarecimentos preliminares de ordem metodológica são necessários.

Os dados socioeconômicos mencionados, são provenientes da RAIS, divulgados pelo Ministério do Trabalho e Emprego, e dizem respeito aos empregos e aos estabelecimentos da indústria de transformação, existentes nos municípios do estado de São Paulo, nos anos de 1995 e 2005. Levando-se em consideração as diferenças entre os coeficientes tecnológicos incorporados por certos grupos de atividades, em relação a outros, este grande setor foi dividido entre indústria tradicional e indústria tecnológica.

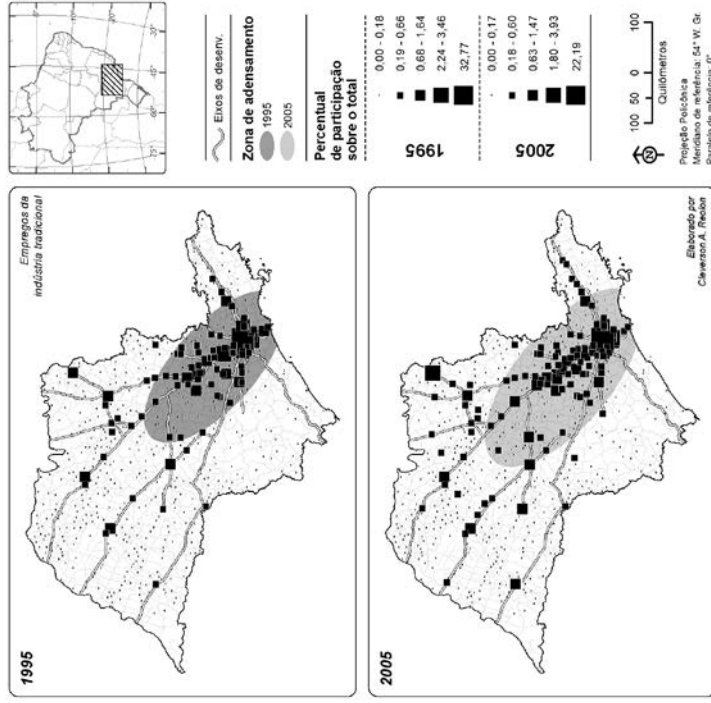
Os mapeamentos desses dados, que, devido à quantidade de cartogramas, são apresentados ao final deste item – nas figuras 2 a 5 – indicam, claramente, que tanto as distribuições dos empregos quanto dos estabelecimentos dos grupos de atividades industriais tradicionais e tecnológicas guardam diferenças entre si. Os primeiros estão mais dispersos ao longo da área de estudo, enquanto os empregos e os estabelecimentos da indústria tecnológica estão mais concentrados na capital e em seu entorno imediato e próximo. Além de se basear na distribuição e proporção dos símbolos de representação, isso também pode ser facilmente observado mediante a comparação dos elipsoides que ilustram as zonas de adensamento de cada atividade. Esses elipsoides englobam, aproximadamente, 68% dos empregos ou dos estabelecimentos existentes em cada ano.

Os cartogramas dispostos na sequência – figuras 6 a 9 – respectivos às variações absolutas das participações porcentuais sobre a quantidade de empregos ou de estabelecimentos industriais existentes no estado – mensuradas em pontos porcentuais – denotam haver uma expansão das atividades de ambos os grupos em direção ao interior; todavia, seguindo o padrão distributivo previamente descrito, ou seja, com ganhos de participação das atividades da indústria tradicional maiores no interior, acompanhado de perdas significativas na metrópole e entorno próximo, ao passo que a maior parte dos ganhos das atividades industriais tecnológicas está mais restrita, justamente, a essa última área descrita.

Destacadas essas diferenças, chama-se atenção ao fato de que, de acordo com o que se pode deduzir a partir da simples sobreposição das camadas de informações geográficas (*layers*) com que se está operando, as atividades da indústria tradicional, assim como as da indústria tecnológica, parecem estar igualmente distribuídas ao longo dos eixos de desenvolvimento. Essa mesma hipótese pode ser levantada em relação às áreas de ganhos dessas atividades. A propósito, é importante ressaltar que essas áreas de ganhos ilustram tendências e, portanto, apontam os vetores de expansão das atividades industriais em questão.

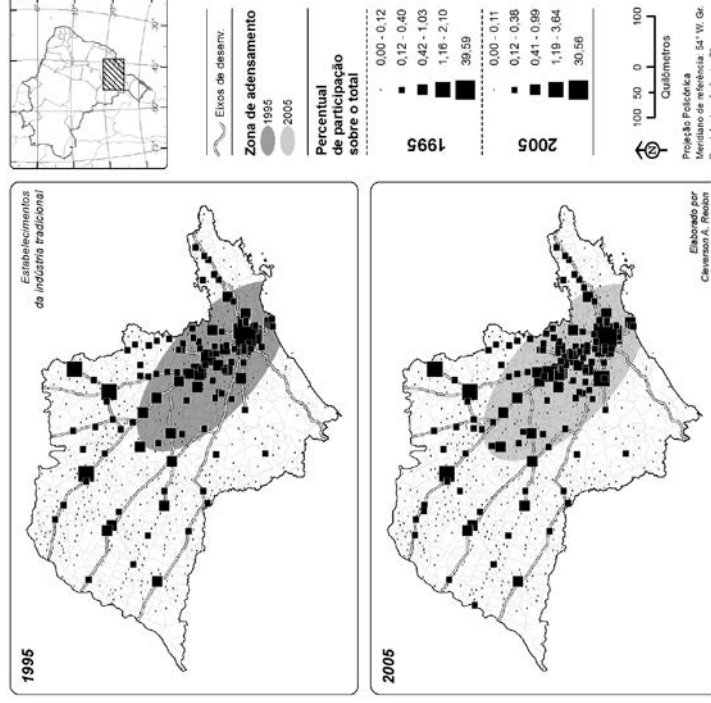
Além desse primeiro *insight*, de sobreposição cartográfica e análise visual dos padrões de distribuição das atividades, tendo em vista a disposição dos eixos de desenvolvimento estaduais, um segundo conjunto de testes foi realizado com base na utilização de operadores geoestatísticos. Longe de se pensar nesses testes como cabalísticos em termos de se aceitar ou refutar a hipótese em questão, eles têm por finalidade ampliar o universo empírico, mediante derivações e cruzamentos das variáveis coletadas. A metodologia e os resultados dessas análises são relatados no item seguinte.

FIGURA 2. ESTADO DE SÃO PAULO. DISTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DOS EMPREGOS DO GRUPO INDUSTRIAL TRADICIONAL. 1995 E 2005



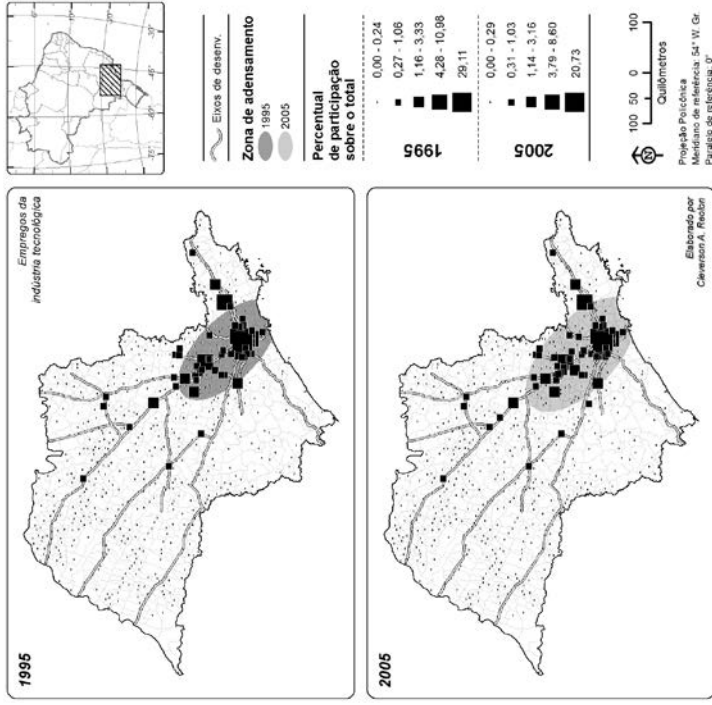
Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005).

FIGURA 3. ESTADO DE SÃO PAULO. DISTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DOS ESTABELECIMENTOS DO GRUPO INDUSTRIAL TRADICIONAL. 1995 E 2005



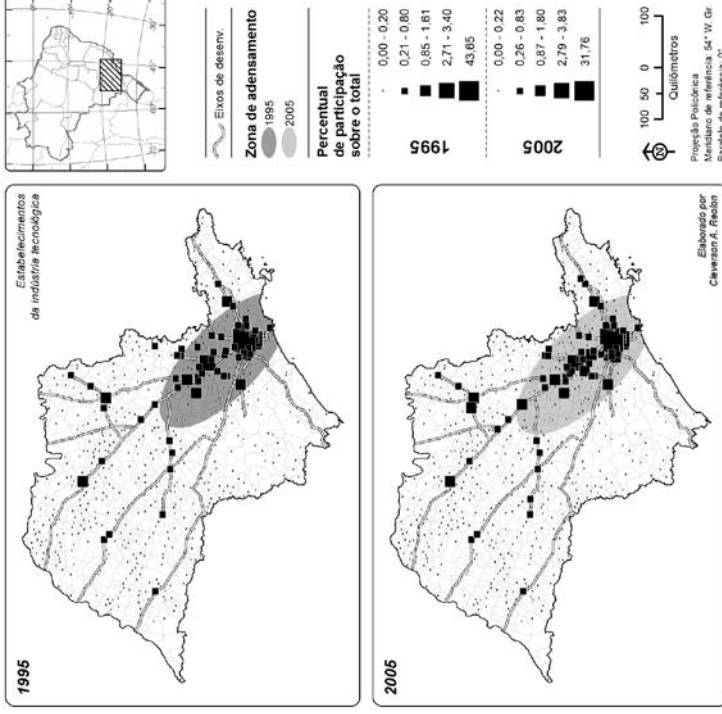
Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005).

FIGURA 4. ESTADO DE SÃO PAULO. DISTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DOS EMPREGOS DO GRUPO INDUSTRIAL TECNOLÓGICO. 1995 E 2005



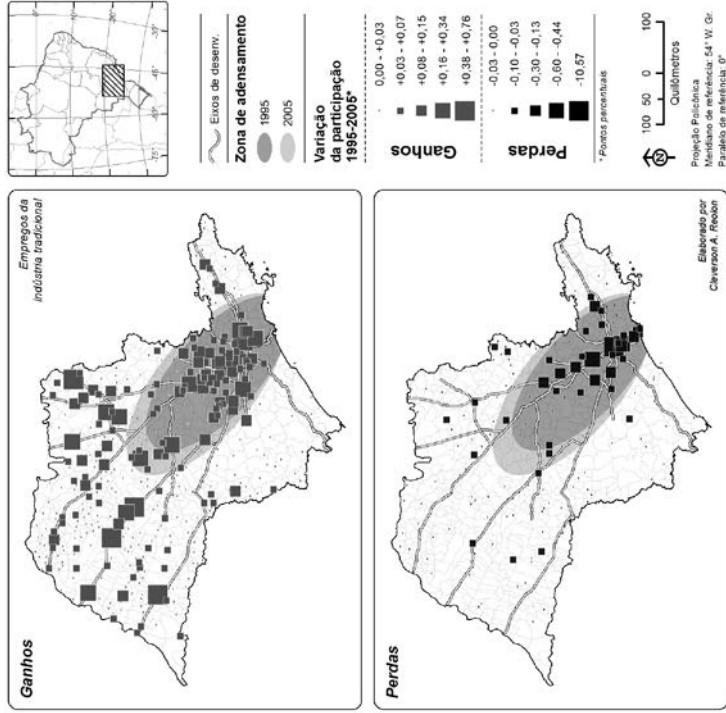
Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005).

FIGURA 5. ESTADO DE SÃO PAULO. DISTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DOS ESTABELECIMENTOS DO GRUPO INDUSTRIAL TECNOLÓGICO. 1995 E 2005



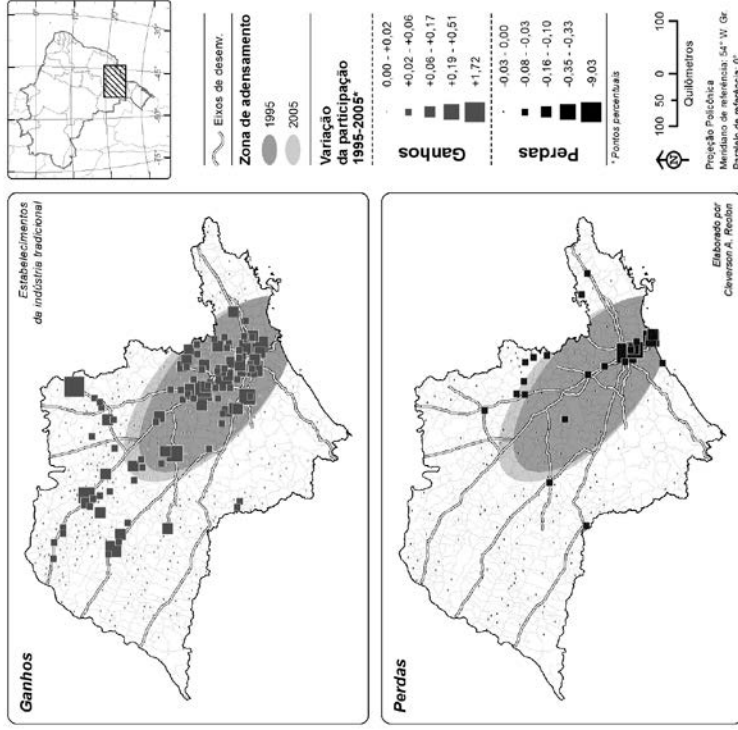
Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005).

FIGURA 6. ESTADO DE SÃO PAULO. VARIÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DOS EMPREGOS DO GRUPO INDUSTRIAL TRADICIONAL. 1995-2005



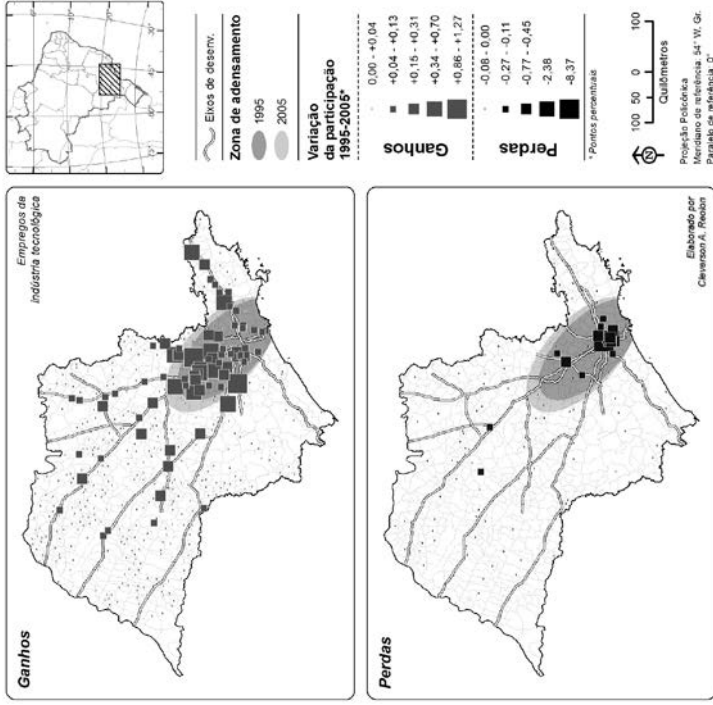
Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005).

FIGURA 7. ESTADO DE SÃO PAULO. VARIÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DOS ESTABELECIMENTOS DO GRUPO INDUSTRIAL TRADICIONAL. 1995-2005



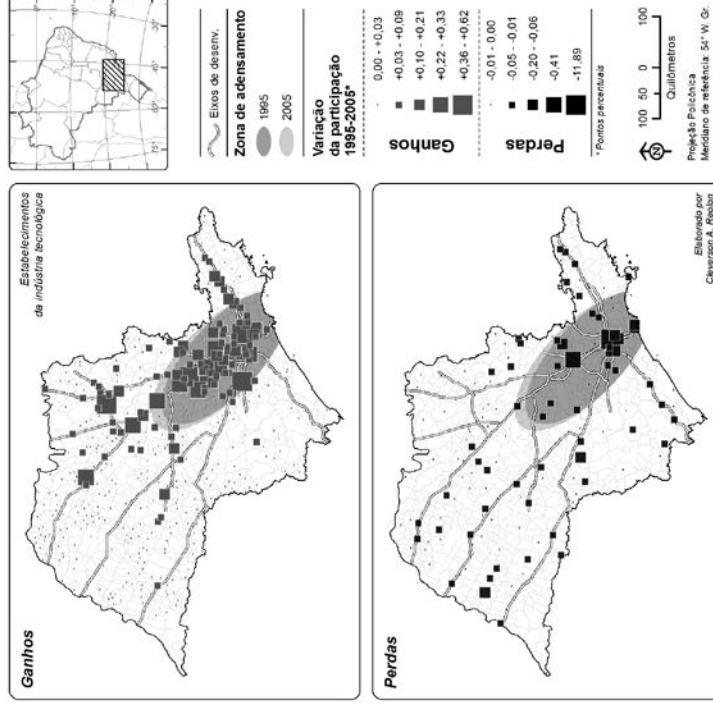
Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005).

FIGURA 8. ESTADO DE SÃO PAULO. VARIACÃO DA DISTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DOS EMPREGOS DO GRUPO INDUSTRIAL TECNOLÓGICO. 1995-2005



Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005).

FIGURA 9. ESTADO DE SÃO PAULO. VARIACÃO DA DISTRIBUIÇÃO MUNICIPAL DOS ESTABELECIMENTOS DO GRUPO INDUSTRIAL TECNOLÓGICO. 1995-2005



Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005).

3. Os eixos de desenvolvimento estaduais e a redistribuição espacial dos empregos e dos estabelecimentos industriais

Viu-se que, embora os denominados eixos de desenvolvimento pareçam ter cumprido papel importante quanto à distribuição industrial no estado de São Paulo, a dinâmica atual da redistribuição impede discernir com clareza se eles continuam atuando como importantes vetores de expansão no âmbito do processo de desconcentração espacial dessas atividades. A hipótese preliminar, levantada com base em constatações visuais da sobreposição dos eixos às áreas de perdas e de ganhos de empregos e de estabelecimentos – em termos de variação absoluta da participação porcentual municipal sobre o total de empregos ou de estabelecimentos do estado – é que os eixos têm se constituído como vetores de expansão dessas atividades. Portanto, justamente a distância que as cidades encontram-se desses eixos influenciariam essas redistribuições.

Do ponto de vista das análises espaciais, o que dificulta a modelagem desses processos, de modo a se investigar com maior acuidade as correlações entre as variáveis pesquisadas, é o fato de que, como visto, a capital e seu entorno não possuem dinâmicas similares àquelas apresentadas pelo interior do estado. Nesse sentido, ao se proceder os cálculos seguintes, o que se tem chamado de macrometrópole – determinada com base no recorte da Fundação Seade (2012), órgão ligado à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional do Governo do estado de São Paulo – foi territorialmente separada do interior do estado.

Inicialmente, procurou-se verificar se tanto a quantidade de empregos e de estabelecimentos industriais, existentes em cada município, quanto a variação absoluta da participação relativa sobre o total do estado, entre os anos de 1995 e 2005, alteravam-se em função da distância que as sedes desses municípios encontravam-se dos eixos de desenvolvimento mapeados. Para tanto, foram realizados testes de regressão estatística. Ratifica-se que a finalidade da execução desses testes não foi encontrar um modelo ideal em que se pudesse prever o processo de distribuição dos empregos ou dos estabelecimentos industriais, mas sim analisar a correlação existente entre as variáveis mencionadas.

O primeiro conjunto de testes, de regressão estatística convencional, genericamente conhecido como modelo de regressão global ou estacionário – isto é, em que a variável espacial não é levada em consideração nos cálculos – apontou serem significativas as correlações entre as variáveis analisadas no âmbito do recorte que designa o interior do estado. Além disso, os sinais dos coeficientes de todas as regressões também estavam de acordo com o que se esperava do ponto de vista teórico; ou seja, eram negativos, indicando uma correlação inversa em que a diminuição da distância das sedes aos eixos resulta num aumento ou da quantidade de empregos ou de estabelecimentos ou, ainda, dos pontos percentuais que refletiriam ganhos de participação sobre o total de empregos ou de estabelecimentos industriais existentes no estado.

Tomando-se o recorte que designa a macrometrópole, resultaram significativas as correlações entre as quantidades de empregos – de ambos os grupos de atividades – e de estabelecimentos do grupo industrial tecnológico. Por outro lado, resultaram não significativos, do ponto de vista estatístico, os testes com o número de estabelecimentos da indústria tradicional e com qualquer das variações relativas de empregos e de estabelecimentos.

Em alusão aos testes que resultaram não significativos, principalmente o caso das correlações entre a quantidade de estabelecimentos da indústria tradicional e a distância das sedes municipais aos eixos de desenvolvimento, merece ser problematizado. Cabe salientar que, embora não significativo, do ponto de vista da satisfação dos parâmetros mínimos estipulados em termos estatísticos, resultou num nível de confiabilidade das correlações bastante alto, de 90%. Desse modo, haja vista que se está falando de um espaço repleto de estabelecimentos industriais, é razoável que consideremos relevar a existência de até 10% de probabilidade de os resultados dos testes serem casuais. Além disso, a história desse processo é conhecida. Em outras palavras, o que se está querendo dizer é que os resultados do teste parecem ser eloquentes, a despeito de não terem resultado significativos segundo as convenções estatísticas estabelecidas.

Ainda sobre esses mesmos resultados, nota-se que, como o sinal do coeficiente que reporta à correlação entre a quantidade de estabelecimentos da indústria tradicional e a distância das rodovias está de acordo com o previsto, ou seja, indica uma relação inversa, ele acaba reforçando as concepções de que o processo de desconcentração espacial das indústrias, historicamente localizadas da capital, deu-se por etapas, inicialmente com destino ao entorno próximo – à região metropolitana paulista – para, depois de saturado esse espaço, dirigirem-se ao restante da macrometrópole, relativamente mais distante da capital e também dos eixos de desenvolvimento. Acrescenta-se a isso – dado o fato de que a correlação entre a quantidade de empregos da indústria tradicional e a distância das sedes municipais às principais rodovias ter sido significativa – a presunção de que foram, majoritariamente, as pequenas empresas que aderiram à segunda etapa do restrito processo de desconcentração espacial descrito. Esse processo, salienta-se, foi histórico, podendo ser periodizado, provavelmente, entre meados da década de 1960 e a década de 1990.

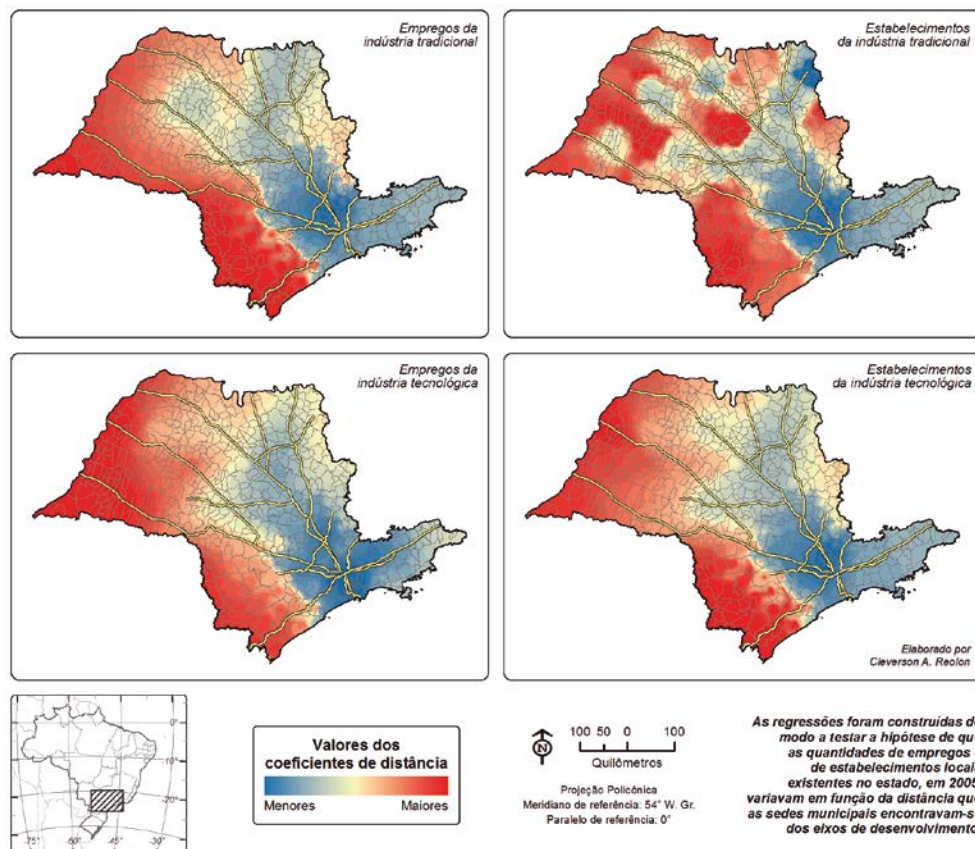
Os demais resultados dos testes que apontaram não ser significativos no âmbito da macrometrópole, notadamente, resultantes da contraposição das variações das participações municipais sobre os totais de empregos e de estabelecimentos do estado às distâncias que as sedes dos municípios onde se localizavam (em relação aos eixos de desenvolvimento), também permitem tecer ou reforçar algumas considerações teóricas a respeito da desconcentração espacial recente das atividades industriais no estado de São Paulo. Esses resultados reforçam as afirmações de que as atividades da indústria tradicional estão se desconcentrando em direção ao interior do estado, para além do perímetro da macrometrópole e, quanto às atividades do grupo industrial tecnológico, levanta-se a

hipótese de que, ou as possibilidades de instalação ao longo dos eixos já estão esgotadas, ou nessa área os eixos já não desempenham mais papel preponderante à atração dessas atividades. Chama-se atenção, todavia, para o fato de que os resultados desses testes de regressão são gerais, ou seja, equacionados com base numa abordagem em que a área de estudo é analisada como um todo, e neste caso, em especial, esse todo é parcial, já que a macrometrópole e o interior do estado foram territorialmente segmentados. É preciso, assim, conjugar esses resultados aos próximos, obtidos mediante os testes de regressão ponderada espacialmente.

Construídos para serem realizados em complementação aos testes de regressão anteriormente mencionados, os testes de regressão espacialmente ponderados, como o próprio nome sugere comportam, em seus cálculos, algoritmos que lidam com as variações locais e regionais dos fenômenos ou processos analisados; ou seja, foram especialmente desenvolvidos tendo em vista as operações realizadas com informações propriamente geográficas, isto é, não estacionárias, em que a localização desempenha papel importante sobre um acontecimento ou realidade. Por essa razão, as regressões ponderadas espacialmente são mais apropriadas do que os testes de regressão global para se analisar as idiosincrasias locais e regionais subjacentes à maior parte dos fenômenos e processos de natureza geográfica.

Desse novo conjunto de regressões, interessou-se em mapear os coeficientes da variável previsora, que seria aquela que designa a distância das sedes municipais às principais rodovias estaduais. Nomeadamente, procura-se evidenciar os coeficientes cujos valores resultaram extremos, para mais ou para menos, isto é, positivos ou negativos. Reforça-se a asserção de que, no caso dos coeficientes positivos, a correlação entre a variável de saída – propriamente as quantidades de empregos e de estabelecimentos locais, conforme o ano de 2005, ou as variações das quantidades relativas de empregos e de estabelecimentos industriais locais, no interregno 1995-2005 – e a variável previsora é direta e sugere que menores distâncias estão associadas a menores quantidades de empregos ou estabelecimentos ou a variações relativas menores ou negativas dessas quantidades. Já quando os valores dos coeficientes são negativos, eles indicariam uma correlação inversa, em que a diminuição das distâncias das sedes aos eixos resulta num aumento ou da quantidade de empregos ou de estabelecimentos ou, ainda, dos ganhos de participação sobre o total de empregos ou de estabelecimentos industriais existentes no estado. Portanto, os coeficientes negativos são aqueles que respondem pela hipótese de que os eixos de desenvolvimento exercem influência sobre a distribuição das atividades da indústria de transformação paulista. Os mapeamentos em questão estão dispostos nas figuras 10 e 11 e, embora resultem de cálculos que tenham sido realizados de modo independente para os recortes territoriais de maior interesse – macrometrópole e interior do estado – estão sendo apresentados de modo conjugado, de modo a se evitar que valores extremos de um recorte sejam interpretados como intervalos de classe inapropriados ao do outro recorte.

FIGURA 10. ESTADO DE SÃO PAULO. RESULTADOS PARCIAIS DAS REGRESSÕES PONDERADAS ESPACIALMENTE, PARA ANÁLISE DAS QUANTIDADES DE EMPREGOS E DE ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS LOCAIS, CONFORME O ANO DE 2005

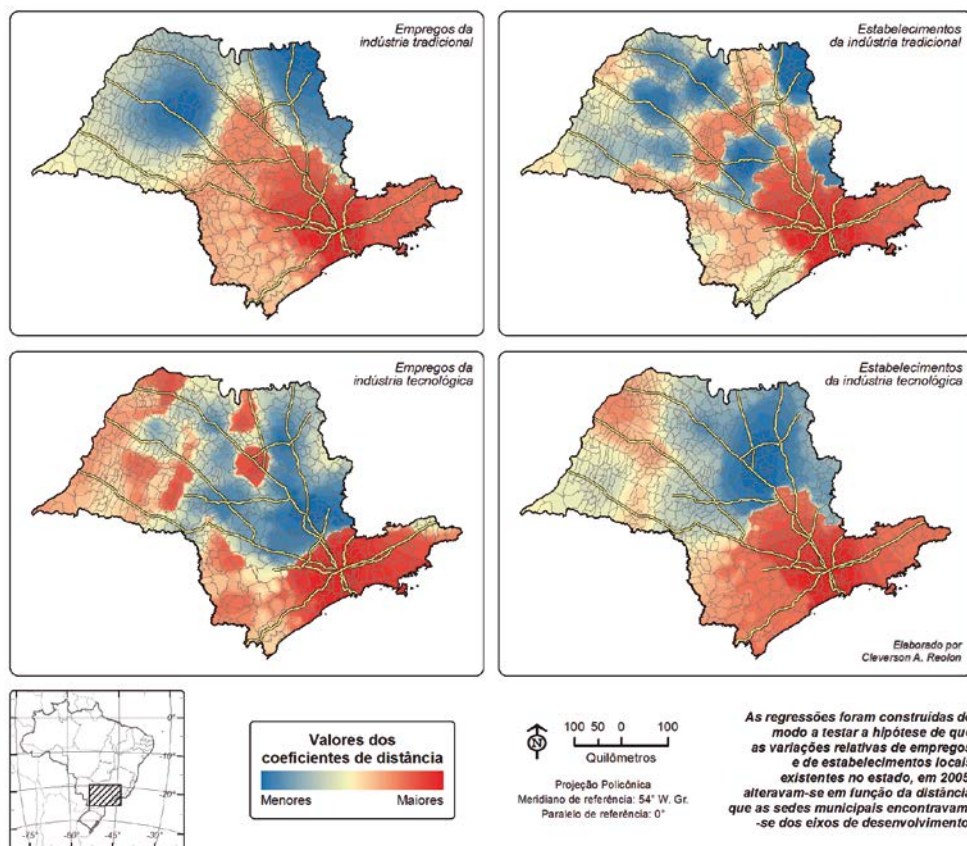


Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005); Ministério dos Transportes (2013).

Em geral, os resultados sugerem ser bastante fortes as correlações existentes entre as distribuições dos empregos e dos estabelecimentos municipais e suas distâncias aos eixos de desenvolvimento na macrometrópole paulista, assim como a distribuição dos empregos das indústrias tradicional e tecnológica, e também dos estabelecimentos da indústria tecnológica, ao norte e noroeste da capital, em corredores limitados pelas rodovias Washington Luís e Marechal Rondon, em direção a São José do Rio Preto e região, e pelas rodovias Anhanguera e Brigadeiro Faria Lima, em direção ao estado de Minas Gerais, passando por Ribeirão Preto. A propósito da distribuição dos estabelecimentos da indústria tradicional pelo interior do estado de São Paulo, observa-se que a dispersão sugerida em função da disposição dos eixos de desenvolvimento é maior do que em relação

aos casos anteriores, mas mobilizada por localidades e regiões específicas do território, sobressaindo-se as regiões de São Carlos, Araraquara, Ribeirão Preto-Sertãozinho, Franca, São José do Rio Preto, Jaú, Bauru, Marília, Birigui-Araçatuba e Presidente Prudente.

FIGURA 11. ESTADO DE SÃO PAULO. RESULTADOS PARCIAIS DAS REGRESSÕES PONDERADAS ESPACIALMENTE, PARA ANÁLISE DAS VARIAÇÕES DAS QUANTIDADES RELATIVAS DE EMPREGOS E DE ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAIS LOCAIS, CONFORME O INTERREGNO 1995-2005



Fonte de dados: RAIS (1995; 2005). Base cartográfica: IBGE (2005); Ministério dos Transportes (2013).

Passando-se à interpretação do segundo conjunto de regressões locais, que designam a influência que as proximidades aos eixos de desenvolvimento exercem sobre as variações das quantidades relativas de empregos e de estabelecimentos industriais municipais, segundo o interregno 1995-2005, observa-se que as constatações anteriores sobre a macrometrópole – obtidas mediante aplicação de testes de regressão globais – são parcialmente

ratificadas. Pelo valor dos coeficientes, a variação dos empregos da indústria tecnológica, ao contrário das demais, parece estar fortemente correlacionada à disposição das rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Washington Luís, na altura dos municípios de Piracicaba, Limeira e Rio Claro.

Quanto ao interior do estado, em se tratando da indústria tradicional, chama atenção, quanto à variação dos empregos, a magnitude dos coeficientes das regiões de Birigui-Araçatuba e de Franca e, quanto aos estabelecimentos, essas duas mais as regiões de São José do Rio Preto e de Jaú. Há, também outras com menor destaque, como de Mogi-Guaçu, de Catanduva e de Marília. A respeito da indústria tecnológica, ressaltam-se as magnitudes das correlações entre as variações dos empregos calculadas em função da proximidade aos eixos de desenvolvimento nas regiões de Ribeirão Preto-Sertãozinho, Bauru e São José do Rio Preto, e quanto às variações relativas dos estabelecimentos, ressaltam-se as regiões de Ribeirão Preto-Sertãozinho, de Araraquara e de São José do Rio Preto.

4. Lendo o espaço mediante comparações das taxas geométricas de crescimento anual dos empregos e dos estabelecimentos industriais

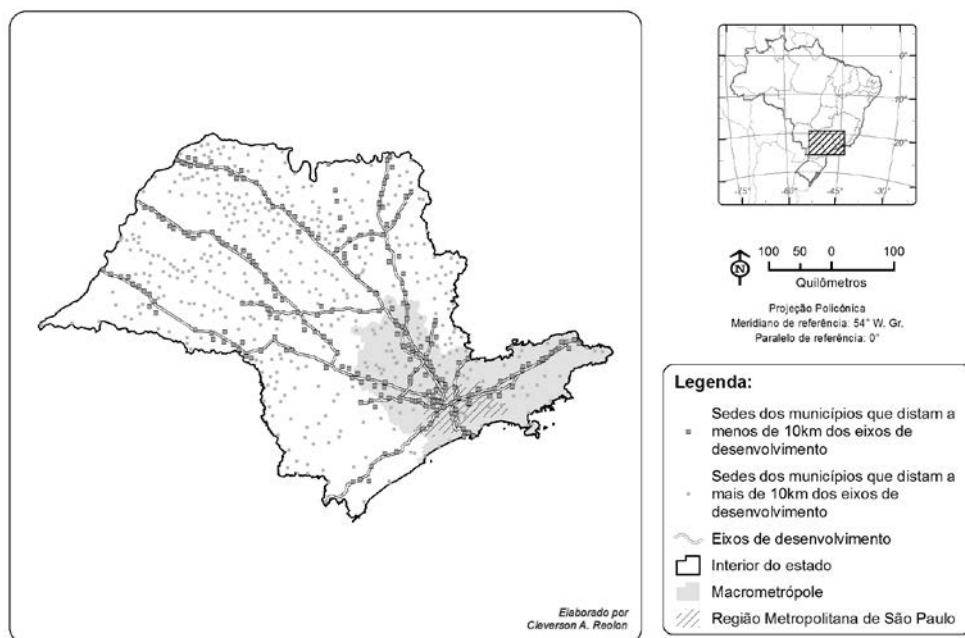
Para se buscar dirimir eventuais dúvidas e levantar ainda mais evidências de que os denominados eixos de desenvolvimento têm exercido influência sobre a desconcentração espacial industrial recente de São Paulo, rumo às áreas interioranas do estado, um último ensaio foi realizado. Nessa última análise, o território paulista foi territorialmente recortado entre o interior e a macrometrópole e, novamente internamente à macrometrópole, isolando-se os municípios cujas sedes distavam menos de 10 quilômetros das principais rodovias (Figura 12).

O intuito desses procedimentos foi viabilizar a composição de um quadro de informações em que o impacto dos eixos pudesse ser novamente verificado mediante a comparação das taxas geométricas de crescimento anual dos empregos e dos estabelecimentos, calculadas para os anos compreendidos entre 1995 e 2005, de cada segmento do território. Para efeitos de assimilação da magnitude das taxas encontradas, também foram calculadas as taxas geométricas de crescimento anual da população.

Os resultados mostram que os municípios situados próximos aos eixos de desenvolvimento crescem, anualmente, mais que todos os demais segmentos territoriais do estado no que tange aos empregos da indústria tecnológica (4,33%) e aos estabelecimentos da indústria tradicional (2,84%) (Gráfico 1). Quanto ao primeiro, supera em muito a taxa de crescimento registrada no Brasil (1,84%). No que diz respeito à taxa geométrica de crescimento anual dos estabelecimentos da indústria tecnológica, destaca-se o recorte que designa o restante da macrometrópole, que inclui todos os seus municípios, exceto aqueles que fazem parte da Região Metropolitana de São Paulo. Apresentando uma

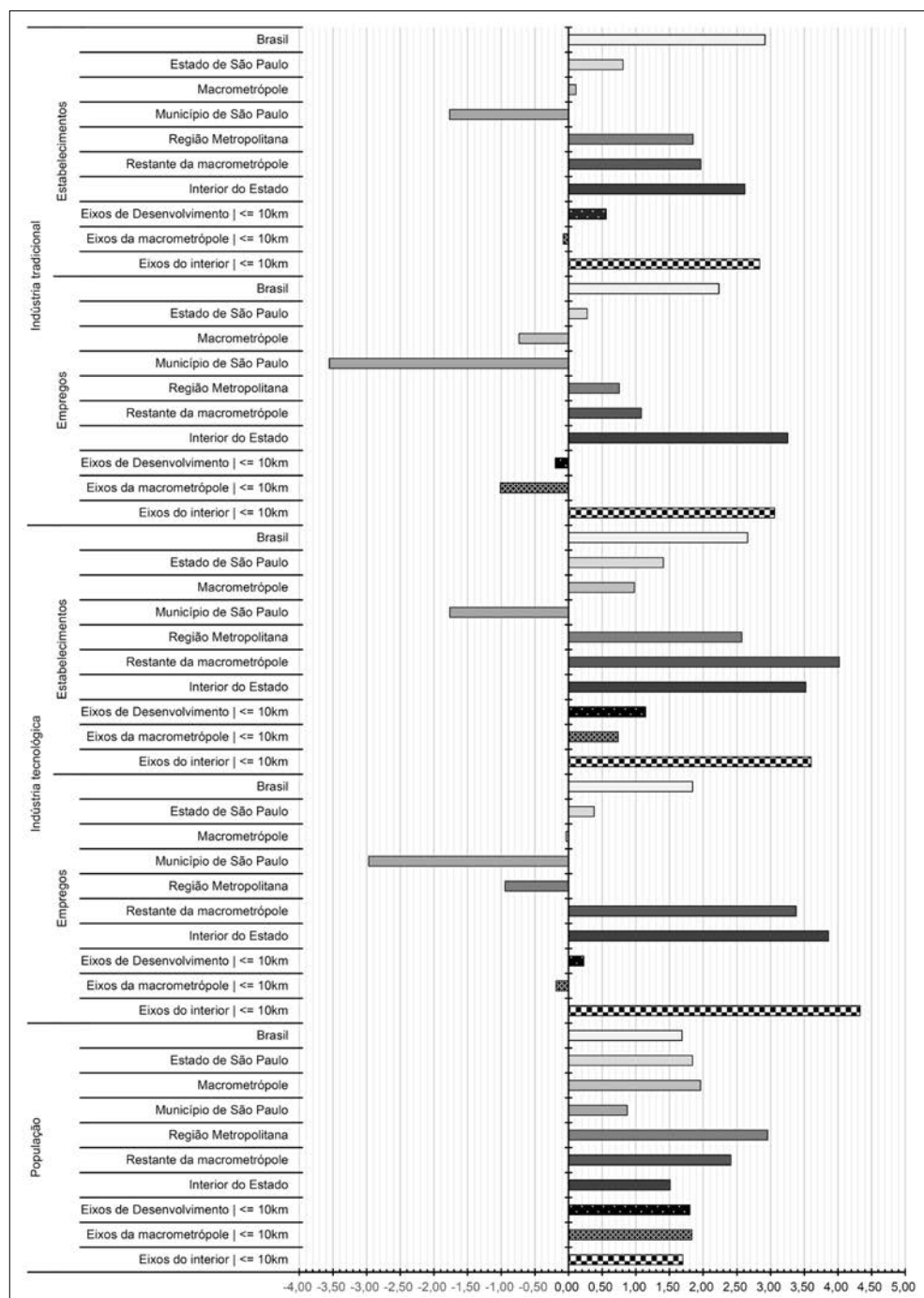
taxa geométrica de 4,02% ao ano, este segmento do território cresceu bem mais que o segmento relativo aos municípios próximos dos eixos de desenvolvimento da macrometrópole (1,14%). Isso reforça as hipóteses aventadas anteriormente, de que ou as possibilidades de instalação ao longo dos eixos da macrometrópole já se esgotaram ou, aí, os eixos já não desempenham mais papel preponderante à atração dessas atividades de alta tecnologia. Acrescenta-se que o crescimento do interior do estado também foi importante (3,53%), mas abaixo do crescimento do conjunto de municípios interioranos localizados próximos aos eixos, que cresceram à taxa de 3,60% ao ano. Por fim, no que respeita aos empregos da indústria tradicional, no conjunto, o interior do estado apresentou crescimento anual mais elevado (3,26%) que dos municípios dessa área situados próximos aos eixos (3,06%), o que não quer dizer que os eixos não estejam exercendo influência sobre a desconcentração espacial dessas atividades, já que é preciso se levar em conta o fato de que essa desconcentração é eletiva, privilegiando certos pontos ou áreas do território.

FIGURA 12. ESTADO DE SÃO PAULO. SEGMENTAÇÕES TERRITORIAIS – MACROMETRÓPOLE E INTERIOR DO ESTADO – E EIXOS DE DESENVOLVIMENTO



Base cartográfica: IBGE (2005); Ministério dos Transportes (2013).

GRÁFICO I. ESTADO DE SÃO PAULO. SEGMENTAÇÕES TERRITORIAIS – MACROMETRÓPOLE E INTERIOR DO ESTADO – E EIXOS DE DESENVOLVIMENTO



Fonte de dados: IBGE (2009a; 2009b); RAIS (1995; 2005).

5. Considerações finais

Como conclusão do que foi exposto, pode-se afirmar que a redistribuição de estabelecimentos e empregos industriais no estado de São Paulo obedeceu, no período de 1995 a 2005, ao condicionamento territorial da rede urbana, já consolidada pelos eixos de desenvolvimento, e ao papel da macrometrópole paulista.

Mesmo que o período considerado não tenha sido longo – pouco mais de uma década –, foi possível verificar as tímidas tendências de desconcentração espacial da indústria tecnológica, praticamente reafirmando a concentração espacial já existente – na macrometrópole – e a maior dispersão da indústria tradicional pelo interior do estado. Esse fenômeno foi induzido pelas políticas econômicas do Estado, como um todo (considerados os diferentes governos do período em questão), que condicionaram, por sua vez, os fatores de localização industrial e os princípios – aglomeração, acessibilidade, interação espacial, hierarquia e competitividade – que os potencializaram no período, o que pode ser claramente visto em termos de mundialização do capital.

As bases teóricas, demonstradas pela análise da informação geográfica, contemplam o que foi proposto na introdução deste texto. A ênfase, neste momento, é que se deve ter em conta a relação direta entre o que foi estruturado como modelo explicativo e o que foi demonstrado pelas informações geográficas espacializadas nos cartogramas e apresentadas no gráfico. Em síntese, do ponto de vista empírico, entende-se que as análises reuniram evidências suficientes para sustentar a tese de que, pelo menos alguns, ou parte de alguns, dos eixos de desenvolvimento previamente identificados como tal, têm se constituído como importantes vetores do processo de redistribuição da indústria de transformação paulista.

Referências bibliográficas

- BRANDÃO, C. A.; OLIVEIRA, H. S. de. (2005): «Divisão inter-regional do trabalho no Brasil nos anos 90: perdas de quantidade e qualidade nos investimentos, empregos e instrumentos de regulação». In: RIBEIRO, A. C. T. et al. (org.) *Globalização e território. Ajustes periféricos*, Rio de Janeiro, Arquimedes/IPPUR, p. 355-389.
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego (MTE): *Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)* – Bases Estatísticas: 1995. Disponível em <<https://sgt.cag.ed.com.br/index.htm>>, [consulta: 10/07/2013].
- BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego (MTE): *Relação Anual de Informações Sociais (RAIS)* – Bases Estatísticas: 2005. Disponível em <<https://sgt.cag.ed.com.br/index.htm>>, [consulta: 10/07/2013].
- BRASIL. Ministério dos Transportes: *Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)*: 2013. 1 CD-ROM.

- FUNDAÇÃO SEADE (2012): *Estudo da morfologia e da hierarquia funcional da rede urbana paulista e da regionalização do estado de São Paulo*, São Paulo.
- IBGE. Departamento de Estatística. Coordenação de População e Indicadores Sociais: *Estimativas das populações residentes, em 1º de julho de 1992 a 1995, segundo os municípios*. Disponível em <www.ibge.gov.br>, [consulta: 10/09/2009a].
- IBGE. Departamento de Estatística. Coordenação de População e Indicadores Sociais: *Estimativas das populações residentes, em 01.07.2005, segundo os municípios*. Disponível em <www.ibge.gov.br>, [consulta: 10/09/2009b].
- IBGE. *Malha municipal digital do Brasil: situação em 2005 – Projeção geográfica e poligônica*, 1: 2.500.000, Rio de Janeiro. 1 CD-ROM.
- LOUREIRO, M. R., ABRUCIO, F. L. (2004): «Política e reformas fiscais no Brasil recente», *Revista de Economia Política*, v. 24, n. 1, p. 50-72.
- MENDONÇA, H. F. de; PINTON, O. V. F.: *O comportamento da política fiscal brasileira no século XXI: uma análise a partir do impulso fiscal*. Disponível em <file:///C:/Users/hp/Desktop/Documents/EVENTOS/55%20ICA%2020EI%20Salvador/Desajuste%20fiscal%20anos%202000%20ANPEC.pdf>, [consulta: 15/01/2015].
- REOLON, C. A. (2013): *Produção industrial e comando do capital no Brasil: uma análise espacial*, São Paulo, Cultura Acadêmica.
- SPOSITO, E. S. (2014): *Rede urbana e eixos de desenvolvimento: dinâmica territorial e localização da indústria e do emprego no Estado de São Paulo*, Presidente Prudente, GAsPERR – (texto inédito).

4

CIDADES MÉDIAS E DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DO COMÉRCIO DE ELETRODOMÉSTICOS NO BRASIL¹

LINA PATRICIA GIRALDO LOZANO

**Universidade Estadual Paulista,
Presidente Prudente, Brasil**

ELISEU SAVÉRIO SPOSITO

**Universidade Estadual Paulista,
Presidente Prudente, Brasil**

1. Introdução

Segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), as atividades que compreendem o comércio varejista são aquelas relativas às vendas de produtos em pequenos lotes destinados ao consumidor final para uso pessoal e/ou doméstico representando, portanto, o último elo da cadeia de distribuição. O varejo inclui tanto o comércio tradicional em lojas abertas ao público como o varejo por meios não tradicionais por catálogo, porta-a-porta, televisão, telefone, internet etc.

O interesse, neste texto, é destacar a importância do comércio varejista no Brasil em seus aspectos gerais e, em específico, o comércio varejista de eletrodomésticos que, desde 2004, acompanha o crescimento econômico experimentado pela economia brasileira, a elevação do nível de emprego e de renda da população, e a facilidade de acesso ao crédito, sobretudo em segmentos como de veículos e eletrodomésticos, que são mais dependentes das condições de crédito.

1 Resultados de pesquisa financiada pela FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo).

Aliadas ao crédito estão as exceções impositivas decretadas pelo governo federal visando estimular o consumo. Desde 2008, por exemplo, estabeleceu-se uma redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) com o objetivo de estimular a venda e o consumo de bens como os automóveis e os eletrodomésticos de linha branca. Acompanhando este tipo de política, aparece também o programa federal *Minha Casa Melhor* que aponta no mesmo sentido.

Em qualquer caso, como são produtos de alto valor agregado, os eletrodomésticos comprometem uma boa parte da renda do consumidor. Sendo assim, geralmente são adquiridos via crédito e financiados em longo prazo.

Além dessas características, a distribuição espacial das sedes das grandes redes reforça o papel centralizador da metrópole São Paulo e outras metrópoles regionais, em primeiro lugar, e de cidades médias em segundo plano. Quando o enfoque é o Estado de São Paulo, o papel da metrópole continua destacado, mas as cidades médias situadas ao longo dos eixos de desenvolvimento também exercem papel decisivo na localização das lojas das grandes redes. É, portanto, procurando relacionar a distribuição espacial das sedes de empresas, das lojas das redes de eletrodomésticos e o papel das cidades que elaboramos este texto.

2. Relevância do setor varejista na economia do Brasil

O setor terciário e, dentro dele, o comércio varejista tem um peso importante dentro do crescimento da economia brasileira. De forma geral, os serviços foram responsáveis, durante os últimos anos, por quase 70% do PIB do país, sendo o comércio aquele que possui a maior participação, com 38%. Durante o período de 2002 a 2012, a taxa média de crescimento do comércio foi de 4,5% ao ano, superior ao crescimento do PIB, que foi de 3,6%². Essa mesma dinâmica acompanha o setor do comércio varejista, que aumentou 106% durante os últimos 10 anos, muito acima do PIB, que apresentou um crescimento de 44%³.

Hoje em dia, o varejo representa a maior parte da receita operacional líquida do comércio (levemente superior àquela do comércio atacadista) e do valor adicionado bruto, chegando a responder por cerca de 26% do PIB do Brasil⁴. Neste sentido, o peso do

2 Dados da Federação de Comércio de Rio de Janeiro (Fecomércio-RJ) e da Fundação Getúlio Vargas. Disponíveis em: <http://g1.globo.com/jornal-da-globo/noticia/2013/10/setor-de-comercio-cresce-mais-do-que-o-pib-nos-ultimos-dez-anos.html>

3 É significativo, também, o crescimento do comércio eletrônico no Brasil que, entre 2008 e 2012, incrementou suas vendas de 8 para 28 bilhões de reais. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-da-globo/noticia/2013/10/setor-de-comercio-cresce-mais-do-que-o-pib-nos-ultimos-dez-anos.html>

4 Disponível em: <http://propmark.uol.com.br/mercado/47884:brasil-passa-pela-qdecada-do-varejoq>

varejo na economia do Brasil pode ser equiparado ao desenvolvimento deste setor nos países centrais como os Estados Unidos onde já em 2009 o varejo representava 28,2% do PIB do país, a Espanha, com 33,4%, o Reino Unido com 32,9%, a Itália com 31,3%, a França com 30,5%, a Alemanha com 24,9% e o Japão 26,7%⁵.

Segundo séries históricas da Pesquisa Mensal de Comércio do IBGE, o varejo no Brasil vem experimentando uma expansão importante desde 2004 quando seu crescimento foi de 9,3% em relação ao ano anterior. No ano de 2007, com outro pico de crescimento que foi de 9,7%, já representava 41.1% da receita líquida do comércio, com crescimento nominal de 86% em relação a 2003. O número de empresas aumentou em 21% nesse mesmo período, respondendo por 84,4% das empresas em 2007. Já em relação ao pessoal ocupado, houve um aumento de 40%, atingindo 75,7% do total de pessoas ocupadas no comércio (seis milhões de postos de trabalho)⁶. Contudo, o maior pico de crescimento foi em 2010, quando experimentou um aumento de 10,9%, o maior valor acumulado desde 2001 (ver gráfico 1).

Já no ano de 2011, o comércio varejista representava 42,7% da receita líquida do setor do comércio; apesar desse aumento, o número de empresas decresceu em 4,7% nesse mesmo período, respondendo por 79,7% do total das empresas do setor comercial. Em relação ao pessoal ocupado, o varejo ficou com 73,6% do total do comércio⁷. Em termos gerais e levando em conta as dificuldades enfrentadas pela economia do país após a crise mundial, pode-se dizer que os resultados gerais do comércio varejista têm sido significativos, sobretudo, quando se trata do número de empresas, da absorção da maior parte do pessoal ocupado e da maior participação nos salários, retiradas e outras remunerações. Sendo assim, este tipo de comércio foi responsável, no período de 2004 a 2014, pela criação de 3,7 milhões de empregos formais, sendo atualmente o maior empregador privado do país⁸.

Durante o período de 2007 a 2011, de acordo com o IBGE, três segmentos se destacaram dentro do comércio varejista: hipermercados e supermercados; combustíveis e lubrificantes e lojas de departamento, eletrodomésticos e móveis. Juntos, responderam por mais da metade (56,0%) da receita líquida de revenda total do comércio varejista em 2011 (24,5%, 16,8% e 14,7%, respectivamente). No entanto, apesar da elevada participação dessas atividades na receita, elas representaram apenas 16,5% de empresas do segmento. Em relação à massa salarial, foram destaque os segmentos de hipermercados e supermercados, comércio de tecidos, artigos do vestuário e calçados e o segmento de lojas de departamentos, eletrodomésticos e móveis, com 16,3%, 16,6% e 16,0% de participação, respectivamente. Hipermercados e supermercados também responderam

5 Disponível em: <http://www.dci.com.br/opiniao/varejo-mostra-seu-peso-economico-id193664.html>

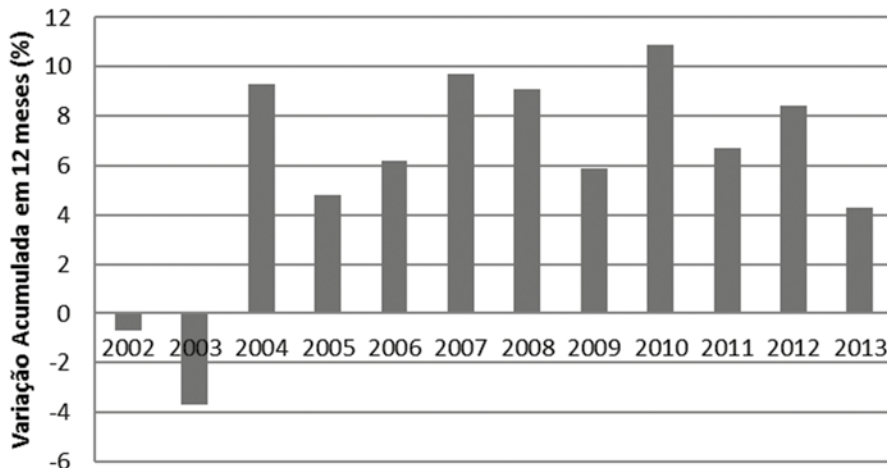
6 IBGE (2007). Pesquisa Anual de Comercio, 2007.

7 IBGE (2011). Pesquisa Anual de Comercio de 2011.

8 Disponível em: <http://propmark.uol.com.br/mercado/47884:brasil-passa-pela-qdecada-do-varejoq>

pela maior média de pessoas ocupadas por empresa (77 pessoas), acima da média do comércio varejista, que foi de 6⁹.

GRÁFICO I. CRESCIMENTO MULTIANUAL DO VAREJO BRASILEIRO



Fonte: IBGE, Pesquisa Mensal do Comércio 2003/jan-2014/jun. Elaboração: Lina P. Giraldo Lozano.

Segundo o IBGE, durante o período de 2007 a 2011, no segmento de lojas de departamentos, eletrodomésticos e móveis, em específico, observou-se crescimento do valor adicionado de 15,5% e do número de pessoas ocupadas de 6,2%, atingindo a taxa de variação de 8,7% da produtividade do trabalho. Só em 2011, o comércio de lojas de departamentos, eletrodomésticos e móveis em específico já contava com 163.380 (13,0%) empresas, registrou R\$ 132,7 bilhões de receita de revenda, ocupou mais de um milhão (14,2%) de pessoas e despendeu R\$ 13,0 bilhões (16,0%) em salários, retiradas e outras remunerações¹⁰.

Segundo o mesmo instituto, poder-se-ia dizer que, no período de 2007 a 2011, o setor varejista brasileiro manteve um ritmo de crescimento estável, levando em conta, sobretudo, o desempenho favorável do mercado de trabalho, e o crescimento da população ocupada e dos rendimentos reais. Contudo, o que observamos, no caso específico do comércio de eletrodomésticos e móveis, é que o resultado obtido tem sido favorecido, especialmente, pelos programas de redistribuição de renda, pela extensão e generaliza-

9 IBGE (2011), Op. Cit.

10 IBGE (2011), Op. Cit.

ção do crédito entre a população e, sobretudo, por medidas estabelecidas pelo governo federal visando estimular o consumo. Este é o caso, por um lado, da redução na taxaço do imposto sobre produtos industrializados (IPI) referente aos eletrodomésticos e, pelo outro, do programa *Minha Casa Melhor*. Estes temas vão ser desenvolvidos com maior detalhe nos próximos itens.

3. Concentração e centralização espacial das redes comerciais no Brasil

A evolução do varejo brasileiro tem os mesmos padrões verificados em outros países do mundo: concentração e monopolização do capital. Sendo assim, empresas varejistas de pequeno e médio porte, de capitais nacionais e de origem familiar foram compradas ou incorporadas progressivamente por redes comerciais que atuam em diferentes ramos do comércio, especialmente, do que veio a ser denominado como super ou hipermercado. Esta dinâmica tem sido alimentada pelo investimento direto estrangeiro que aumentou substancialmente nesse setor, principalmente desde o início da década de 1990.

Mas como explicar o crescimento dos grupos econômicos que atuam no setor do varejo em mercados emergentes como o do Brasil? Para responder essa pergunta vamos partir da ideia de que, apesar do comércio se apresentar muitas vezes como uma atividade econômica isolada, ele é parte integrante do processo de produção que tende a se tornar monopólio de certos grupos econômicos, fato constatado a partir da tendência das empresas controlarem todas as fases do circuito produtivo. Este processo não é novo. Vamos a explicar.

De acordo com Aoki & Sposito (1981), podemos inferir que as origens das redes de comércio varejista no Brasil remontam ao início do século XX com a Clark, empresa que, por volta de 1904, simultaneamente à montagem da sua indústria de produção de calçados, decide implantar em São Paulo a primeira das suas redes. Depois, entre 1910 e 1920, seria o grupo Lündgren (Casas Pernambucanas) que passaria a investir nos negócios do comércio. O principal objetivo do surgimento dessas redes era abastecer o mercado interno em plena expansão na região sudeste do país, principalmente pelo Estado de São Paulo. Neste sentido, as primeiras das filiais foram instaladas em cidades de novas áreas abertas, principalmente, pelas frentes pioneiras do café no oeste desse estado.

A intenção fundamental das novas redes de comércio varejista era atingir a população rural do oeste paulista que, nessa época, chegou a ser muito numerosa. O fato de essas áreas contarem com um mercado consumidor em pleno crescimento foi que deu origem às primeiras redes de comércio atacadista que começaram a implantar as lojas nas suas regiões de origem: Araçatuba, Nova Granada, São José do Rio Preto e Promissão, por exemplo. Rapidamente essas empresas ampliaram seus negócios, o que condicionou a

mudança das suas matrizes para a cidade de São Paulo. Este processo diz respeito a uma primeira etapa de concentração e centralização espacial do capital na capital paulista que estava se constituindo como o principal centro urbano do país, tanto do ponto de vista industrial como comercial.

Ocorre, portanto, uma concentração espacial das atividades econômicas definida pela centralidade da cidade de São Paulo que se produz para garantir a acumulação do capital mas há, também, uma hierarquização do espaço de acordo com a distribuição de diferentes funções econômicas, políticas e administrativas. Este movimento aparece comumente relacionado com as condições de desenvolvimento desigual contemplado em diferentes escalas que podem ir desde a urbana à regional e nacional e se estender até a escala mundial e que responde, como já afirmou Harvey (2005, p. 53), seguindo a Marx: com a ampliação do mercado para sua própria realização, onde “os fluxos no espaço crescem de modo notável, enquanto os mercados se expandem espacialmente e a periferia em relação ao centro fica circunscrita por um raio constantemente em expansão”.

Imediatamente após a indústria brasileira experimentar, na década de 1940, seu primeiro período de expansão, conquistando tanto o mercado interno como o de exportação, é que se dá início à implantação das primeiras redes de supermercados e de eletrodomésticos no Brasil. São os anos de 1950 a 1960, tempo da abertura ao capital internacional, da modernização, tanto no campo quanto na cidade, implicando em um processo de urbanização acelerado que significa a *transformação dos costumes* e dos *ritmos de vida*.

Em termos gerais, a segunda metade do século XX se caracteriza pela expansão em grande escala das atividades industriais e comerciais no Brasil, pela extensão do processo de urbanização e do modo de vida urbano, pela entrada da mulher no mercado de trabalho e pela consequente ascensão de uma classe média que, influenciada fortemente pelos meios de comunicação de massa, demanda pelo consumo de produtos novos. Este é o momento de uma revolução na indústria e no comércio de todo tipo de produtos, especialmente alimentos, vestuário e eletrodomésticos que se beneficia de um mercado interno em pleno crescimento.

Desta maneira, conforme Aoki & Sposito (1981), a década de 1960 foi o período de progresso das redes comercializadoras de alimentos, confecções e eletrodomésticos. Entre 1960 e 1970, por exemplo, houve uma expansão importante na cidade de São Paulo das principais redes de supermercados como a Peg Pag e a Pão de Açúcar. Paralelo a esta dinâmica que acontecia na capital, surgiram no interior outras redes de menor porte que, aos poucos, foram adquirindo uma função regional. Isto ocorreu ao mesmo tempo em que surgiram muitas redes de expressão local.

O processo de expansão e de consolidação das redes de comércio varejista que implica na emergência dos primeiros grupos econômicos responde a um estágio específico do desenvolvimento econômico que diz respeito à dinâmica de concentração e centraliza-

ção social e espacial do capital que se inicia no começo do século XX e se aprofunda depois no momento de explosão da urbanização nos anos 1950, quando o processo de modernização no campo acelera o processo de migração campo-cidade o que provoca, segundo Aoki & Sposito (1981), o fechamento de muitas empresas comerciais e de serviços nos núcleos urbanos menores em favor da concentração crescente do comércio e dos serviços de distribuição nas capitais regionais que, por sua vez, ampliaram seus mercados consumidores.

Esse processo de concentração e centralização do capital viu-se acentuado após a década de 1960. Como exemplo, de acordo com as autoras, vemos como os grupos Pão de Açúcar, no segmento dos supermercados e Arapuá, no de móveis e eletrodomésticos, são parte dessas empresas que cresceriam à base de incorporações de empresas concorrentes que se encontravam em dificuldades financeiras. Ao mesmo tempo em que se denotava o crescimento interno, esses grupos continuariam sua expansão abrindo novas filiais e adentrando em outros setores da economia como o imobiliário, o financeiro, o industrial e os serviços.

O caso de concentração e centralização de capital nas redes de comercialização de eletrodomésticos é mais evidente devido ao alto grau de capitalização e à baixa margem de lucros das empresas. Isto fez com que muitos pequenos e médios negócios entrassem em falência, deixando o caminho aberto para as grandes redes como a Arapuá ou aos grandes estabelecimentos como Mappin, Sears e Mesbla, “cujos custos operacionais são compensados pelo grande volume de vendas, e por algumas facilidades oferecidas pelas indústrias de quem compra em grandes quantidades” (Aoki & Sposito, 1981, p. 101). Outra maneira dessas empresas atingirem maiores lucros foi adotar a diversificação das suas linhas de produtos e da linha de vendas.

Até a década de 1970, contudo, a maior parte do capital investido no comércio era de origem nacional. A primeira grande empresa varejista internacional a investir no Brasil foi o grupo francês Carrefour em 1975. Desde então, a rede expandiu rapidamente seus negócios, por um lado abrindo novas lojas e, por outro, adquirindo outras redes varejistas de origem nacional e estrangeira. Depois do Carrefour, outros grupos econômicos de caráter multinacional começaram a investir no Brasil. Sendo assim, redes varejistas como Wal-Mart, Sonae, Royal Ahold e o grupo Casino Guichard Perrachon & Cie entraram no mercado brasileiro.

A tendência à concentração do mercado em mãos de grandes grupos econômicos é evidente desde 1990. A crise monetária e cambial dessa década trouxe sérias consequências para o mercado do varejo brasileiro. Por conta da desvalorização do real (moeda brasileira) frente ao dólar, muitas empresas do setor ficaram inadimplentes e foram à falência rapidamente, fato que é aproveitado pelos grandes grupos econômicos que adquirem pequenas e médias redes de comércio varejista e começam a expandir seus negócios rapidamente. Este processo é mais notório, sobretudo, a partir de 1994, com a implementação do Plano Real que reduziu a inflação e possibilitou a entrada de

capitais estrangeiros. É assim que esse período se constitui no momento de inflexão no comércio varejista, pois ele significou o acirramento do processo de concentração e centralização do capital visto, de acordo com Aguiar (2008), no aumento da taxa de concentração das cinco maiores redes supermercadistas, que passou de 27% para 39% entre 1997 a 1999.

Em termos gerais, a propensão é a concentração e centralização social do capital no âmbito do comércio varejista, assim como acontece com outros setores da atividade econômica como o financeiro ou o industrial. Para se realizar, este fenômeno depende da produção de uma centralidade urbana que, além da atividade econômica, concentre também populações, informações e serviços, ou seja, em termos gerais, um mercado. No Brasil, a tendência do século XX é a concentração e centralização das atividades econômicas em uma região específica que corresponde ao Estado de São Paulo, especialmente a área metropolitana de sua capital. No entanto, a partir da década de 1980 este fenômeno parece se reverter: apesar da centralização se manter na área metropolitana, em princípio se detectaria a propensão à *desconcentração espacial do capital*, especialmente do capital industrial¹¹.

A desconcentração espacial é mais evidente em épocas de crise econômica e se explica pela necessidade que tem o capital de se expandir territorialmente para auferir uma maior taxa de lucros. Essa expansão implica, dialeticamente, na retração, no recuo que se entende como um processo de reconcentração espacial. Este fenômeno pode ser analisado para o caso de São Paulo onde, segundo Sposito (2004, p. 223), a concentração e centralização social do capital não têm impedido os movimentos de desconcentração e reconcentração espacial dos capitais fixos no conjunto do estado e a centralização espacial dos capitais produtivos e financeiros na metrópole paulista.

De acordo com Smith (1988), é nesse vaivém, entre o avanço e a contração dos processos de concentração e centralização espaciais do capital que se produzem as transformações no espaço. Durante a época de avanço assistimos à tendência à equalização espacial, enquanto nas épocas de retração o que vemos é a predisposição à diferenciação espacial. Segundo esse autor, é especialmente nos momentos de retração quando se

11 De acordo com Sposito (2004), durante o período de 1950 a 1965, foi o Estado de São Paulo onde se concentrou a maior parte das atividades modernas que sustentava o desenvolvimento industrial. E, dentro do estado, a cidade de São Paulo foi a que comandou dito processo, expandindo-se territorialmente até atingir a magnitude de uma metrópole devido aos fatores derivados de uma economia de aglomeração. Contudo, esta dinâmica tende a se modificar a partir da década de 1980, quando se inicia um movimento de desconcentração espacial dos capitais fixos associados ao setor industrial em função do crescimento da participação de outros estados como Bahia, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Isto não significa que a metrópole de São Paulo deixe de comandar a atividade industrial no Brasil, o que se adverte é a divisão das suas funções produtivas com outros centros da rede urbana do estado. Desta maneira, o que vemos é a existência de um movimento de concentração, desconcentração e reconcentração espacial da atividade industrial nesse estado.

produzem as maiores reestruturações no espaço. O que podemos entender aqui é que a expansão territorial do capital implica numa tendência à homogeneização do espaço e, a retração, à hierarquização. Neste sentido, ocorre a segmentação do espaço, pois a relação econômica entre centro e periferia se confirma e se amplia.

No caso do Estado de São Paulo, ao mesmo tempo em que acontecem os processos de concentração, desconcentração e reconcentração econômicas, vemos a propensão à centralização do capital na aglomeração metropolitana de São Paulo. Esta é uma dinâmica histórica pois, segundo Sposito (2004, p. 240), entre 1977 e 2002 o número de empresas industriais com sede em São Paulo sempre foi superior a 60%. Quanto às empresas que atuam em outros setores da economia, como o terciário e o primário, esse fenômeno também se confirma levando em conta que esse estado concentra 43,2% das sedes das 500 maiores empresas por vendas do Brasil. Em relação às empresas comerciais, objeto específico deste estudo, apesar da desconcentração espacial do estado paulista para outras unidades da federação ter sido mais forte entre 1997 e 1998, a tendência num período mais amplo (entre 1996 e 2000) é de estabilidade, oscilando ao redor de 45%. Verificando a situação particular da metrópole de São Paulo em relação ao total do estado, vemos que essa porcentagem chega a ser de 90%.

Dados mais recentes (do ano de 2012¹²) mostram como o número das principais empresas comerciais localizadas no Estado de São Paulo e, especificamente, na área metropolitana da capital cresce exponencialmente, chegando a equivaler a 50% do total do Brasil. Vemos, assim, o desenvolvimento de um movimento que tende à recentralização espacial da atividade comercial. Nas figuras 1 e 2, que mostram a localização das sedes por vendas das principais empresas atacadistas e varejistas, podemos observar a tendência à concentração e centralização espacial do capital. Esse fenômeno acompanha a concentração e centralização social do capital comercial que já tínhamos explicado anteriormente.

Na primeira figura, vemos como a concentração espacial das empresas atacadistas se dá, principalmente, na região sudeste e centro-oeste do país, destacando-se os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Rio Grande do Norte e Goiás. Vemos, ainda, que embora a cidade de São Paulo concentre o número maior das sedes das empresas atacadistas, é o Rio de Janeiro que fica com o número maior de vendas do setor. Contudo, quando se considera a região metropolitana de São Paulo como um todo, é ela que fica com a primazia, tanto do número de sedes quanto no total de vendas do atacado.

No caso do mapa das sedes das redes varejistas, vemos que também há uma primazia da região sudeste do país, porém, é São Paulo e sua região metropolitana que concentra não somente a maior quantidade de sedes empresariais mas, também, a maior proporção

12 Revista Exame: Melhores e Maiores, 2012.

das vendas nesse setor. A região metropolitana do Rio de Janeiro fica em segundo lugar, seguida por Porto Alegre, levando em conta os dois quesitos anteriores.

Comparando os dois mapas, vemos como no caso das empresas atacadistas há uma maior dispersão do número de sedes pelo território brasileiro. Contudo são, principalmente, as áreas metropolitanas do país que concentram a maior parte das sedes e do total das vendas desse tipo de comércio. Quanto ao varejo, é inegável a primazia do Estado de São Paulo, especificamente da sua região metropolitana, aparecendo acompanhado pelo Rio de Janeiro e por estados como Rio Grande do Sul e Paraná.

FIGURA 1. SEDES DAS 50 MAIORES EMPRESAS DE ATACADO DO BRASIL

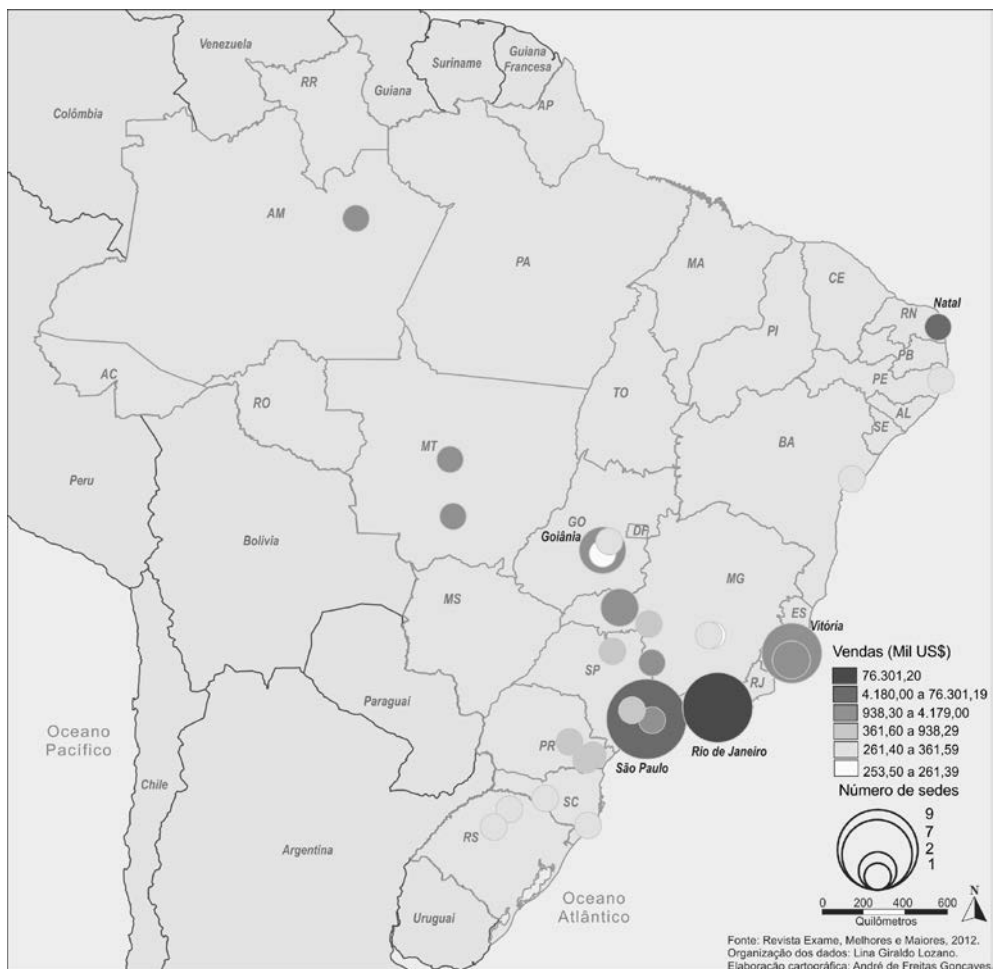
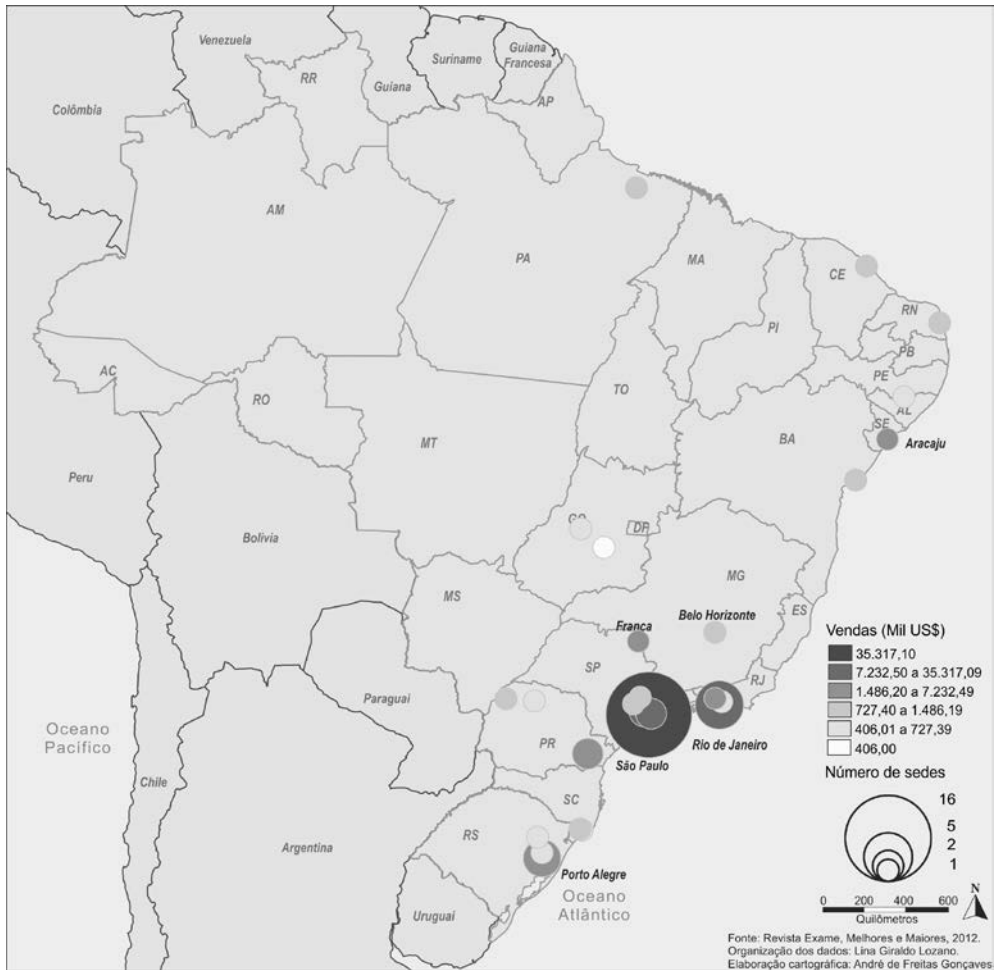


FIGURA 2. SEDES DAS 50 MAIORES EMPRESAS DE VAREJO DO BRASIL



À luz desses fatos, podemos inferir em que condições se desenvolvem os processos de reconcentração e recentralização espacial do capital. No terceiro livro de *O capital*, Karl Marx explica que isto somente é possível em condições econômicas onde já se avista a queda da taxa de lucros. Nessas circunstâncias, grandes capitalistas passam a desapropriar capitalistas menores dando um impulso maior ao processo de acumulação. Marx argumenta que esta não pode ser outra coisa que a forma apoteótica do processo que transmuta as condições de trabalho em capital e que multiplica e reproduz o capital em escala ampliada, separa de seus proprietários os capitais constituídos em vários âmbitos da sociedade e, por último, centraliza-os nas mãos dos grandes capitalistas conduzindo, finalmente, à superacumulação do capital. Esta é uma dinâmica contraditória, pois,

tanto a taxa decrescente de lucro como a sobre produção originam-se das mesmas condições, o que, por sua vez, leva a “agudas e violentas crises, súbitas desvalorizações forçadas e um estancamento e perturbação reais do processo de reprodução e assim a uma redução efetiva da reprodução” (El capital III, p. 173).

Contudo, por mais destruidoras e disfuncionais que possam ser as crises econômicas, o que vemos pela própria história do desenvolvimento do capitalismo é que elas prepararam o terreno para a aplicação de grandes e novos investimentos de capital. Pensando em termos espaciais, sob que condições se dariam esses investimentos? Quais seriam as transformações nas estruturas e funções espaciais?

É fato que a dinâmica de mobilidade do capital que, por um lado, significa a concentração, desconcentração e reconcentração e, pelo outro, a centralização, descentralização e recentralização espacial não se realiza (no espaço) de forma aleatória nem homogênea; pelo contrário, implica em profundas reestruturações na divisão espacial do trabalho seja em escala local, regional ou nacional e, desta maneira, intensifica as desigualdades entre os diferentes espaços. Segundo explica Smith (1988), sob as relações sociais capitalistas a tendência é ao equilíbrio espacial; no entanto, esse equilíbrio seria continuamente frustrado por forças poderosas como é o caso dos avanços tecnológicos, por exemplo. Desta maneira, frente às diferentes crises do capital, o que ocorre é uma tendência ao equilíbrio como forma principal de proteção da estabilidade econômico e social e de afastar a crise. Essa tendência se realiza por meio da produção do espaço.

De acordo com Marx, durante as épocas de crise, o capital fixo, antes a forma mais adequada de capital, aparece como entrave ao progresso do próprio capital e, pelo contrário, é o capital circulante que garante a sobrevivência da classe capitalista ainda que em base do seu próprio canibalismo. Neste sentido, entende-se a contradição existente entre capital fixo e capital circulante, pois a “mobilidade do capital circulante durante surtos de desvalorização rápida se torna um meio não para a equalização geográfica, senão para a diferenciação sobre a qual a sobrevivência do capital está pactuada” (Smith, 1988, p. 188). Em concordância com esta afirmação, o período pós-crise da acumulação herdaria um espaço geográfico que fora fortemente diferenciado durante a crise.

A premissa sobre o capital circulante é fundamental para entender a expansão do comércio no Brasil, sobretudo do comércio varejista. Como já tínhamos anunciado na primeira parte do texto, o crédito se torna um meio importante para a acumulação de capital neste setor e, portanto, para o crescimento de muitos dos grupos econômicos que estão relacionados com a atividade comercial. Por um lado, trata-se de um crédito institucionalizado pelo Estado via financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES) para a ampliação dos negócios das redes comerciais e, por outro, da ampliação do sistema de crédito para a população com a finalidade de incentivar o consumo.

No primeiro caso, vemos como para os anos de 2003, 2006 e 2007 o BNDES liberou importantes recursos para ampliação, modernização e expansão da capacidade produtiva de várias das principais redes de comércio varejista do país. De acordo com Guidolin et

al (2009), o ano de 2007 é aquele que se destaca mais nos empréstimos realizados, pois concentrou operações de grande porte de empresas como Pão de Açúcar e Carrefour, tendo como objetivo a modernização e expansão do número de lojas. Dentre outras empresas aparecem Drogasil, Lojas Americanas, Leader Magazine, Magazine Luiza, Marisa e Ponto Frio. Hipermercados, supermercados, magazines e lojas de departamentos concentraram a maior parte (64%) do total de recursos liberados para o comércio varejista em 2007¹³. É importante destacar, aqui, como esses empréstimos acompanham as tendências econômicas e coincidem com os períodos de maior crescimento do comércio varejista (ver gráfico 1).

Por outro lado, trata-se da expansão e generalização do sistema de crédito entre a população com a finalidade de incentivar o consumo seja de habitação, automóveis, eletrodomésticos e eletroeletrônicos, até os mais variados serviços. Para dar um exemplo da ampliação do sistema de crédito, vemos como entre os anos de 2001 e 2009 as concessões de crédito pessoal passaram de 2,7 bilhões para 12,4 bilhões e as concessões de cartão de crédito passaram de 1,1 bilhão para 12,3 bilhões. Além do crédito concedido diretamente pelos bancos, aumentaram as parcerias entre o setor financeiro e o varejo. Bancos comerciais, financeiras e seguradoras passaram a atuar em conjunto com as redes de varejo assim como as próprias redes de varejo criaram subsidiárias financeiras para atender aos seus clientes, estimulando as vendas do varejo e dos produtos financeiros¹⁴.

Em qualquer caso, tanto no grande varejo como no médio, vemos que há uma tendência à centralização e concentração do capital. As maiores empresas varejistas do Brasil como o grupo Pão e Açúcar, o Walmart ou o Carrefour, ou mesmo as pequenas de alcance regional tendem a diversificar suas atividades ao adquirir empresas de menor porte e tamanho. O resultado disso é a conformação de grandes grupos econômicos que, contando com o setor comercial, participam de uma complexa gama de atividades econômicas que abrange o setor primário da economia (agricultura, mineração, pecuária, reflorestamento), a indústria e o setor terciário (educação, banca, imobiliário, alimentação). Desta maneira, não é raro ver esses tipos de empresas atuarem tanto no comércio como no setor financeiro e imobiliário ou de negócios como postos de gasolina, restaurantes, concessionárias de automóveis e motos etc.

13 Segundo Guidolin et al (2009), a interferência financeira do BNDES não se circunscreve somente às grandes empresas varejistas. Além dos grandes grupos, que atuam nas principais cidades do país, o banco também financia, de forma direta, empresas com presença regional. Em 2008, por exemplo, foram contratadas operações com o grupo Deib Otoch, da Região Nordeste, que está ampliando sua atuação para a Região Norte, e com o grupo Bretas, que opera no segmento supermercadista em Minas Gerais e Goiás.

14 Segundo a Associação Brasileira das Empresas de Cartões de Crédito e Serviços, ABCECS, o número de cartões de crédito de lojas e de redes passou de 50 milhões em 2001 para 173 milhões em 2011. Já o valor das transações em 2011 cresceu um 23% e foi de 386 bilhões de reais. Dados disponíveis em: <http://www.abecs.org.br/indicadores-de-mercado>.

4. Perspectivas e retrospectivas do comércio de eletrodomésticos no Brasil

De acordo com a ELETROS¹⁵, em volume absoluto de unidades vendidas, o mercado de eletrodomésticos no Brasil, especialmente os de linha branca¹⁶, está entre os maiores do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos, China, Alemanha, Inglaterra e Japão. A ampliação do mercado de eletrodomésticos aparece diretamente relacionada ao processo de urbanização e de modernização crescente da sociedade que implica na aceleração do ritmo de vida da população. Neste sentido, os eletrodomésticos passam a ser constituídos progressivamente em produtos de primeira necessidade, indispensáveis para o desenvolvimento da vida cotidiana, sobretudo das áreas urbanas, onde já é muito raro um domicílio não ter fogão, geladeira ou mesmo de máquina de lavar roupas.

Como são produtos de alto valor agregado, os eletrodomésticos comprometem uma boa parte da renda do consumidor. Sendo assim, geralmente, eles são adquiridos via crédito e financiados em longo prazo. Durante os últimos anos é graças aos programas estatais que garantem a melhoria na distribuição da renda entre a população brasileira¹⁷ e à generalização do crédito que o mercado de eletrodomésticos se mantém em dinamismo. Além desses programas, há as exceções impositivas decretadas pelo governo visando estimular o consumo.

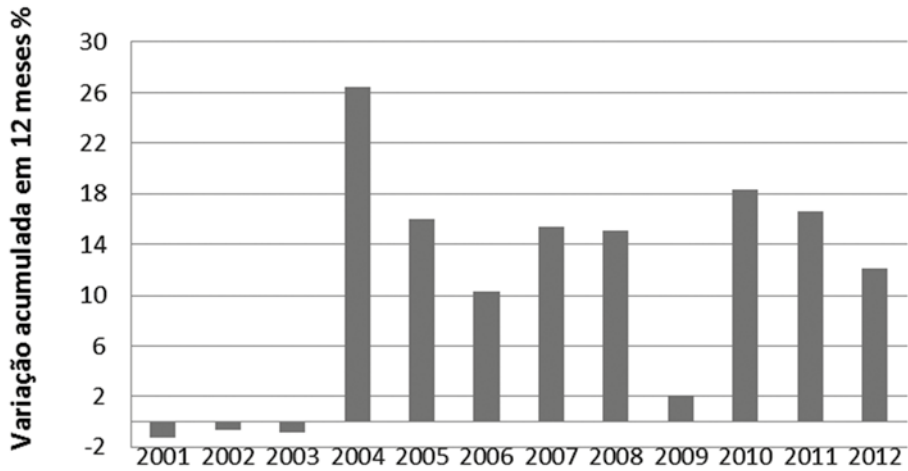
Em termos gerais, essas medidas têm sido estabelecidas visando atingir o mercado interno brasileiro que está entre os maiores do mundo. É assim que, a partir do ano de 2003, vemos um crescimento progressivo do varejo de móveis e eletrodomésticos no Brasil (ver gráfico 2), produto nos recordes nas vendas de produtos tais como eletrodomésticos e eletroeletrônicos. O maior pico foi em 2004 e o maior decréscimo em 2009, consequência da crise da economia mundial. Em termos gerais, o comportamento do varejo de eletrodomésticos nesses anos corresponde ao comportamento do varejo como um todo.

15 Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos. <http://www.eletros.org.br/>

16 Fazem parte de esta categoria os fogões, geladeiras, freezers, fornos a gás e elétricos, máquinas de lavar roupas, lavadoras de roupas semiautomáticas (tanquinhos), secadoras de roupa, lava-louças, fornos de micro-ondas, aparelhos de ar condicionado. Os eletrodomésticos que pertencem à linha marrom são os televisores, videocassetes, DVD players, aparelhos de áudio, computadores, câmeras digitais e analógicas, câmeras de vídeo etc. Já a linha de eletrodomésticos portáteis está constituída por ferro de passar a roupa, liquidificador, aspirador de pó, torradeiras, ventiladores, secadores de cabelo, sanduicheiras, grill elétricos etc.

17 Segundo o IPEA, entre 2001 e 2011 a renda dos mais pobres no Brasil cresceu em 91,2%, enquanto a parcela mais rica da população obteve nesse mesmo período um incremento de 16,6% da renda acumulada. Assim, a variação do aumento de ganhos reais nesse mesmo período foi 5,5 vezes (550%) mais rápida para o décimo mais vulnerável dos brasileiros. Quanto à distribuição geográfica dessa renda, o nordeste é a região onde os níveis de renda cresceram mais 72,8%, enquanto no sudeste foi de 45,8%. Disponível na internet em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=15593

GRÁFICO 2. CRESCIMENTO MULTIANUAL DO VAREJO DE MOVEIS E ELECTRODOMESTICOS NO BRASIL



Fonte: IBGE, Pesquisa Mensal do Comércio, 2003/jan-2013/jun. Org.: Lina Giraldo Lozano.

Para diminuir os efeitos da recessão econômica mundial, desde 2008 o governo federal estabeleceu uma redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI)^{18 19} com o objetivo de estimular a venda e o consumo de bens como os automóveis e os eletrodomésticos de linha branca. No caso dos eletrodomésticos, que é o foco deste trabalho, a redução da taxa do IPI começou a vigorar a partir do final de 2008 e foi prorrogada até 2013 para o caso dos fogões de cozinha e até 2014 para o resto de eletrodomésticos como geladeiras, refrigeradores e máquinas de lavar roupa. Acompanhando este tipo de política, aparece também o programa federal *Minha Casa Melhor*, uma linha de crédito subsidiado que começou a vigorar a partir de 2013 e figura como um crédito especial

18 O IPI é um imposto federal sobre produtos industrializados que surgiu, juridicamente, com a Lei 25 de 1891 tendo, como objetivo, taxar tanto os produtos importados durante o desembarço aduaneiro como aqueles saídos do estabelecimento industrial ou similar, além daqueles produtos da arrematação quando são levados a leilão.

19 Como resultado da crise econômica mundial de 2008-2009, a atividade econômica no Brasil passou por um período de contração que buscou ser recompensado por meio de políticas monetárias e de desoneração tributária. Uma dessas políticas extrafiscais foi a redução do IPI que foi feita originalmente para amortizar os efeitos da crise global, mas que contudo, foi sendo prorrogada anualmente até o presente. No caso, o objetivo principal do governo federal com o estabelecimento desta medida foi estimular a demanda no mercado interno e, assim, dar um impulso à atividade industrial e comercial, especialmente no que tange aos bens de consumo durável como o setor dos veículos e dos eletrodomésticos de linha branca.

para quem adquiriu sua casa ou apartamento pelo Programa Minha Casa Minha Vida e que consiste em uma concessão de até cinco mil reais para compra de móveis, eletrodomésticos e eletroeletrônicos, e cujo pagamento pode ser parcelado em até 48 vezes.

Durante a vigência do IPI, as vendas de produtos da linha branca registraram um aumento considerável ajudando a alavancar não só o comércio como a indústria de eletrodomésticos que já vinha mostrando redução nas vendas. No caso do varejo, vemos como 2009 se constituiu num período de recordes nas vendas. Segundo dados da ELETROS, em comparação a 2008, ano de pleno auge da crise financeira dos Estados Unidos, em 2009 as vendas de refrigeradores teve crescimento de 23%, as lavadoras automáticas de 35% e os fogões 7%²⁰. Depois, em 2010 houve um aumento geral de 7% na venda de eletrodomésticos da linha branca²¹, destacando-se os televisores cujas vendas superaram os 11,5 milhões. No mesmo sentido, vemos como em 2011, em comparação ao ano imediatamente anterior, as vendas aumentaram em 150 mil refrigeradores, 500 mil máquinas de lavar e 800 mil fogões. No caso específico das lavadoras, as vendas no varejo saltaram de 2,8 milhões para 3,5 milhões. Já no primeiro semestre de 2012 foram vendidos 12% a mais de refrigeradores, 18% de lavadoras automáticas e 28% de fogões. Isto significa 3 milhões de fogões e 3 milhões de refrigeradores vendidos a mais do que no ano de 2011²².

É claro que esses recordes nas vendas no setor de eletrodomésticos da linha branca foram puxados, também, por eventos comerciais específicos como é o caso das celebrações da copa do mundo de futebol. Por exemplo, com a previsão da copa do mundo de futebol de 2014, o presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros) informou que as vendas de TVs de janeiro a abril cresceram 44,89%, para 5.792.278 unidades, ante 3.997.609 no mesmo período do ano passado. Para o ano de 2014, a expectativa da Eletros era chegar aos 16 milhões de aparelhos vendidos²³.

5. A concentração e centralização espacial nas redes varejistas de eletrodomésticos

O comportamento do varejo de eletrodomésticos não é muito diferente do que acontece com o varejo em geral. Para Mascarenhas (2005), este setor entrou na era do Plano Real bastante desconcentrado no âmbito agregado. Três grandes grupos dividiam a liderança no setor: Arapuá, Casas Bahia e Ponto Frio-Globex, cada um com, mais ou menos, 10% de participação no mercado; em seguida apareciam nomes como Brasi-

20 Disponível na internet em: <http://www.eletros.org.br/lenoticia.php?id=121>

21 Segundo a ELETROS, esse incremento acompanhou o aumento de 10% no setor de portáteis e 15% em eletrônicos.

22 Disponível na internet em: <http://www.eletros.org.br/lenoticia.php?id=129>

23 Disponível na internet em: <http://www.eletros.org.br/lenoticia.php?id=189>

mac, G. Aronson, Mappin, Casas do Rádio, Kit Eletro e Disapel que detinham cada um entre 2% e 3% de participação no mercado. Os grupos independentes e empresas chegavam a somar perto de 25% do total de varejo dos eletroeletrônicos. Na época, em escala local tinham forte presença os magazines: Magazine Luiza (Franca-SP), Lojas Cem (Salto-SP), Insinuante (BA), Colombo (RS), Novo Mundo (GO) e Ricardo Eletro (Divinópolis-MG). Já o canal de hipermercados representava mais do que 6% do total de vendas de eletrodomésticos e era representado, basicamente, pelo Carrefour e pela Companhia Brasileira de Distribuição (CDB-Pão de Açúcar).

De acordo com Mascarenhas (2005), a crise monetária e cambial dos anos 1990 também atingiu o varejo de eletrodomésticos. A onda de quebras iniciou-se em 1998 e se estendeu até 2001 com o desaparecimento de lojas como Arapuá, Brasimac, Kit Eletro, Casas do Rádio, entre outras. Neste cenário é que acontece a expansão do setor de hipermercados, que se concretizou quando a maior rede varejista brasileira, a CBD (Companhia Brasileira de Distribuição - Grupo Pão de Açúcar) se associou ao grupo francês Casino. Assim, o setor de hipermercados passou a representar, em 2001, aproximadamente 15% das vendas da linha branca.

Essa conjuntura também é aproveitada por Casas Bahia que, por meio do crescimento orgânico e de diferentes aquisições, passou a disputar a liderança com Ponto Frio tornando-se, assim, nos dois maiores varejistas do setor. Os magazines que antes eram negócios locais viram a oportunidade de se expandir para novos mercados. Foi o que aconteceu com Magazine Luiza, Lojas Cem, Lojas Colombo, Ricardo Eletro, Insinuante, entre outros. Já a varejista Casas Pernambucanas, antes especializada na venda de produtos para cama, mesa, banho e vestuário, aproveitaria sua penetração no mercado para investir também na linha branca e de eletroeletrônicos em geral, tornando-se uma das grandes varejistas do setor.

Esta tendência ao oligopólio de mercado no varejo de eletrodomésticos e no varejo em geral corresponde a um processo gradativo de concentração e centralização social do capital que é ratificada, a partir de 2000, com as aquisições, pelo Walmart, do grupo Bom Preço, pelo CBD do grupo Sendas e pelo Carrefour do Atacadão. Esses movimentos comerciais fazem com que esses três grupos assumam a liderança no setor do varejo e fiquem com 38% do mercado. Contudo, a partir de 2009, ano em que o grupo CBD adquire o Ponto Frio e fecha um acordo de associação com as Casas Bahia, ele se transforma no maior grupo varejista do Brasil, alcançando em 2012 um faturamento de 64,4 bilhões de reais e um crescimento de 12,6%, quase duas vezes o faturamento de seus concorrentes tradicionais, Carrefour e Walmart²⁴. Nestas condições, pode se observar

24 Dados da revista *Abras Economia*, no. 38, Março de 2004. Disponível na internet em: <http://abrasnet.com.br/>

que o crescimento dos grupos comerciais mencionados depende, em grande medida, das aquisições e fusões, sobretudo, de empresas varejistas de grande e médio porte.

Diferentemente da década de 1990, quando a concentração do setor varejista se delineava, os movimentos atuais são maiúsculos. No caso do setor de comércio de eletrodomésticos e eletroeletrônicos, atualmente ele é liderado pela CBD (atuando com as bandeiras Casas Bahia, Ponto Frio e Extra Electro). Esse conglomerado conta, hoje, com cerca de 2.000 lojas em todo o país. Em segundo lugar, está a Máquina de Vendas, com mais de 1.078 lojas e, em terceiro lugar, o Magazine Luiza com 728 lojas. Segundo Barrizzelli (2011), as grandes perdedoras com esse processo de concentração e monopolização do mercado são as pequenas e médias lojas, pois a pressão exercida pelos grandes concorrentes pode até eliminá-las. Segundo o autor, os pequenos e médios comércios varejistas sofrerão mais onde a concentração é maior. É o que está acontecendo com maior intensidade em algumas cidades da região Nordeste, no Rio de Janeiro e na Grande São Paulo.

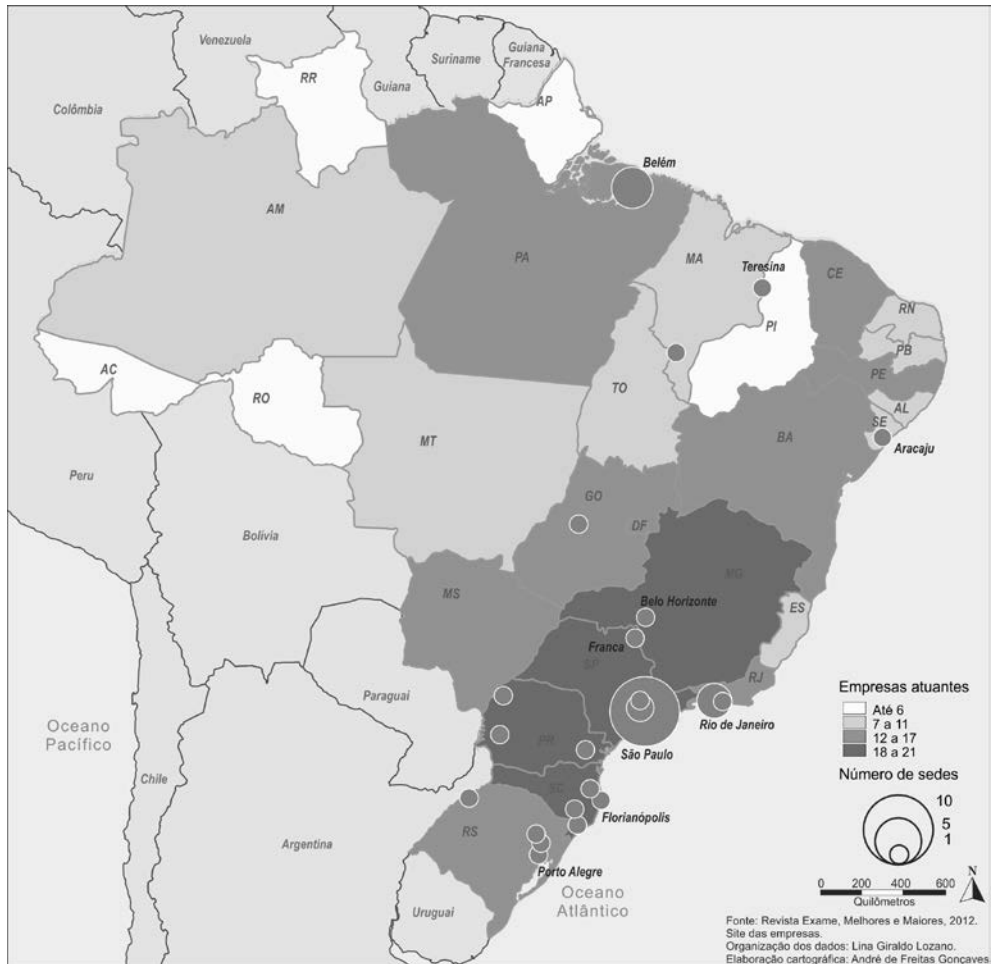
Contudo, é importante sinalizar que a concentração e centralização do capital comercial e especificamente do varejista não se dá exclusivamente no nível das grandes empresas. No caso, o novo *ranking* realizado pelo Ibevar²⁵ sobre as 50 maiores empresas varejistas regionais do Brasil, que acolhe as maiores redes varejistas de eletrodomésticos, revela que, durante os últimos anos, o varejo em escala regional cresce três vezes mais do que o varejo em escala nacional. De acordo com dados do IBGE, enquanto o varejo nacional cresceu 8,4% em 2012, a pesquisa feita pelo Ibevar mostra que o crescimento do varejo regional foi de 24,16% no mesmo período. Segundo Moreira (2013), esses dados levam a pensar que, apesar de muitas empresas de varejo atuarem apenas em nível regional, elas vão se fortalecendo e ficando maiores, uma vez que o número de empresas que faturam acima do bilhão de reais passou de 19 para 27. Este é caso de redes como Zaffari do Rio Grande do Sul, do Grupo Mateus do Maranhão, Grupo Muffato de Paraná, Supermercados BH de Minas Gérias, Y. Yamada do Pará e do Grupo Carvalho do Piauí, entre outras.

A figura 3 mostra a distribuição espacial das principais redes varejistas de eletrodomésticos no Brasil. Em termos gerais, vemos como as sedes da maior parte das empresas varejistas estão localizadas nas regiões sul e sudeste do país, especialmente em São Paulo e Rio de Janeiro e suas áreas metropolitanas que correspondem aos lugares de maior presença de empresas sedes das 50 maiores empresas de varejo do Brasil. No entanto, vemos como algumas empresas aparecem já instaladas no nordeste e no norte, sobretudo em Belém do Pará, que é a cidade que concentra a maior parte das empresas dentro da região norte. Se comparado com o sudeste, o nordeste tem uma presença menos importante

25 <http://www.ibevar.org.br/>.

das grandes redes de varejo de eletrodomésticos, o que implica que pequenas ou médias redes assumam a liderança nessa região.

FIGURA 3. SEDES DAS 50 MAIORES EMPRESAS DE VAREJO DE ELETRODOMÉSTICOS DO BRASIL



O que se pode verificar no caso da expansão das empresas varejistas regionais é que, cada vez mais, há maior interesse delas em expandir os seus negócios para as cidades do interior dos estados e que, ao contrário das grandes empresas, apostam em cidades de médio e pequeno porte, inclusive aquelas com menos de 100 mil habitantes, as quais passam a ser o foco de seus empreendimentos. É o que acontece com o grupo Zema de Minas Gerais que, através da rede Eletrozema, fatura dois bilhões de reais por ano com lojas de eletrodomésticos e postos de gasolina em pequenas cidades, principalmente do estado de procedência.

O comportamento das principais redes de eletrodomésticos como Magazine Luiza, Casas Bahia, Ponto Frio, Lojas Pernambucanas, Lojas Americanas ou mesmo Lojas Cem não é diferente. As cidades médias apresentam um mercado importante para essas empresas, pois geralmente são constituídos espaços de comando e polarização em escala regional: polos econômicos, sociais, políticos em plena expansão. Segundo Sposito (2009), as cidades médias se destacam por serem espaços de intermediação entre as pequenas e as grandes cidades e com isso, cada vez mais, ampliam suas funções, seja porque diminuem os papéis das cidades pequenas a partir de uma série de mecanismos econômicos ou porque, por suas próprias dinâmicas, são capazes de crescer e propor um projeto ou desempenhar um papel político, econômico e social de crescimento para toda uma região.

As características das cidades médias, o fato delas desenvolverem múltiplas funções dentro de uma dada região, seu papel de mediação entre a metrópole, as cidades de menor porte e inclusive o campo, fazem delas espaços importantes de difusão das ideias, estilos de vida e costumes mais modernos que implicam em novos padrões de consumo. Esta dinâmica se vê refletida nos mais variados aspectos, desde a moradia, a mobilidade, o lazer, até nos diferentes hábitos como a alimentação, o vestuário, entre outros.

Como resultado dos programas de redistribuição de renda e da expansão do crédito para um leque cada vez maior da população, vemos como as novas formas de consumo se concretizam, pois as possibilidades de endividamento aumentam. Neste sentido, as cidades médias do interior dos estados transformam-se em espaços alvo de diferentes negócios, como o imobiliário, o financeiro, o comercial etc. Nesse contexto é que acontece a expansão do comércio varejista, especificamente, do varejo de eletrodomésticos e eletroeletrônicos que se realiza por meio da implantação de novas lojas das grandes e médias redes de comércio, mas também da expansão do comércio eletrônico – neste caso, a articulação de escalas de ação ultrapassa o nível hierárquico das cidades. Neste momento, nosso foco é a distribuição espacial, no Estado de São Paulo, das principais lojas físicas de varejo de eletrodomésticos.

6. Distribuição espacial das redes de eletrodomésticos no estado de São Paulo

Apesar da forte concentração das atividades industriais, comerciais e de serviços na área metropolitana de São Paulo, poder-se-ia dizer, de acordo com Sposito (2014) que, durante os últimos anos, no caso da atividade industrial, por exemplo, houve um interesse das diferentes empresas por se localizar nas cidades do interior do estado em função das possibilidades abertas pela melhoria dos transportes e das comunicações. No caso, das atividades comerciais “a expansão territorial, em termos da cobertura do mercado consumidor, dos grandes grupos econômicos de comercialização de bens e serviços, recai

sobre as cidades médias, após a conquista dos espaços metropolitanos, no decorrer do século XX” (Sposito, 2012, p. 7).

De forma geral, o que se pode observar, no caso das principais redes de comercialização de eletrodomésticos, é que embora exista uma forte concentração das lojas na cidade de São Paulo e sua região metropolitana, a expansão para o interior do estado se realiza, em termos gerais, seguindo os principais eixos viários como são as rodovias Anhanguera, Washington Luiz, Marechal Rondon e Raposo Tavares. É o que, pela configuração territorial que se estabelece, Sposito (2014) denominou como *eixo de desenvolvimento*. É o que acontece no caso de redes como Magazine Luiza e Pernambucanas que têm forte presença em diferentes cidades do estado, principalmente da região norte e centro-oeste (figuras 4 e 5). O Magazine Luiza, além de Franca, cidade de origem da empresa, tem forte presença em cidades como Campinas, Ribeirão Preto e Sorocaba, entre outras. As Casas Pernambucanas, por sua parte, têm maior influência em Ribeirão Preto e Taubaté, cidades onde há um número maior de lojas, depois da área da macro-metrópole de São Paulo.

FIGURA 4. LOCALIZAÇÃO DAS LOJAS MAGAZINE LUIZA NO ESTADO DE SÃO PAULO

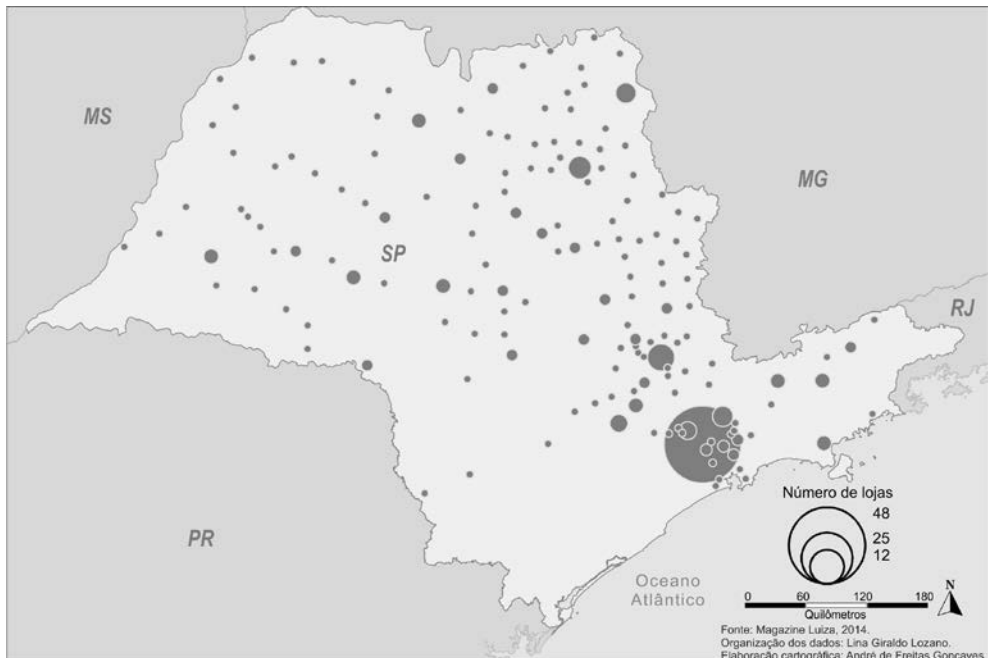
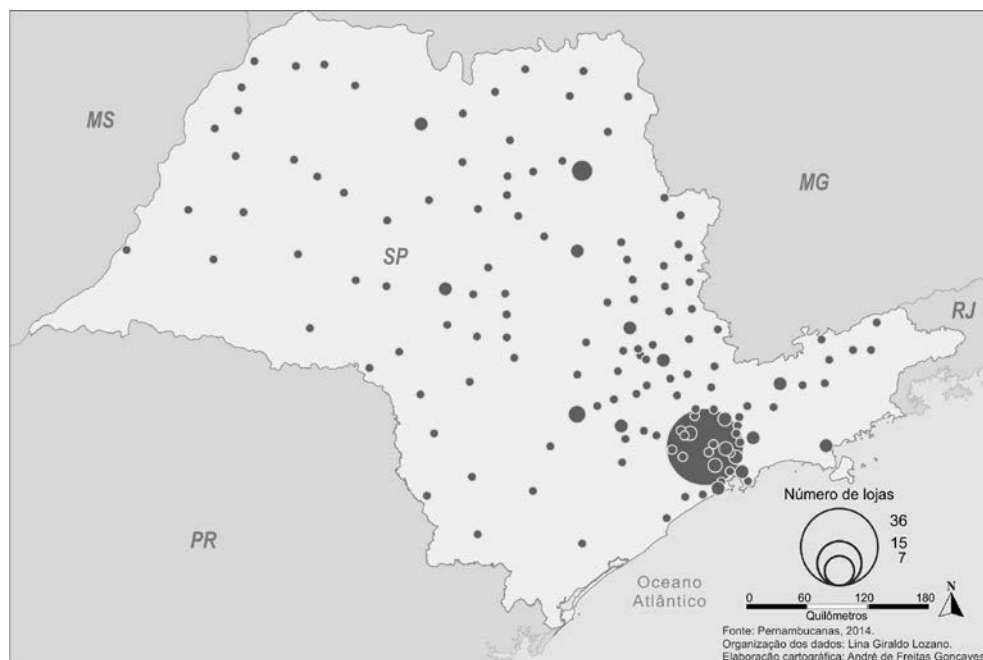


FIGURA 5. LOCALIZAÇÃO DAS CASAS PERNAMBUCANAS NO ESTADO DE SÃO PAULO



No caso das Casas Bahia (figura 6), vemos como o comportamento na distribuição das lojas é um pouco diferente, pois apesar de que a sua atuação abarque quase a totalidade do estado, ela tende a ser mais concentrada na cidade de São Paulo e sua região metropolitana. Vemos como há, também, concentração de um número maior de lojas em Campinas e sua região metropolitana assim como em cidades próximas a São Paulo como Sorocaba, São José dos Campos e as cidades da baixada santista. No interior, destacam-se Ribeirão Preto, Franca, Bauru, São José do Rio Preto, Araçatuba e Presidente Prudente.

Redes de lojas como as Americanas (figura 7) têm uma difusão menor dentro do Estado de São Paulo. Aparecem concentradas dentro da cidade de São Paulo e sua região metropolitana, Campinas e região metropolitana, Baixada Santista e São José dos Campos. As Lojas Cem, por sua parte (figura 8), aparecem mais desconcentradas na capital do estado, contudo marcam maior presença tanto na região central, como no norte. Convém ressaltar que essa rede ainda não se expandiu para o oeste do estado.

As lojas da rede Ponto Frio (figura 9) têm uma distribuição especial dentro do Estado de São Paulo que corresponde ao próprio perfil de vendas da empresa que está focado em um público de alta renda, especificamente, classes A e B. Sendo assim, vemos como as lojas estão concentradas nas principais cidades do estado: São Paulo e região metropolitana, Ribeirão Preto e Sorocaba, cidades que concentram a população com maior poder aquisitivo.

FIGURA 6. LOCALIZAÇÃO DAS LOJAS DAS CASAS BAHIA NO ESTADO DE SÃO PAULO

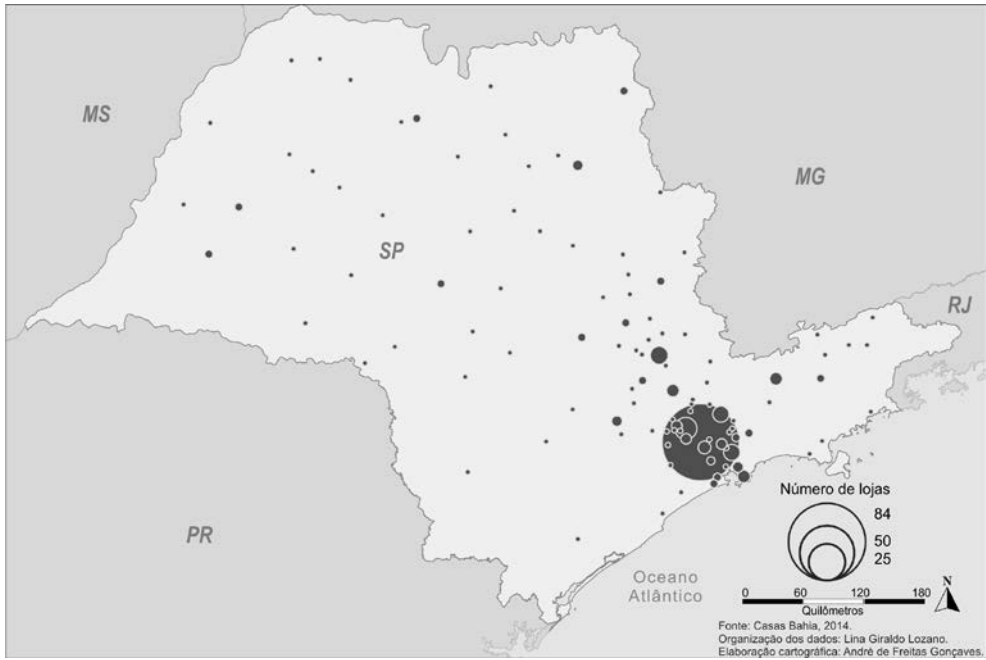


FIGURA 7. LOCALIZAÇÃO DAS LOJAS AMERICANAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

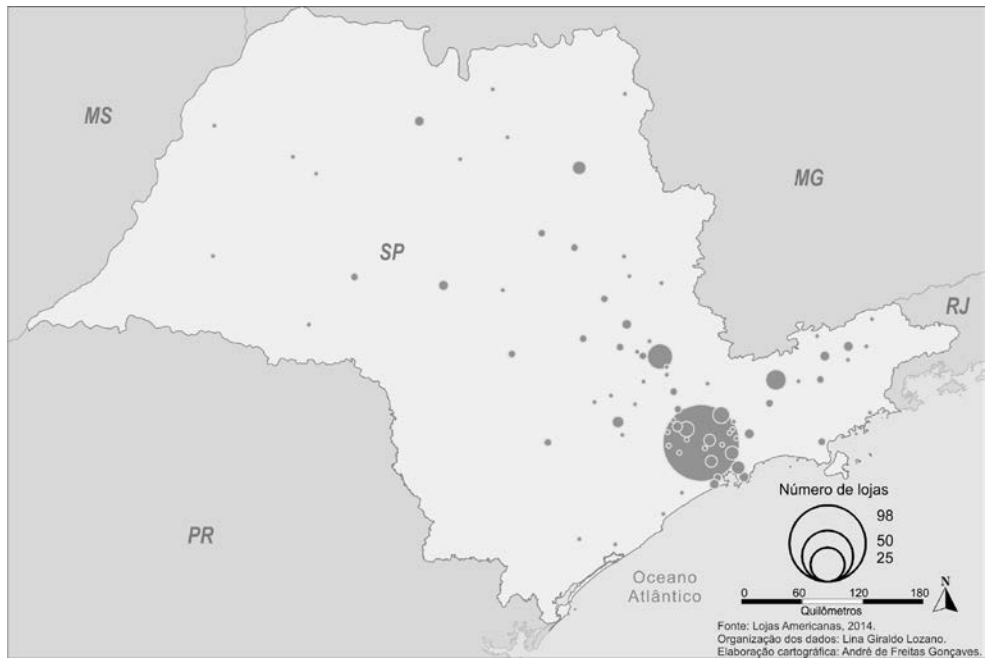


FIGURA 8. LOCALIZAÇÃO DAS LOJAS CEM NO ESTADO DE SÃO PAULO

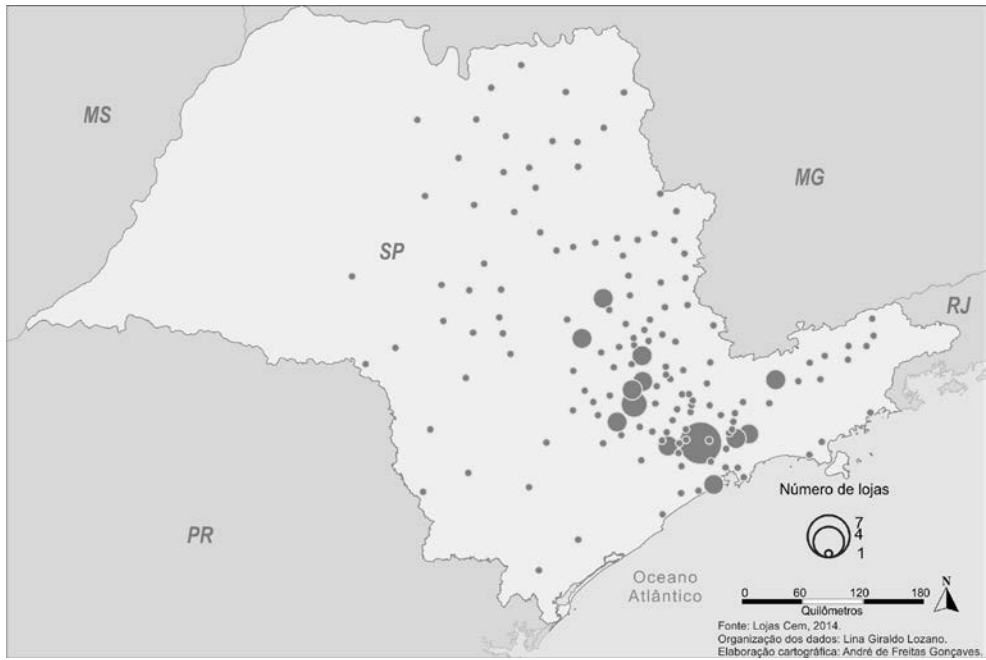
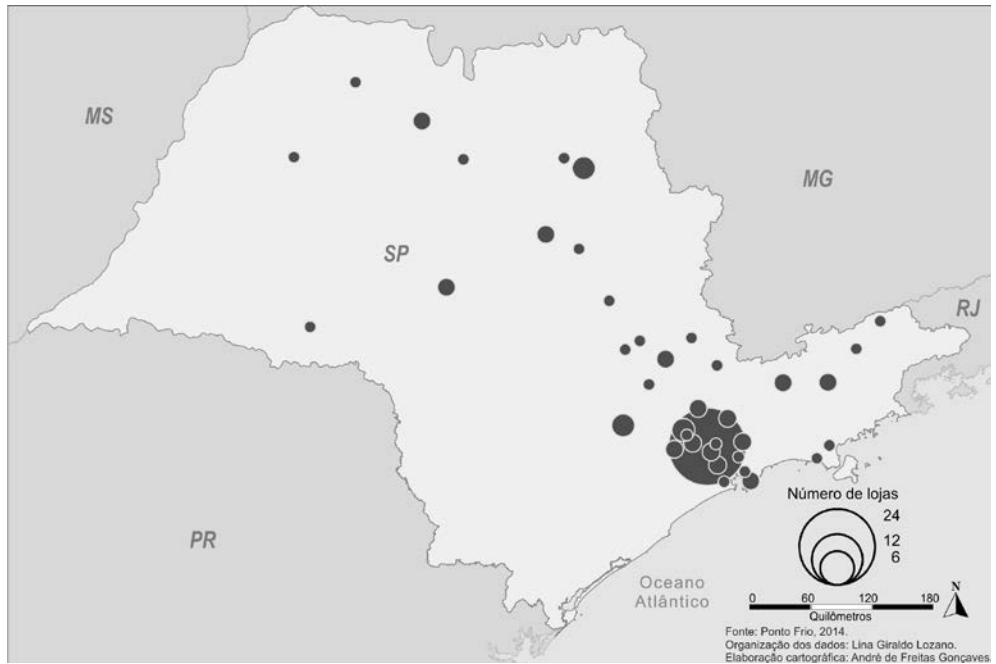
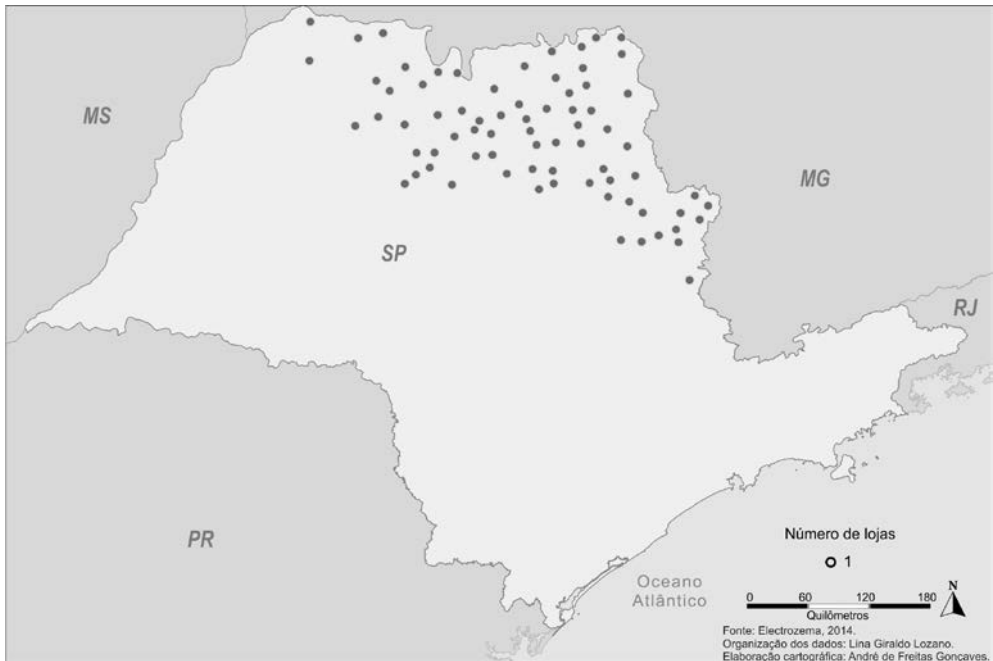


FIGURA 9. LOCALIZAÇÃO DAS LOJAS PONTO FRIO NO ESTADO DE SÃO PAULO



O caso da rede Eletrozema é particular, pois embora seja, ainda, uma rede pequena nascida na cidade de Araxá (MG), expandiu-se primeiramente pelo interior do Estado de Minas Gerais para, durante os últimos anos avançar, progressivamente, para o norte Estado de São Paulo (figura 10). Os focos dessa empresa são, principalmente, as cidades pequenas e médias desses dois estados.

FIGURA 10. LOCALIZAÇÃO DAS LOJAS DE ELETRODOMÉSTICOS DO GRUPO ZEMA NO ESTADO DE SÃO PAULO



7. Conclusão

A distribuição das redes de eletrodomésticos no Brasil, e principalmente no Estado de São Paulo, obedece a critérios hierárquicos da rede urbana e às possibilidades de consumo decorrentes das mudanças que ocorreram na realidade brasileira, principalmente nas últimas três décadas. Considerando as características da distribuição espacial das redes, podemos resumir sua localização da seguinte maneira: a localização das lojas se dá, em termos de densidade, em primeiro lugar na área metropolitana de São Paulo e, em seguida, nas cidades mais próximas para se disseminarem nas cidades médias seguindo a lógica dos eixos de desenvolvimento do interior do estado, onde a densidade populacional e de possibilidade de novas formas de consumo são mais sensíveis. Essa dinâmica não se demonstrou uniforme ao longo do tempo, mas as cidades médias do interior do

estado exerceram seu papel de acumulação de capital, o que levou à criação de redes que mudaram suas sedes para São Paulo, tiveram muitas redes que desapareceram por falências e incorporações por parte de redes maiores, destacando-se, na conjuntura nacional que se transforma a partir da década de 1990, com a forte entrada do capital estrangeiro nos setores de comércio.

Assim, esse movimento que ocorre com as mudanças na estrutura urbana não se caracteriza por ser apenas no sentido da área metropolitana para as cidades do interior do estado, mas nos dois sentidos, como pode ser exemplificado pela rede do Grupo Zema. É com esses fatos que a rede urbana do estado se reconfigura por meio da formação de eixos de desenvolvimento (que não são definidos apenas pelas redes de lojas de eletrodomésticos, mas por outras determinações dadas pela indústria e pelos serviços) que estruturam a rede urbana do estado.

Referências bibliográficas

- AGUIAR, Danilo. *A concentração do mercado varejista alimentar brasileiro*. Sorocaba: UFSCar. Apresentação oral, 2008.
- BARRIZZELLI, Nelson. “A concentração no varejo avança”. *O Estadão*, 21 de Julho de 2011. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,a-concentracao-no-varejo-avanca-imp-,747658>
- AOKI, Yolanda S.; SPOSITO, Maria Encarnação B. “Crescimento e concentração das redes comerciais paulistas”. *Caderno Prudentino de Geografia*, n. 2, v. 1, Presidente Prudente: AGB, 1981, p. 90-117.
- GUIDOLIN, Silvia Maria et al. “Conectando indústria e consumidor: desafios do varejo brasileiro no mercado global”. *BNDES Setorial* 30, p. 3 – 61, 2009. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/1310>.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- MARX, Karl. *El capital, A critique of Political Economy*, v. III. On-line. Version: Marxists.org, 1999.
- MASCARENHAS, Henrique. *O setor de eletrodomésticos de linha branca: um diagnóstico e a relação varejo-indústria*. São Paulo: EESP/FGV (dissertação de mestrado), 2005.
- MOREIRA, Renata. “Varejo regional - 50 maiores varejistas regionais do Brasil”. *Revista Novarejo*, n. 31, 2010. Disponível na internet em: <http://www.portalnovarejo.com.br/index.php/edicoes-impressas2/item/7912-varejo-regional-50-maiores-varejistas-regionais-do-brasil>.
- SMITH, Neil. *Desenvolvimento desigual*. Rio de Janeiro: Bertrand, Brasil, 1988.
- SPOSITO, Eliseu S. *Rede urbana e eixos de desenvolvimento: dinâmica territorial e localização da indústria e do emprego no Estado de São Paulo*. Presidente Prudente: FCT, 2014 [inédito].

- SPOSITO, Maria Encarnação B. *Cidades médias e pequenas: as particularidades da urbanização brasileira*. P. Prudente, 2012. [Palestra proferida na abertura do III Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia, Feira de Santana, UEFS], em 16 de outubro e 2012.
- SPOSITO, Maria Encarnação B. *Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras*. Belém: FASE/ICSA/UFPA, 2009.
- SPOSITO, Maria Encarnação B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. Presidente Prudente: FCT/UNESP (Tese de livre docência), 2004.

5

GRANDES GRUPOS ECONÔMICOS, CONSUMO E REDEFINIÇÃO DE CENTRALIDADE URBANA, EM CIDADES MÉDIAS¹

MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO

Universidade Estadual Paulista,
Presidente Prudente, Brasil

EDA MARIA GÓES

Universidade Estadual Paulista,
Presidente Prudente, Brasil

O movimento recente de crescimento do consumo, no Brasil, tem trazido repercussões sensíveis aos processos de estruturação urbana e das cidades médias, tanto por acentuarem dinâmicas e mudanças que já estavam em curso, quanto por estimularem outras.

É notória, de um lado, a continuidade da tendência à expansão dos tecidos urbanos, por meio de uma produção fundiária e imobiliária crescente que requer e propicia a multiplicação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços – subcentros, eixos especializados, hipermercados, *shopping centers* etc. –, o que torna as estruturas espaciais mais diversificadas e complexas, pela possibilidade de oferecimento de mercadorias em várias parcelas do espaço urbano. Este conjunto de mudanças leva à superação da cidade monocêntrica, em espaços não metropolitanos, e constitui parte do processo de ampliação de diferentes formas de diferenciação socioespacial, incluindo a segregação e a fragmentação.

De outro lado, compõem vetores importantes de mudanças: a concentração econômica observada em vários ramos comerciais e de serviços, associada ao crescente uso do crediário propiciado por vários grupos econômicos do chamado

1 Tema desenvolvido com base na pesquisa “Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo”, apoiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

setor terciário; o aumento de novas formas de comercialização de bens e serviços, com destaque para as franquias; a diversificação das formas de circulação, comunicação e transportes, e o acesso a elas por maior número de pessoas; a ampliação do papel do lazer na pauta de consumo das famílias brasileiras etc. E todos eles reforçam a reestruturação urbana (redefinição dos papéis das cidades médias na divisão interurbana do trabalho) tanto quanto a reestruturação das cidades médias (alterações na distribuição de usos dos tempos e dos espaços na escala das cidades).

Por meio de realização de pesquisa que objetiva compreender as ações de grandes capitais em seis cidades que desempenham papéis de intermediação na rede urbana brasileira [Londrina, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos e São José do Rio Preto], temos buscado refletir sobre suas escolhas espaciais. As escalas da rede urbana e dos espaços de cada uma das cidades têm sido contempladas e consideradas em suas articulações, pois, nos dois planos, as estratégias das empresas alteram ou reforçam, em alguma medida, escolhas espaciais de seus moradores ou frequentadores².

Revelam-se em novas formas de uso do tempo e do espaço, cotidianamente, e expressam os vínculos que têm com movimentos mais amplos no período atual – mundialização da economia, globalização dos interesses, valores e hábitos e individualização no âmbito da sociedade – mostrando que os vetores da homogeneização combinam com os da diversificação, na ampliação do consumo. Os processos de diferenciação socioespacial são reforçados, mudam algumas vezes de conteúdo e mantêm uma relação dialética com a redefinição da centralidade urbana dessas (escala da rede urbana) e nessas cidades (escala do espaço urbano).

Neste texto, vamos abordar essas dinâmicas relativamente ao consumo de bens duráveis, com ênfase nos eletrodomésticos, focando as estratégias locacionais das empresas. Não se trata, portanto, da aquisição cotidiana de mercadorias, como a compra de alimentos promove, mas sim de um tipo de consumo esporádico, ainda que venha crescendo a sua frequência. Este ramo do setor comercial foi o escolhido para esta análise devido às suas particularidades, no Brasil contemporâneo, as quais deverão ser pormenorizadas adiante.

O texto está dividido em quatro partes. Na primeira, fazemos uma apresentação sucinta desse ramo comercial, mostrando as tendências de concentração econômica que o caracterizam. Na segunda, discutimos como a concentração econômica, a centralização da gestão e a descentralização das unidades de vendas

2 A análise das práticas espaciais dos cidadãos é objeto de atenção no projeto de pesquisa citado na nota 1, mas elas não serão discutidas neste artigo, embora todo esforço de compreensão das lógicas espaciais das empresas seja empreendido tendo em conta as articulações entre esses dois planos analíticos.

revelam uma nova dinâmica de articulação entre escalas geográficas. Na seção subsequente, a terceira, as empresas do ramo são tratadas nas cidades estudadas, explicitando como suas escolhas espaciais são importantes para compreender sua situação geográfica na rede urbana. Na quarta seção, focamos a escala dos espaços, estudando as relações entre as escolhas locacionais das empresas e outros elementos da estrutura urbana, que indicam intensificação nas formas de separação socioespacial.

1. As grandes empresas comerciais e a concentração econômica

A análise do setor comercial e de serviços é, progressivamente, mais relevante, tanto porque as atividades produtivas, cada vez mais, centram suas estratégias econômicas nas demandas do consumo, quanto porque, do ponto de vista social, político e cultural, somos uma ‘sociedade de consumo’, como adiantou, em 1970, Jean Baudrillard (2011), ao intitular assim seu livro³.

Esse setor é amplo e as definições que podem tornar mais precisos os ramos que o compõem são muitas, o que torna difícil delimitar do que estamos tratando ao adotarmos a expressão ‘setor comercial’ e, no âmbito deste, o ‘varejo’.

Para a finalidade deste texto, vamos ficar com a ideia de que o varejo compreende todas as formas de aquisição, pelos consumidores finais, de bens duráveis, semiduráveis e não duráveis, em pequenos lotes.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) adota, em sua ‘Pesquisa Mensal sobre o Comércio’, uma aceção ampla para designar o setor, visto que compreende, em alguns de seus 11 grupos de ramos comerciais⁴, atividades que podem não se destinar diretamente ao consumidor final. No entanto, a nós interessa o grupo 5 – móveis e eletrodomésticos – no qual se insere o comércio que é objeto deste texto. Eles podem ser classificados como bens semiduráveis, e este aspecto tem peso na definição das estratégias espaciais das empresas, visto que, não sendo um ramo voltado ao comércio cotidiano, gera deslocamentos de distâncias maiores, revelando, assim, mudanças nos espaços urbanos e nas redes urbanas.

3 De vários pontos de vista, nas décadas seguintes, este autor e, especialmente, este livro estimularam o debate sobre a temática.

4 São eles: 1. Combustíveis e lubrificantes; 2. Hipermercados e supermercados; 3. Produtos alimentares, bebidas e fumo; 4. Tecidos, vestuário e calçados; 5. Móveis e eletrodomésticos; 6. Artigos farmacêuticos, médicos, ortopédicos, perfumaria e cosméticos; 7. Equipamentos e material para escritório, informática e comunicação; 8. Livros, jornais e papelaria; 9. Outros artigos de uso pessoal e doméstico; 10. Veículos, motocicletas, partes e peças; 11. Atacado e varejo de material de construção. (IBGE, 2004)

No texto de Lozano e Sposito (2015), apresentado no mesmo simpósio⁵, em que se expõe o presente trabalho no 55º *International Congress of Americanists*, há informações sobre a importância do crescimento do comércio varejista no Brasil, com especial atenção para o ramo dos eletrodomésticos. Sua leitura pode contribuir para melhor situar as dinâmicas e processos que estamos analisando neste texto, na medida em que são oferecidos dados relativos ao crescimento econômico do setor e sua expansão espacial no país, aspecto que vamos aqui tratar de modo muito sucinto.

Um primeiro ponto importante para justificar a escolha do ramo de eletrodomésticos é a constatação de que ele passou por um processo intenso de concentração econômica, a partir de aquisições e fusões dos grupos que operavam em escala macrorregional, gerando empresas e conglomerados que atingem ou pretendem atingir o mercado nacional e têm capitais, em alguns casos, que abrangem a escala internacional. No Quadro 1, observa-se a lista das 20 maiores empresas que atuam no segmento varejo no Brasil, entre as quais estão assinaladas em negrito, as onze que revendem eletrodomésticos. Assim, evidencia-se a importância desse segmento entre as grandes do setor do comércio varejista, sendo que oito delas se agrupam nos primeiros lugares⁶, prova de quanto este ramo está concentrado economicamente.

QUADRO 1. BRASIL. PRINCIPAIS EMPRESAS VAREJISTAS. 2012

Posição	Nome da empresa	Segmento principal	Número de lojas	Faturamento (bilhões reais)	Países de origem
1	Grupo Pão de Açúcar	Supermercadista	1.882	57,23	Brasil / França
2	Grupo Carrefour	Supermercadista	236	31,47	França
3	Grupo Walmart Brasil	Supermercadista	547	25,93	Estados Unidos
4	Lojas Americanas - LASA	Loja de departamentos	739	13,08	Brasil

5 Simpósio intitulado *Procesos de urbanización recientes en ciudades medias/intermedias: entre escalas geográficas y distintas dinámicas territoriales*.

6 Esta constatação tem que ser relativizada pelo fato de que várias empresas são do ramo supermercadista, portanto, têm, como principal motor de vendas, os produtos alimentícios, ainda que sejam também revendedoras de eletrodomésticos.

5	Cencosud (G. Barbosa)	Supermercadista	205	9,71	Chile
6	Magazine Luiza	Loja de departamentos	743	9,05	Brasil
7	Máquina de Vendas	Móveis e eletros	1.100	9,00	Brasil
8	Makro*	Supermercadista	77	6,35	Holanda
9	O Boticário	Perfumaria	3.600	5,71	Brasil
10	Raia Drogasil	Farmácias	864	5,59	Brasil
11	C&A Modas Ltda.	Loja de departamentos	240	5,00	Holanda
12	Lojas Renner Ltda.	Loja de departamentos	232	4,96	Brasil
13	Grupo Guararapes (Riachuelo)*	Vestuário	169	4,85	Brasil
14	Drogaria DP São Paulo*	Farmácias	722	4,78	Brasil
15	Pernambucanas*	Loja de departamentos	275	4,26	Brasil
16	Lojas Marisa	Vestuário	368	3,63	Brasil
17	McDonald's*	Alimentação	731	3,46	Estados Unidos
18	Cia. Zaffari & Bourbon	Supermercadista	30	3,40	Brasil
19	Farmácias Pague Menos	Farmácias	585	3,23	Brasil
20	Lojas Cem	Móveis e eletros	183	3,07	Brasil

*Foi utilizado o indicador receita líquida e, para os demais, foi adotado o faturamento bruto. Fonte: Instituto Brasileiro de Executivos de Varejo (Ibevar), 2013. Embora a série de dados da revista Exame – Maiores e Melhores – seja mais longa, adotamos neste artigo a classificação da Ibevar, porque ela organiza as empresas em grupos, possibilitando verificar com maior amplitude o processo de concentração econômica.

Extraído e adaptado de: <http://www.pwc.com.br/pt/publicacoes/setores-atividade/produtos-consumo-varejo/ranking-ibev-ar-13.jhtml>, [consulta: 7/01/2015].

Os dados do Quadro referem-se a 2012, com exceção da coluna contendo informações sobre o segmento principal, que foi composta com base no levantamento feito pela IBEVAR em 2011, visto que não há este dado para o *ranking* mais recente. No entanto, é importante notar, como já destacado, que em alguns casos, as fusões têm gerado conglomerados econômicos difíceis de serem classificados.

Este é o caso do Grupo Pão de Açúcar (GPA), controlado pelo Grupo Casino, de capital francês. O GPA possui 2.037 pontos de venda, nos segmentos varejo alimentar, atacado de autosserviço, eletrodomésticos e móveis, comércio eletrônico e galerias, agrupadas em cinco ‘unidades de negócios’: a) Multivarejo: Supermercados Extra, Pão de Açúcar e linhas de produtos de marcas exclusivas, comercializadas pelo grupo, como Taelq, Qualitá, Casino, Caras do Brasil, Club des Sommeliers e Finlandek; b) Via Varejo: Casas Bahia, Ponto Frio e Bartira, voltadas ao comércio de eletrodomésticos e móveis; c) Cnova e Cdiscount: sites eletrônicos das marcas Extra.com.br, CasasBahia.com.br, Pontofrio.com, Barateiro.com, PartiuViagens.com.br e eHub.com.br; d) Atacado: Assaí Atacadista; e) GPA Malls: braço imobiliário do GPA, que lançou a marca Conviva (galerias comerciais)⁷.

No que concerne de modo mais especializado à comercialização de eletrodomésticos, o GPA adquiriu duas redes que já eram importantes em termos de capital e cobertura espacial – Casas Bahia e Ponto Frio – conforme já indicado no grupo “Via Varejo” descrito no parágrafo anterior.

A rede Casas Bahia⁸ teve sua origem em São Caetano do Sul, cidade da região metropolitana de São Paulo, em 1957, mas somente em 1964 iniciou-se na venda de eletrodomésticos. Em 1970, adquiriu uma pequena rede do mesmo ramo – Piratininga – e realizou sua concentração econômica com desconcentração espacial nos anos de 1980, mais por abertura de novas unidades, do que por aquisição de outras empresas. Associou-se ao Grupo Pão de Açúcar, o maior do ramo de supermercados e hipermercados no Brasil⁹ e, em função disso, teve suas operações integradas com outra rede importante de eletrodomésticos – o Ponto Frio.

Esta empresa, que também opera com eletrodomésticos, teve sua origem¹⁰ em 1946, no comércio atacadista, na cidade do Rio de Janeiro. Passou ao varejo em 1952 e começou a revelar capacidade de concentração econômica nos anos de 1990, por meio de aquisições e fusões. Comprou diversas redes comerciais regionais: Casas Buri (1992), J.H. Santos (1997), Kit Eletro (1999) e Disapel (2000) para, em 2010, integrar-se ao grupo Casas Bahia, por

7 Extraído de <http://www.gpabr.com/o-grupo/o-grupo.htm>, [7/01/2015].

8 As informações deste parágrafo foram extraídas de www.casasbahia.com.br, [consulta: 16/06/2014].

9 Segundo a *Revista Exame, Maiores e Melhores*, que faz o ranking dos grupos econômicos por setor e ramo da atividade econômica. Atualmente, o Grupo Pão de Açúcar não é mais numa empresa brasileira, visto que se associou ao conglomerado Casino, de capital francês, em 2005.

10 As informações deste parágrafo foram extraídas de www.pontofrio.com.br, [consulta: 16/06/2014].

meio da associação ao Grupo Pão de Açúcar, como já foi frisado. O Ponto Frio está em 164 cidades brasileiras, sendo que em muitas delas tem mais de uma filial¹¹.

Para observar outro exemplo, entre as empresas do Quadro 1, chamamos atenção para o grupo Magazine Luiza¹², que nasceu em 1957, em Franca, no Estado de São Paulo. Somente nos anos 2000, começou a revelar tendência de concentração econômica, por meio da criação de uma empresa financeira própria (associada aos Bancos Itaú e Unibanco), de várias aquisições e de inaugurações de novas lojas: – em 2001, compra das redes Líder e Wanel; – em 2004, aquisição das Lojas Arno; – em 2005, compra das Lojas Base, Kilas e Madol e abertura de 76 novas lojas; – em 2006, aquisição de 12,3% de seu capital pelo Capital Group; – em 2008, abertura de 44 lojas novas; – em 2010, aquisição da rede Lojas Maia; – em 2011, abertura de seu capital com o oferecimento de ações na Bolsa de Valores de São Paulo e aquisição de 121 lojas do Grupo Baú da Felicidade. Atualmente, está operando em 14 estados da federação e tem 720 lojas.

Como mostram os históricos de algumas entre as maiores empresas do varejo de eletrodomésticos, seu processo de concentração econômica acompanhou-se de desconcentração espacial das unidades de comercialização e serviços. E esta, por sua vez, acompanha-se de centralização espacial da gestão e do comando dos capitais comerciais.

O número de lojas desses grandes grupos sugere a cobertura espacial que conseguem realizar, gerando o reforço de dois movimentos combinados entre si – concentração econômica e desconcentração espacial¹³. Smith (1988) já assinalava que o desenvolvimento desigual resulta e alimenta esse duplo movimento, ao igualar as condições capitalistas de produção e, ao mesmo tempo, diferenciar os espaços a fim de adequá-los às exigências capitalistas de produção e distribuição do excedente. Essa diferenciação é de suma importância para compreender as mudanças espaciais que estão em curso. Os dois movimentos compõem, estruturalmente e de modo mais acentuado que nos períodos anteriores, as bases para a reprodução em moldes capitalistas, que se estabelece e se expressa tanto no plano econômico, quanto no espacial. Geram, assim, a redefinição da divisão interurbana do trabalho, em que as cidades médias vêm tendo seus papéis alterados pela intensa ação dos grandes capitais, como discutiremos na próxima seção.

2. Nova divisão interurbana do trabalho e articulação entre escalas geográficas

As alterações profundas na divisão interurbana do trabalho têm relações diretas com a organização da rede urbana e com os estratos de cidades que a compõem. Assim, embora

11 Na cidade de São Paulo, a maior do país, tem 48 lojas.

12 As informações deste parágrafo foram extraídas de www.magazineluiza.com.br, [consulta: 16/06/2014].

13 Para várias destas empresas, há o mapeamento das cidades onde estão localizadas suas lojas, no texto já citado de Lozano e Sposito (2015).

o objeto primeiro deste artigo sejam as cidades que ocupam papéis intermediários, não é possível, nem desejável, tratar delas em si, visto que para compreender as formas contemporâneas de reestruturação urbana, nos termos propostos por Soja (1993), é preciso olhar para os fluxos que articulam as cidades entre si.

A concentração econômica das empresas do setor varejista e, especialmente, as que comercializam eletrodomésticos, objeto de análise neste texto, tem provocado, em primeiro lugar, a perda relativa de papéis de comando das cidades médias, visto ser crescente o número de empresas que nelas operam, mas têm suas sedes em cidades mais importantes, o que gera fluxos de natureza e intensidade diferentes no âmbito das redes urbanas, ou uma nova hierarquia urbana, orientada por movimentos contrários e combinados: a) desconcentração espacial das empresas, no que toca ao comércio e à distribuição; b) centralização espacial de seu comando.

Entre as empresas varejistas analisadas, embora haja as que se originaram em espaços não metropolitanos, como são os casos do Magazine Luiza, cuja gênese ocorreu em Franca, e das Lojas Cem, surgida na cidade de Salto, ambas no Estado de São Paulo, foi nas metrópoles que grande parte delas nasceu. No entanto, à medida que se conformaram como grandes redes, suas operações passaram a se estabelecer em escalas nacional e internacional. O Quadro 1 é representativo do processo de centralização espacial da gestão e do comando, quando se nota, na última coluna à direita, a informação relativa ao país sede dos grandes grupos que aqui operam no setor do varejo. No que concerne às empresas que comercializam eletrodomésticos, verificamos que são eles: Brasil [6 empresas], França [2], Estados Unidos [1], Chile [1] e Holanda [1]. A soma é superior a 10, porque o Grupo Pão de Açúcar, primeiro do *ranking*, tem o controle acionário compartilhado entre Brasil e França.

De outro ponto de vista, as articulações podem ser vistas por meio das interações espaciais entre as cidades médias e as cidades sedes de grupos que nelas operam e/ou cidades pertinentes a outras redes urbanas, onde se realiza a produção do que é comercializado nas cidades médias. Tais movimentos geram circuitos espaciais de produção¹⁴ de escalas geográficas bastante abrangentes, que ultrapassam muitas vezes os territórios vinculados aos Estados Nacionais. Assim, os fluxos não são apenas verticais, mas são também horizontais (entre cidades de mesma importância) ou transversais (entre cidades de redes e sistemas urbanos diversos), o que ocorre com frequência quando as empresas operam em escala internacional (Sposito, 2007). Analisando essa dinâmica, Catelan propôs a noção de heterarquia urbana, que se combina à de hierarquia urbana, para compreender o que é particular ao período atual, distinguindo-o de momentos pretéritos de estruturação econômica e espacial do capitalismo (Catelan, 2012).

Assim, o que denominamos neste texto de ‘articulação entre escalas geográficas’ pressupõe a superação da ideia simples de hierarquia urbana, associada ao reconhecimento de

14 Para conhecer melhor este conceito ver Castillo e Frederico (2010).

escalas que se encaixam (local, regional, nacional e internacional), para se buscar a leitura dos fluxos entre estas escalas. Souza (2013) destaca que a escala não é uma categoria dada em si, segundo tais ou quais níveis; trata-se de uma ‘construção social’ e, por isso, implica movimentos de vários tipos e intensidades, que são reconhecidos pelo pesquisador, conforme seu objeto de investigação e sua perspectiva analítica.

Tendo em vista a concentração e a centralização econômicas, mudaram as formas como se estabelecem as interações espaciais entre cidades e aumentaram a amplitude e a densidade de cada plano analítico, do ponto de vista das escalas geográficas, o que depende dos grupos em análise e das particularidades de cada cidade e de suas formações socioespaciais. Não sem razão, Lacoste (1988) já havia destacado que a escala geográfica tem relação com a perspectiva conceitual que se toma como referência, o que depende do pesquisador. De outros pontos de vista, Smith (1992 e 2000) também chama atenção deste aspecto.

As interações espaciais decorrentes das fusões, aquisições e crescentes abrangências espaciais que essas redes experimentaram e experimentam extrapolam os limites afeitos a uma rede urbana, seja ela regional ou nacional, como mostram os exemplos dos grupos econômicos citados. Assim, a centralidade interurbana tem sido significativamente modificada.

Sintetizando, podemos afirmar que, nas últimas décadas, tal centralidade tornou-se mais abrangente porque se ampliaram as escalas geográficas segundo as quais as decisões são tomadas e os circuitos espaciais de produção (o que inclui o consumo) se realizam. Tornou-se também mais complexa, porque houve, quando olhamos para as cidades médias: diminuição relativa de sua centralidade, no que concerne ao comando, cresce o número de empresas que nelas operam e cujas sedes encontram-se distantes dali; – ampliação de sua capacidade de estabelecer ou compor um feixe maior de interações espaciais, pelas relações que estabelecem com as sedes e com fornecedores; – reforço de seus papéis regionais, visto que grandes grupos econômicos buscam atrair consumidores das cidades pequenas que elas polarizam.

3. Escolhas locais das empresas na escala interurbana

As lógicas espaciais que comandam as decisões locais dos grandes capitais na escala de cada cidade média podem induzir as escolhas dos cidadãos. Tal pressuposto justifica a atenção ao ramo comercial de eletrodomésticos para compreender a redefinição da centralidade urbana. Podemos afirmar, para começar o raciocínio, que nas grandes cidades e em metrópoles, as empresas ocupam múltiplas posições geográficas. Sua distribuição espacial é uma das estratégias¹⁵ que pode favorecer a ampliação dos mercados, por isso, buscam co-

15 São várias as estratégias adotadas, como: a ampliação do peso do *marketing* e das formas de realizá-lo, instrumentos cada vez mais eficazes para ampliar o consumo; a aceleração na sequência de lançamento

brir diferentes setores dos espaços urbanos, de modo a atingir maiores fatias dos mercados consumidores, já que a dispersão urbana é notória, as distâncias a serem percorridas e o tempo necessário para tal têm se ampliado consideravelmente nas últimas décadas¹⁶.

De outro modo, nos estratos inferiores da rede urbana, com destaque para as cidades que exercem papéis de intermediação, as empresas vão instalar uma, duas ou três unidades. As escolhas locacionais que fazem são orientadas, a nosso ver, por dois critérios principais: atingir, de modo mais amplo possível, segmentos socioeconômicos aos quais são direcionados seus produtos e facilitar o acesso de consumidores que, deslocando-se por rodovias, são provenientes de municípios menores da região.

Assim sendo, muitas vezes, elas se concentram em determinados quadrantes do espaço urbano que, nem sempre são os mais densamente ocupados, em termos demográficos, visto que há sempre que se estabelecer uma relação positiva entre número de consumidores potenciais e poder de compra *per capita*, gerando alterações nos itinerários e percursos urbanos. Este aspecto leva-nos a reforçar a ideia de que, em que pesem os processos gerais do capitalismo, as particularidades de cada estrato da rede urbana e as singularidades de cada cidade devem ser observadas.

Para fundamentar esta tese, passamos a uma descrição das cidades estudadas em nossa pesquisa, apresentando algumas informações gerais e, em seguida, os *croquis* de suas estruturas urbanas.

O Quadro 2 mostra que, demograficamente, as cidades se diferem, com populações que variam numa faixa entre 650 mil e 220 mil habitantes.

Na hierarquia urbana, segundo as regiões de influência que exercem, as três maiores classificam-se no estrato de Capital Regional B, Presidente Prudente e Marília, no de Capital Regional C, e São Carlos, no de Capital Sub-Regional A, mostrando que não há correspondência imediata entre o tamanho demográfico e o papel de influência das cidades. Neste quesito, Presidente Prudente é a que se destaca, em função de sua distância em relação à macrometrópole paulista e da existência, em seu raio de polarização, de dois centros de zona A, cinco centros de zona B e 49 centros locais, totalizando 56 municípios¹⁷. Este aspecto é importante para se compreender a localização das empresas que comercializam eletrodomés-

de produtos, reforçando a tendência à obsolescência das mercadorias já dispostas no mercado; a concorrência entre grupos e empresas que, muitas vezes, realiza-se por meio de *dumping* etc.

16 Para apoiar esta afirmação, basta lembrar que, na metrópole de São Paulo, no começo dos anos de 1960, quando seu total demográfico já ultrapassava os 4.5 milhões de habitantes, os maiores equipamentos comerciais, que eram as lojas de departamento, estavam, majoritariamente, no centro principal da cidade, como, por exemplo, Mappin e Mesbla. Este fato indica que grande parte dos cidadãos deslocava-se até este setor para a aquisição de bens semiduráveis e duráveis, embora, no que se refira ao consumo cotidiano, pudessem se apoiar nos subcentros da cidade e/ou no comércio de bairro.

17 Para haver algum parâmetro de comparação, São Carlos que é um pouco maior, demograficamente, tem sob sua influência, apenas sete municípios, classificados como centros locais.

ticos, já que, para a aquisição desses produtos, os consumidores estão dispostos a se deslocar, na escala interurbana, tendo em vista não serem compras rotineiras, como já foi assinalado.

QUADRO 2. CIDADES ESTUDADAS. INFORMAÇÕES GERAIS

Cidades Estudadas	População Municipal [1]	PIB Municipal [2]	PIB Municipal per capita [2]	Classificação na Regic [3]
Ribeirão Preto	658.059	17.004.019,00	19,61	Capital Regional B
Londrina	543.003	9.936.563,00	16,61	Capital Regional B
São José do Rio Preto	428.354	8.981.999,00	21,99	Capital Regional B
São Carlos	238.958	5.132.240,00	23,12	Capital Sub-Regional A
Marília	230.336	3.916.984	18,07	Capital Regional C
Presidente Prudente	220.599	4.254.058	20,48	Capital Regional C

[1] População estimada para 2014, segundo o IBGE¹⁸.

[2] Produto Interno Bruto, em mil reais, segundo os dados do IBGE para 2010¹⁹.

[3] Região de Influência das cidades para 2007 (IBGE, 2008).

Organização: Maria Encarnação Beltrão Sposito.

No que concerne ao PIB, o que nos auxilia a perceber a relação entre a economia e a população, também se verifica que não há correspondência direta entre tamanho demográfico, PIB municipal e PIB *per capita*. As três cidades com maior PIB *per capita* – São Carlos, São José do Rio Preto e Presidente Prudente – são diferentes no tamanho populacional, no grau de polarização interurbana e no número de cidades das quais atraem, em tese, consumidores de bens e serviços²⁰.

Na Tabela 1, podemos ver as grandes empresas varejistas que se ocupam da venda de eletrodomésticos, de modo importante (lojas de móveis e eletros e lojas de departa-

18 Em que pesem as diferenças no que se refere à precisão da informação entre população estimada e recenseada, optamos por trabalhar com a primeira, porque nos quatro anos desde o último Censo Demográfico, ocorrido em 2010, segundo a estimativa, o crescimento das cidades estudadas registraria índices que ultrapassam os 5%. As informações foram extraídas de: <http://www.cidades.ibge.gov.br/extras/perfil.php?lang=&codmun=352900&search>, [consulta: 7/01/2015].

19 Extraído de http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2010/default_xls_shtm, [consulta: 7/01/2015].

20 Esta verificação indica que seria importante trabalhar com outras variáveis para compreender as diferenças, o que está além do objetivo central deste texto.

mentos) e de modo complementar (hipermercados), presentes nas cidades estudadas. São nove entre as listadas no Quadro 1, porque excluímos, para a análise que se segue, os grupos Cencosud, Máquina de Vendas e Grupo Zaffari & Bourbon, que não têm unidades nas cidades estudadas.

TABELA 1. CIDADES ESTUDADAS. LOJAS DE EMPRESAS QUE COMERCIALIZAM ELETRODOMÉSTICOS PERTENCENTES AOS MAIORES GRUPOS DO SETOR VAREJISTA. 2014

Empresa	Nº	Ribeirão Preto		Londrina		S. José Rio Preto		São Carlos		Marília		Pres. Prudente		T
		AC	SH	AC	SH	AC	SH	AC	SH	AC	SH	AC	SH	
Casa Bahia [a]	663	2	1	3	1	1	1	1	-	1	-	1	1	13
Ponto Frio [a]	374	1	3	1	2	1	2	1	1	1	-	1	-	14
Carrefour	236	2	1	0	1	1	1	2	-	-	-	-	1	9
Grupo Walmart Brasil	547	1	1	-	1	1	-	-	-	1	-	1	-	6
Lojas Americanas	739	1	4	2	3	1	3	1	-	1	1	-	1	18
Magazine Luiza	743	3	3	2	3	3	1	2	-	3	-	2	1	23
Makro	77	1	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	5
Pernambucanas	275	3	1	1	2	2	1	1	1	1	-	1	-	14
Lojas Cem	183	1	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	4
		29		22		21		12		11		11		

Para a composição deste quadro, foram consideradas as maiores empresas do ano de 2012, mas o número de unidades é decorrente da consulta aos sites destas empresas no começo de janeiro de 2015, o que reflete o quadro delas em 2014.

[a] Os dados das Casas Bahia e Ponto Frio estão individualizados neste quadro e as informações relativas ao total do número de lojas foram extraídas dos respectivos sites. Os dados do total de lojas das outras empresas são os mesmos contidos no quadro 1, com base na Ibevar, 2013.

N – Número total de lojas da empresa.

AC – Áreas comerciais não associadas a shopping centers

SH – Shopping centers.

Organização: Maria Encarnação Beltrão Sposito e André Felipe Vilas de Castro.

Comparando-as entre si, no caso das três maiores, há correspondência entre tamanho populacional e número de lojas, respectivamente, 29 em Ribeirão Preto, 22 em Londrina e 21 em São José do Rio Preto; no subgrupo das três menos populosas, o número de lojas praticamente é quase igual, mas como Presidente Prudente é a menor demograficamente,

a presença de 11 unidades associadas aos grandes grupos varejistas que comercializam eletrodomésticos, reforça a hipótese de que sua centralidade interurbana deve ser considerada como um dos fatores importantes a orientar as escolhas espaciais das empresas.

Também é possível notar, na Tabela 1, que as redes supermercadistas, em função das maiores superfícies comerciais com base nas quais operam, têm, em termos de número de unidades, menor presença proporcionalmente às lojas de departamentos e magazines. Assim, a Magazine Luiza, que ocupa a sexta posição no *ranking* IBEVAR, possui maior número de unidades nas cidades estudadas e está presente, com bastante evidência, em todas as seis cidades analisadas. Lojas Americanas, Ponto Frio e Casas Bahia, na ordem, operam igualmente, com destaque, nessas cidades. Este aspecto tem relação com a origem dessas cadeias, todas na região Sudeste do país, sendo que, entre elas, apenas a Lojas Americanas, originada em Niterói, Estado do Rio de Janeiro, não teve sua gênese no Estado de São Paulo. O GPA, por sua vez, tem um total de 27 unidades comercializando eletrodomésticos (Ponto Frio e Casas Bahia) no conjunto dessas cidades, o que demonstra que também nesse caso, a concentração revela-se como fator de expansão espacial.

Ampliando a análise, pela incorporação dos tipos de lógicas locais de outros grupos que interferem na reestruturação espacial da atividade comercial, a Tabela 2 apresenta a listagem dos *shopping centers* que estão localizados nessas cidades.

Os dados estão organizados do município mais populoso para o menos populoso, e seus *shopping centers*, do mais antigo para o mais recente. Esta ordenação já nos possibilita notar que nem sempre há correspondência direta entre o tamanho demográfico, o número de espaços comerciais desse tipo e o ano de origem deles nas respectivas cidades. No que se refere às três mais populosas, Ribeirão Preto é a maior, tem um total de área bruta locável (ABL) também maior, além de ter sido a primeira em que se inaugurou um *shopping center* (1981). Quanto aos três municípios menos populosos, Presidente Prudente, o menor, é o que tem maior ABL e foi o primeiro em que se inaugurou um espaço comercial e de serviços desse gênero. Esta posição está diretamente ligada à centralidade interurbana mais expressiva dessa cidade, que está mais distante de São Paulo²¹ e não tem concorrência de outra de mesmo ou maior porte, num raio de mais de 100 km. Os dados da coluna atinente à relação entre ABL e população municipal sugerem maior poder de consumo e/ou centralidade interurbana de Ribeirão Preto, no grupo das maiores, e de Presidente Prudente, entre as três menores, com grande diferença, neste caso, comparativamente a Marília e São Carlos.

21 Foge ao objetivo principal deste artigo, analisar a composição dos capitais incorporadores e comerciais responsáveis pela implantação destes *shopping centers*, mas é interessante observar que, em três das cidades estudadas, há empreendimentos da Iguatemi, Empresa de Shopping Centers S.A., que é proprietária de 16 *shopping centers* no país e tem mais dois com inauguração prevista em 2015, o que revela que também neste caso há grande concentração econômica. Ver <http://institucional.iguatemi.com.br/index.php/empresa/historico/>.

TABELA 2. CIDADES ESTUDADAS. SHOPPING CENTERS E HIPERMERCADOS ÂNCORAS. 2014

Shopping center	Ano de inauguração	Área bruta locável (ABL) em m ²	ABL / População municipal*	Número de lojas	Hipermercados âncoras**
Ribeirão Preto					
Ribeirão Shopping	1981	43.433		281	Carrefour
Novo Shopping Center	1999	126.489		295	Walmart e Sam's Club
Santa Úrsula	1999	22.922		121	-
Iguatemi Ribeirão Preto	2013	44.100		174	-
Total		236.944	0,36	871	
Londrina					
Catuaí Shopping Londrina	1990	81.700		282	Carrefour
Royal Plaza Shopping	1999	10.000		130	-
Londrina Norte Shopping	2012	33.502		161	Angeloni
Boulevard Londrina Shopping	2013	47.800		209	Walmart
Total		173.002	0,31	782	
São José do Rio Preto					
Rio Preto Shopping Center	1988	38.500		225	Carrefour
Praça Shopping	1998	2.897		100	-
Plaza Avenida Shopping	2007	19.800		150	-
Shopping Cidade Norte	2012	18.000		113	Laranjão***
Iguatemi Rio Preto	2014	42.125		201	****
Total		121.322	0,28	789	

São Carlos					
Iguatemi São Carlos	1997	17.816		79	Extra Hiper
Total		17.816	0,07	79	
Marília					
Marília Shopping	2000	13.978		131	-
Esmeralda Shopping	2004	3.000		54	-
Total		16.978	0,07	185	
Presidente Prudente					
Parque Shopping Prudente	1986	15.148		68	Muffato
Prudenshopping	1990	33.000		172	Carrefour
Total		48.148	0,21	240	
<p>* Dividiu-se a área bruta locável pela população municipal (Quadro 1), para se chegar às cidades com maior proporção de área nestes shopping centers em relação ao seu tamanho populacional. ** Indicados apenas os classificados como hipermercados, ou seja, os supermercados não foram indicados, visto que, no geral, não contêm eletrodomésticos em seu mix de vendas. *** Não foi possível confirmar se esta unidade revende eletrodomésticos, mas a rede a que pertence é revendedora desses produtos, segundo informação obtida em http://empresasdobrasil.com/empresa/supermerca-do-laranja-09576106000102, [consulta: 20/01/2015]. **** Em entrevista realizada, foi dada a informação de que há negociações para a instalação de uma unidade Carrefour.</p> <p>Fontes: Sites Institucionais, Associação Brasileira de Shopping Centers (ABRASCE), trabalhos de campos. Organizado por André Felipe Vilas de Castro. Ampliado por Maria Encarnação Beltrão Sposito.</p>					

Em vários desses *shopping centers* há hipermercados que exercem o papel de lojas âncoras, onde se revendem também eletrodomésticos, como indicam as referências da última coluna da Tabela 1, na qual também se observam os efeitos da concentração econômica nesses espaços comerciais, pois as marcas enunciadas pertencem, predominantemente, aos maiores grupos que operam no país.

4. Escolhas espaciais das empresas na escala das cidades

Para uma primeira aproximação relativa às escolhas espaciais das empresas que comercializam eletrodomésticos nas seis cidades estudadas e suas relações com o processo de redefinição da centralidade, voltamos à Tabela 1 e ao agrupamento das unidades das

empresas em duas classes: lojas localizadas em áreas comerciais não associadas a *shopping centers* (AC) e aquelas instaladas nesses grandes espaços comerciais (SH)²². Partimos da constatação, já bastante trabalhada na literatura, de que os *shopping centers* distinguem-se dos centros principais, subcentros e eixos comerciais, por uma série de características que os posicionam como espaços de consumo voltados principalmente a segmentos de poder aquisitivo mais elevado, em comparação aos centros comerciais e de serviços “tradicionais”, frequentados por consumidores de menor poder de compra²³, quando se toma como referência a realidade brasileira.

Empresas como Casas Pernambucanas, Casas Bahia, Ponto Frio, Lojas Americanas e Magazine Luiza mantêm, em geral, unidades nos dois tipos de espaços comerciais. No entanto, os *shopping centers* de Marília e São Carlos não foram escolhas espaciais importantes para as empresas selecionadas. Nenhuma delas está presente no Shopping Center Esmeraldas ou no Marília Shopping Center, e apenas duas – Ponto Frio e Pernambucanas – têm lojas no Shopping Iguatemi, o único de São Carlos.

A empresa que se destaca por manter suas lojas prioritariamente em *shopping centers* é a Ponto Frio que, nas três cidades maiores, está mais localizada nesses espaços do que em centros principais, subcentros ou outras áreas comerciais tradicionais. Em entrevista realizada em Ribeirão Preto, com o gerente de uma das unidades da Casas Bahia²⁴, foi explicada a opção do Grupo Pão de Açúcar, desde a incorporação destas duas redes de venda de eletrodomésticos – Casas Bahia e Ponto Frio – em apostar numa segmentação do mercado. O GPA passou a associar as escolhas relativas a estratégias de *marketing* e localização de lojas da primeira empresa, ao que o entrevistado denominou de “classes C, D e E”, e as da segunda, às “classes A e B”. Este fato reforça a tese da menor diversificação socioespacial, no que concerne ao consumo de bens e de serviços e dos espaços que lhes dão apoio, à medida que as cidades médias vão conhecendo os impactos da redefinição da centralidade na escala de seus espaços urbanos, por meio da instalação de grandes superfícies comerciais.

A segmentação do mercado que interessa aos grandes grupos resultantes da fusão ou aquisição de várias empresas, que passam a trabalhar operando com várias marcas de lojas, é forte indutora da reestruturação das cidades (Sposito, 2007), como ilustram e fundamentam as representações cartográficas que se seguem. Isso é estratégico especial-

22 Neste texto, não vamos distinguir aquelas que estão localizadas nos centros principais das cidades estudadas, que são a maioria, e as sediadas em subcentros ou eixos comerciais especializados ou não, mas todas estão agrupadas de forma a distingui-las das iniciativas efetuadas em *shopping centers*

23 Este tipo de avaliação mereceria ser mais bem trabalhada, porque ela é, de algum modo, muito simplificador, tanto porque este agrupamento tem inúmeras exceções, quanto porque analisar os *shopping centers* exigiria o desenvolvimento de muitos planos analíticos, que envolvem a compreensão do sentido econômico, social e cultural desses espaços de consumo, o que escapa ao foco deste texto, mas está sendo objeto de atenção no âmbito do mesmo projeto de pesquisa temático.

24 Entrevista realizada com Glauber Alves, 15 de janeiro de 2015.

mente para os grandes grupos que resultam da fusão e aquisição de várias empresas e passam a trabalhar com várias marcas de lojas.

A Figura 1²⁵ contém a representação esquemática das áreas urbanas das cidades estudadas, na sequência da mais para a menos populosa, com a delimitação aproximada do centro principal de cada uma delas²⁶, a localização de *shopping centers* e hipermercados²⁷, bem como a indicação das principais rodovias de acesso²⁸.

Por meio das representações, podemos observar a tendência à concentração espacial dos grandes equipamentos comerciais e de serviços em parcelas do espaço urbano, o que estimula a realização de novos itinerários urbanos, por parte dos cidadãos, ao elegerem seus espaços de consumo, caso optem por adquirir seus eletrodomésticos em lojas de grandes redes nacionais e internacionais.

Em Ribeirão Preto, esses espaços concentram-se no quadrante sul da cidade, tomando-se o centro principal como referência. Estão localizados nas áreas residenciais ocupadas pelos segmentos de maior poder aquisitivo, onde também estão os hipermercados alinhados em eixo na mesma direção e ao longo ou muito próximos de rodovias. Este é o setor que recebeu maiores investimentos imobiliários, na última década, mas já nos anos de 1970 apontava essa tendência, e pode-se considerar que o marco da descentralização do chamado setor terciário tenha sido a instalação do Hipermercado Jumbo²⁹, ao sul do centro principal da cidade, o primeiro grande equipamento comercial instalado fora da área central³⁰.

25 A configuração da área urbana representada é a definida pelo perímetro urbano de cada cidade. As áreas acinzentadas das representações compreendem os espaços já loteados e com ocupação efetivamente urbana, mas também espaços ainda não parcelados para uso urbano que compõem os setores habilitados, juridicamente, à expansão urbana futura.

26 Esta delimitação foi feita com base no Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos do IBGE. Adotamos a representação cartográfica possibilitada pelo servidor de mapas desse banco de dados, optando por estabelecer sete classes e tomando como referência a sétima classe, ou seja, aquela em que há maior proporção de atividades econômicas. A partir desta primeira representação, com base no conhecimento de campo e nas informações contidas no banco de dados, foram desconsideradas áreas de domínio de atividades industriais (distritos e setores industriais) e áreas urbanas nas quais constatamos que, embora o dado estivesse especializado em todo o setor, a atividade comercial e de serviços está muito concentrada em uma única via. Esta delimitação foi feita com apoio de Arthur Magon Whittacker. Ver: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/Populacao/censo2010/cne-fe/defaultcnefe.shtm>.

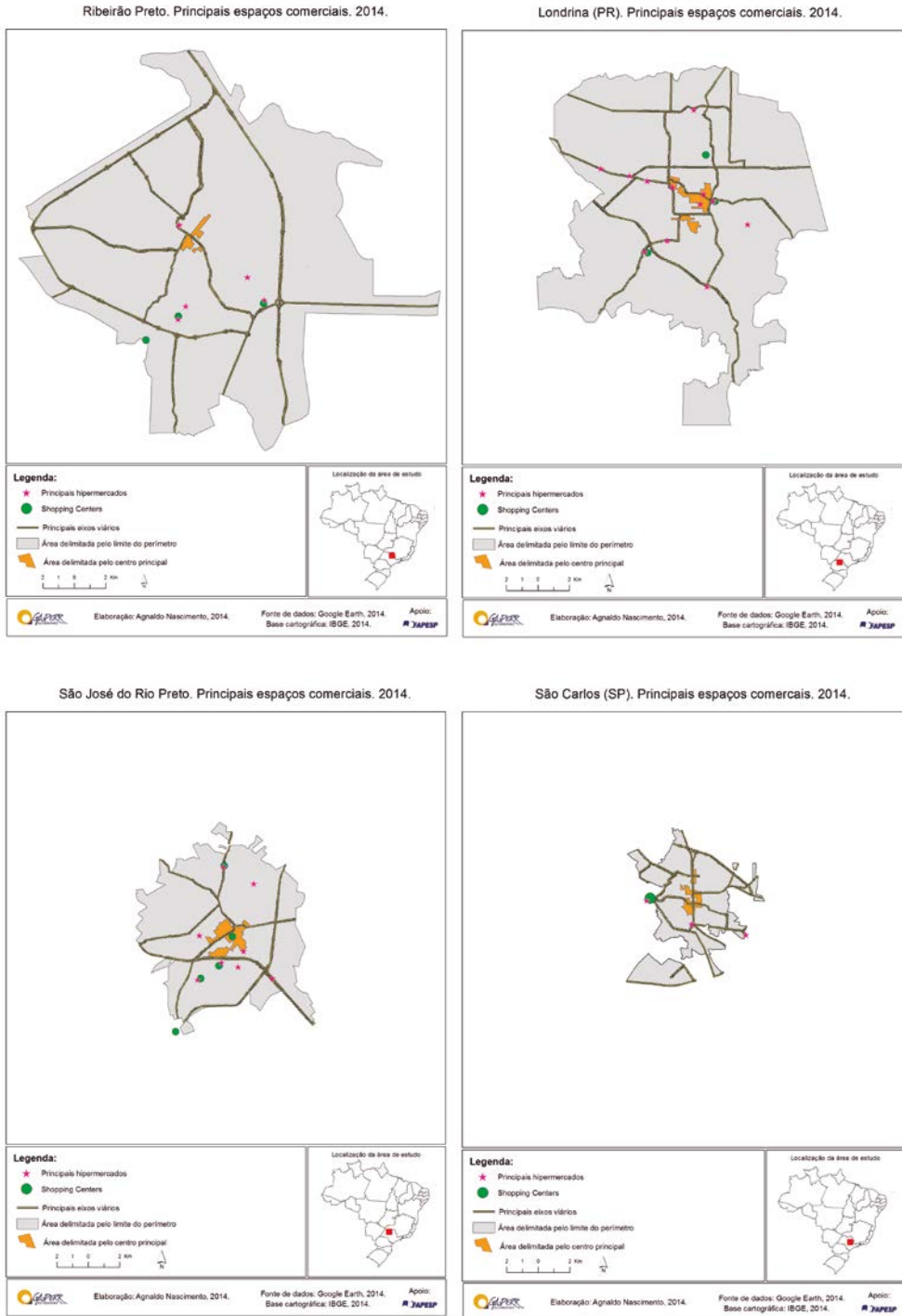
27 Foram localizados apenas hipermercados com mais de 20 caixas. Teria sido preferível ter adotado a área bruta locável (ABL) para fazer esta seleção, mas não tivemos acesso a essa informação para todas as empresas.

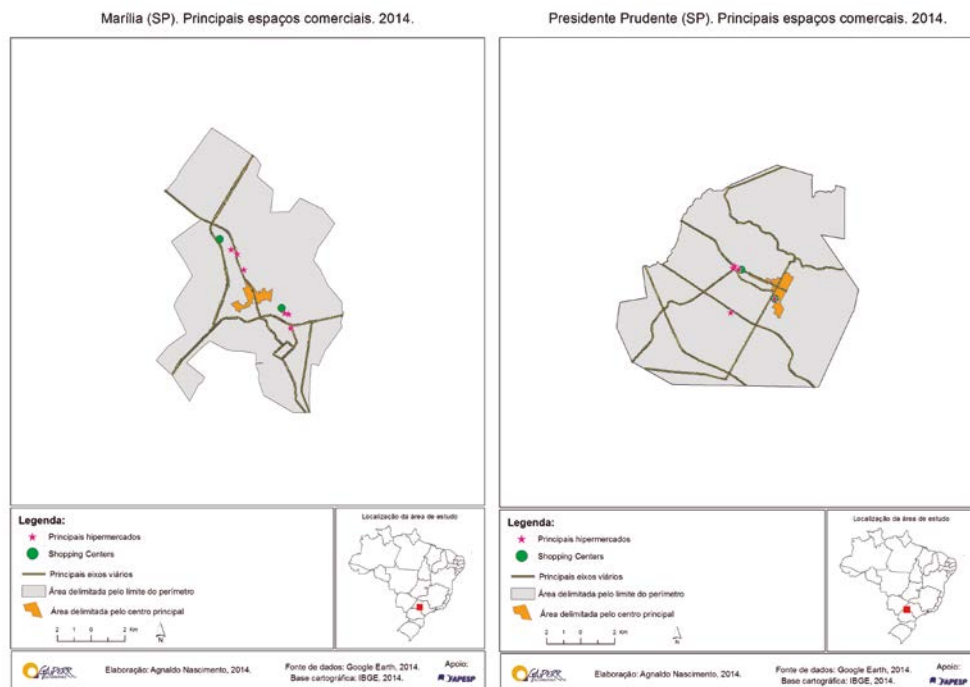
28 Procuramos elaborar os mapas na mesma escala, mas em função da diagramação do texto e de nosso interesse em possibilitar a comparação entre as cidades, ao serem enquadrados lado a lado, compondo uma única figura, pode haver pequenas distorções, razão pela qual se sugere a observação da escala gráfica inserida nas representações.

29 Para maiores informações sobre a origem da rede Jumbo, em 1971, ligada ao Grupo Pão de Açúcar e inaugurando a instalação de hipermercados no Brasil, ver Silva (2003).

30 Avaliação apresentada pelo Sr. Silvio Martins, Diretor Presidente da Companhia de Habitação de Ribeirão Preto (COHAB – RP), em entrevista realizada em 16 de janeiro de 2015.

FIGURA 1. CIDADES ESTUDADAS. PRINCIPAIS ESPAÇOS COMERCIAIS. 2014





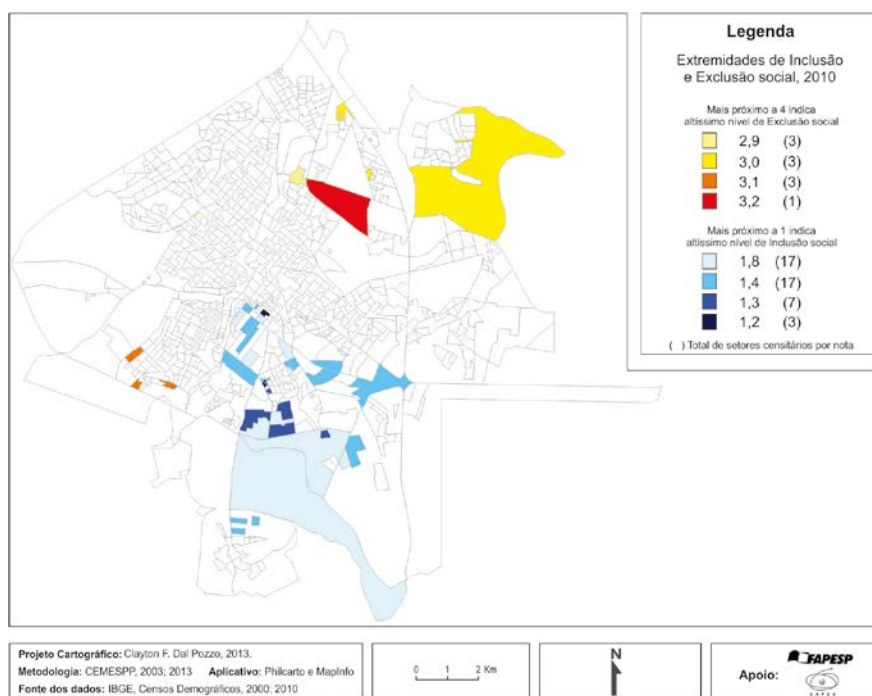
Torna-se mais notória a presença de novas áreas de concentração comercial e de serviços no quadrante sul, onde os principais investimentos na produção imobiliária de alto padrão vêm sendo feitos, ao se observar que nenhum dos grandes estabelecimentos do terciário está nos setores oeste e norte, nos quais estão a maior parte das áreas favelizadas³¹ da cidade e os investimentos na produção de habitações populares, entre eles os associados ao Programa Minha Casa Minha Vida.

Observando a Figura 2³², em que estão representadas as extremidades da inclusão e da exclusão social da cidade, em 2010, é visível a oposição geográfica entre as zonas de exclusão e a localização dos grandes espaços comerciais de Ribeirão Preto, contidos na Figura 1.

31 Conforme entrevista realizada em 16 de janeiro de 2015, com o Diretor Presidente da Companhia de Habitação de Ribeirão Preto (COHAB – RP), Sr. Silvio Martins, esta cidade tem 40 favelas, com predominância da localização delas no norte da cidade.

32 Não será possível, em função do limite de páginas, fazer, no escopo deste artigo, a inserção de mapas para todas as seis cidades, mas processos semelhantes são observados em todas elas, com maior ou menor intensidade.

FIGURA 2. RIBEIRÃO PRETO. EXTREMIDADES DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO SOCIAL. 2010



Em Londrina, no setor norte, predomina a ocupação de médio para baixo poder aquisitivo, visto que foi a área onde se instalaram, a partir dos anos de 1970, os primeiros grandes conjuntos habitacionais; de outro lado, na direção sul e sudeste, estão áreas residenciais mais valorizadas nos últimos 20 anos e os novos setores de concentração comercial e de serviços.

A partir do centro principal, nota-se a concentração dos grandes equipamentos, no setor sul e oeste, enquanto ao norte, há um *shopping center* e um hipermercado apenas. Na Foto 1, há uma imagem da área recente de verticalização no setor sudoeste de Londrina, a Gleba Palhano, onde os preços dos imóveis estão se elevando e novas inversões no setor imobiliário vêm sendo feitas, conforme estudo de Amorim (2015), que trata dessa tendência:

Esse movimento se concentrou, historicamente, no sentido sudoeste da área central, havendo aí marcos importantes como, por exemplo, as construções do Lago Igapó, em meados da década de 1950, do Centro Cívico, na década de 1970 e, principalmente, do *Shopping Center* Catuaí, nos anos 1990, e, num arranjo possibilitado pelas mudanças no Plano Diretor de 1998, foi permitida a verticalização em grande parte

da área da Gleba Palhano, com acréscimo significativo de potencial construtivo, além da própria expansão do perímetro urbano no sentido sudoeste.

A consolidação do vetor sudoeste de valorização imobiliária ocorreu com o posterior surgimento dos loteamentos e condomínios horizontais fechados – nas extremidades da área – e de edifícios residenciais de alto padrão à margem direita do Lago Igapó nas duas últimas décadas. Desse modo, a dimensão espacial assumida pela valorização corrobora a ideia de que ela é espacialmente fragmentada, afastada da área central e associada a amenidades ambientais, equipamentos comerciais e centros de consumo de grande porte. (AMORIM, 2015, capítulo 1, grifos nossos).

FOTO I. LONDRINA. VISTA DA GLEBA PALHANO, NO SETOR SUDOESTE. 2012



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1555346>. Extraído de Amorim (2015).

A mesma tendência é notória no mapa esquemático de São José do Rio Preto, onde no quadrante sul há a maior concentração de grandes equipamentos comerciais e de serviços, enquanto ao norte encontra-se a população de menor poder aquisitivo. No entanto, a ampliação da capacidade de consumo destes segmentos socioeconômicos tem estimulado a implantação de espaços de consumo associados a grandes capitais, em áreas da cidade em que há pouco tempo predominava o comércio local e regional. A instalação do Londrina Norte Shopping e, em São José do Rio Preto, do Shopping Cidade Norte, Em São José do Rio Preto, demonstram o interesse dos grandes capitais em absorver essa nova demanda, que vem crescendo desde o início dos anos 2000, especialmente desde o primeiro Governo Lula (2003 – 2010).

Mas é necessário adotar postura crítica frente ao emprego da expressão “nova classe média” para se referir aos resultados desse processo, amplamente empregado pela mídia e por economistas (Negri, 2011, por exemplo). Tal atitude se deve em função da inadequação de se reduzir classe a renda, pois o conceito envolve a partilha de “uma visão de mundo ‘prática’ que se mostra em todos os comportamentos e atitudes” (Souza, 2010: 45), inclusive aqueles diretamente relacionados aos espaços de moradia e consumo³³. Por um lado, a compra de objetos praticada pelas classes inferiores está intimamente relacionada à procura social de prestígio, baseada nas atualmente tão problemáticas relações entre “ser e parecer” e, por outro, as iniciativas locacionais das grandes empresas reforçam a lógica de separação socioespacial dos espaços de consumo. Parece não ser por acaso que as duas grandes superfícies comerciais – Londrina Norte Shopping e Shopping Cidade Norte – levam, no nome, a referência ao norte, ou seja, às áreas residenciais que pretendem atrair, estratégia diferente dos outros *shopping centers*, que se propõem a ser espaços de consumo dos setores mais abastados da cidade, alcançando polarização interurbana³⁴. As observações efetuadas nos *shopping centers* citados e as referências a eles feitas nas entrevistas já realizadas pela equipe do projeto temático a que se vincula este texto, possibilitam-nos verificar que esses dois espaços foram produzidos para os segmentos de médio para baixo poder aquisitivo e por eles são consumidos e frequentados.

No caso de São Carlos, enquanto as áreas residenciais mais pobres localizam-se no setor sul, com destaque para o Bairro Aracy, instalado nos anos de 1990 (Oliveira, 2014), é na direção norte e oeste que o centro principal se expande e que as grandes superfícies comerciais se instalam. Têm sido esses setores os mesmos escolhidos nas últimas décadas para a instalação também de espaços residenciais fechados³⁵.

Entre as seis cidades estudadas, Marília é onde há o reconhecimento de dois vetores de expansão espacial dos grandes capitais comerciais – o leste e o nordeste –, mas a tendência de maior segmentação sociespacial do consumo é menos notória, não só porque os dois *shopping centers* ainda não constituem centralidades urbanas tão importantes,

33 Assim, concordamos com Souza (2010: 47-50), para quem seria mais adequado intitular a tal “nova classe média” de “nova classe trabalhadora”, uma vez que o seu acesso à renda foi conquistado à custa de um extraordinário esforço. Estes trabalhadores conseguiram melhorar suas condições econômicas graças “à sua capacidade de resistir ao cansaço de vários empregos e turnos de trabalho, à dupla jornada na escola e no trabalho, à extraordinária capacidade de poupança e de resistência ao consumo imediato e, tão ou mais importante que tudo que foi dito, a sua extraordinária crença em si mesmo e no próprio trabalho”.

34 No âmbito do mesmo projeto temático a que se vincula este texto, está sendo realizado o levantamento das placas dos automóveis estacionados nos maiores *shopping centers* de cada cidade. Embora as informações não estejam, ainda, totalmente trabalhadas, já se nota que é significativo o número de veículos oriundos de outras cidades.

35 Para conhecer a distribuição espacial destes espaços residenciais em São Carlos, Marília e Presidente Prudente, em suas relações com a fragmentação socioespacial e a insegurança urbana, ver Sposito e Góes (2013).

como vimos em outras cidades, mas também pelo fato de que as dificuldades de extensão do tecido urbano parcelado, decorrentes das especificidades de seu sítio urbano, têm sido fatores que constroem a livre escolha das empresas imobiliárias e comerciais.

Em Presidente Prudente, a expansão urbana, na direção leste e, depois, norte, foi marcada pela implantação de áreas residenciais voltadas aos segmentos de menor poder aquisitivo. De outro lado, no quadrante sul, com maior homogeneidade, e também no oeste, observamos a tendência de valorização imobiliária decorrente tanto da implantação de espaços residenciais fechados e abertos direcionados aos segmentos de médio e alto poder aquisitivo, quanto da instalação das áreas comerciais mais modernas, nucleadas, num primeiro momento, pelo Prudenshopping, e reforçadas depois pela chegada das grandes redes de hipermercados – Carrefour, Walmart, Mufatto e Makro.

Tais tendências são representativas do processo de reestruturação das cidades, que se expressa de modo claro na reconfiguração das estruturas espaciais pretéritas do tipo centro-periférica. Este processo vem sendo observado nas seis cidades, não apenas pela redefinição do conteúdo econômico e social do centro principal, seja no plano objetivo, seja no subjetivo, como também pela diversidade de inversões que vêm sendo feitas nos anéis periféricos da expansão urbana, que vão desde as de origem pública, voltadas à produção de habitações populares, até as efetivadas pelas grandes empresas do setor imobiliário.

Sobre a perda de importância do comércio do centro principal da cidade, em favor dos novos espaços comerciais e de serviços de grande porte, é ilustrativo o excerto que se segue, retirado de entrevista realizada com comerciante tradicional do setor:

*Ah, sim, sempre a gente perde público. E houve uma mudança também, eu tenho sentido assim... Muita gente vinha comprar na loja antes e não tem vindo mais...*³⁶

Referências bibliográficas

- AMORIM, W.V. (2015): *A produção imobiliária e a reestruturação das cidades médias em Londrina e Maringá*, Presidente Prudente, Programa de Pós-Graduação em Geografia [tese de doutorado em fase final de elaboração].
- BAUDRILLARD, J. (2011 [1970]): *A sociedade do consumo*, Lisboa, Edições 70, 270 p.
- CASTILLO, R., FREDERICO, S. (2010): “Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo”, *Sociedade e Natureza*, vol. 22, n.3, p. 461-474.

36 Comerciante da Camisaria Barão, em Ribeirão Preto. Entrevista realizada em 14 de fevereiro de 2014, por Necio Turra Neto.

- CATELAN, M.J. (2013): *Heterarquia urbana. Interações espaciais interescolares e cidades médias*, São Paulo, Cultura Acadêmica. Disponível em: http://www.culturaacademica.com.br/catalogo-detalle.asp?ctl_id=391
- GÉLÉDAN, A., BRÉMOND, J. (1988a): *Dicionário das teorias e mecanismos econômicos*, Lisboa, Horizontes, 463 p.
- GÉLÉDAN, A., BRÉMOND, J. (1988b): *Dicionário econômico e social*, Lisboa, Horizontes, 395 p.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2004): *Pesquisa Mensal do Comércio, Série Relatórios Metodológicos*, volume 15, 3ª. Edição. Extraído de: ftp://ftp.ibge.gov.br/Comercio_e_Servicos/Pesquisa_Mensal_de_Comercio/Metodologia_da_Pesquisa/srmpmc.pdf, [consulta: 5/01/2015].
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2008): *Região de Influência das Cidades*, Rio de Janeiro, IBGE, 201 p.
- Instituto Brasileiro de Executivos de Varejo. *Ranking IBEVAR. 120 maiores empresas do Varejo Brasileiro*. São Paulo, IBEVAR, 2013. Extraído de <http://www.pwc.com.br/pt/publicacoes/setores-atividade/produtos-consumo-varejo/ranking-ibevar-13.jhtml>, [consulta: 7/01/2015].
- LACOSTE, Y. (1976) : *La géographie ça sert d'abord à faire la guerre*, Paris, Maspero, 134 p.
- LOZANO, L.P.G.; SPOSITO, E.S. (2015): “Cidades médias e distribuição espacial do comércio de eletrodomésticos no Brasil”, Texto proposto ao Simpósio “Procesos de urbanización recientes en ciudades medias/intermedias: entre escalas geográficas y distintas dinámicas territoriales”, 55º. *International Congress of Americanists*, San Salvador.
- NEGRI, M. (2011): *A nova classe média: o lado brilhante da base da pirâmide*, São Paulo, Saraiva, 312 p.
- OLIVEIRA, V.F. (2014): *Os sentidos da casa própria: condomínios horizontais populares fechados e novas práticas espaciais em Presidente Prudente e São Carlos*, Presidente Prudente, Programa de Pós-graduação em Geografia [Dissertação de Mestrado], 220 p.
- SILVA, C.H.C. (2003): “As grandes empresas varejistas e suas estratégias locacionais na grande São Paulo”, *Geografia*, Rio Claro, v.28, n. 03, p. 379-396. Disponível em meio digital no endereço: <http://www.neccbrasil.com.br/pdfpesquisa/HIPER%20COMPLETO%20AGE-TEO.pdf>
- SMITH, N. (1988): *Desenvolvimento desigual*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 250 p.
- SMITH, N. (2000): “Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem-teto e produção de escala geográfica”, en: ARANTES, A. (org.). *O espaço da diferença*, Campinas, Papirus, p. 133-159.
- SMITH, N. (1992): “Geography, difference and the politics of scale”. en: DOHERT, J.; GRAHAM, E. (org.). *Post modernism and the social science*, Londres, Macmillan Academic and Professional, p. 57-79.
- SOJA, E. (1993): *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*, Rio de Janeiro, Ed. Jorge Zahar, 324 p.

- SOUZA, J. (2012): *Os batalhadores brasileiros. Nova classe média ou nova classe trabalhadora?* Minas Gerais, Ed. EFMG, 404 p.
- SOUZA, M.L. de. (2013): *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 320 p.
- SPOSITO, M.E.B. (2007): “Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana”, en: SPOSITO, M.E.B. (org.): *Cidades médias: espaços em transição*, São Paulo, Expressão Popular, v. 1, p. 233-253.
- SPOSITO, M.E.B.; GOES, E.M. (2013): *Espaços residenciais fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*, São Paulo, Editora da Unesp, 359 p.

6

DINÂMICA URBANA A PARTIR DOS NOVOS AGENTES ECONÔMICOS EM UBERABA-MG/BRASIL¹

MARIA TEREZINHA SERAFIM GOMES

Universidade Estadual Paulista,
Presidente Prudente, Brasil

MARCOS KAZUO MATUSHIMA

Universidade Federal do Triângulo Mineiro,
Brasil

Introdução

Nos últimos anos, as cidades médias brasileiras têm se firmado como polos atrativos, tanto para fluxos migratórios internos, quanto para novos investimentos empresariais, nos diversos setores de atividades econômicas (indústria, comércio e serviços) voltados ao mercado de consumo, como hipermercados e *shopping centers*, concessionárias de veículos, hotéis e estabelecimentos de prestação de serviços. Esse processo, em muitos casos, tem levado a uma reestruturação do espaço urbano dessas cidades, sob a égide dos interesses de vários agentes econômicos (dos setores da indústria, do comércio e de serviços, fundiários, imobiliários e financeiros), cujas ações vão produzindo novas formas e processos espaciais nas cidades, introduzindo também um novo conteúdo na lógica de

1 Este texto faz parte de algumas discussões resultantes da pesquisa “Dinâmica Econômica, Cidades Médias e Interações Espaciais”, financiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais – FAPEMIG.

produção do espaço urbano. Nesse sentido, as cidades, hoje, vivem um movimento de descentralização em suas formas espaciais, quer com a instalação de novos loteamentos e empreendimentos imobiliários residenciais, quer com atividades industriais, comerciais e de serviços, que buscam áreas fora do centro tradicional, o que as torna cada vez mais “descontínuas”, ou seja, não há mais uma unidade espacial do tecido urbano, e sim, uma “ruptura da unidade territorial das cidades” (Sposito, 2010, p.126).

Este texto tem como objetivo abordar a dinâmica urbana de Uberaba-MG/Brasil, a partir da ação de novos agentes econômicos, que passam a atuar na cidade com a instalação de novos empreendimentos comerciais, como hipermercados, concessionárias de veículos, hotéis, e de prestadoras de serviços, os quais vêm produzindo novas centralidades urbanas, principalmente com a reestruturação de vias de circulação e de bairros próximos a eles.

Diversos autores brasileiros têm abordado a temática das cidades médias, como Amorim Filho (2001), Serra (2001), Soares (1999, 2007) e Sposito (1998, 2001, 2004, 2007, e 2010), entre outros. Tomamos como referência o entendimento de cidades médias proposto por Sposito (2004), que as compreende com base nos papéis por elas desempenhados e não do ponto de vista demográfico. Segundo Sposito (2004), as cidades médias podem, em princípio, ser definidas por:

a) sua situação geográfica em relação às outras cidades de mesmo porte; b) sua distância maior ou menor das cidades de maior porte; c) número de cidades pequenas que estão em sua área de influência, já que as empresas e as instituições se orientam pelos limites entre as áreas de mercado.

Os papéis das cidades médias dependem, assim, da forma como o território que comandam e representam participa da divisão regional do trabalho que, por sua vez, é orientada pela redefinição internacional do trabalho. (p.338)

Ainda de acordo com Sposito (2004),

[...] O conjunto de mudanças produzidos pelo processo de concentração e centralização econômicas, com desconcentração espacial das atividades de produção e consumo, dinâmicas que se acentuam na passagem do fordismo para a acumulação flexível, tem repercussão direta nos papéis desempenhados pelas cidades médias, uma vez que as possibilidades de escolhas territoriais para o desenvolvimento de atividades produtivas e para a instalação de pontos de redes de consumo de bens e serviços é maior, quanto mais capitalizada for a empresa. As cidades médias têm sido escolhidas como pontos de apoio dessas empresas em suas políticas de desconcentração das atividades e de expansão das redes de comercialização de bens e serviços. (p.340)

O presente texto está organizado, além da introdução, em duas partes. Inicialmente, discutiremos o recorte empírico selecionado, a partir de um breve histórico da cidade de Uberaba e da discussão de elementos para a compreensão da realidade em questão;

posteriormente, abordaremos o papel dos novos agentes econômicos na reestruturação de seu espaço urbano e na produção de novas centralidades.

1. Algumas considerações sobre a formação e a produção do espaço urbano de Uberaba

Para entendermos as transformações socioespaciais e o processo de reestruturação do espaço urbano de Uberaba, cabe inicialmente compreender seu processo histórico de formação, seus períodos de ascensão e estagnação na dinâmica urbano-econômica regional e o atual momento, marcado pelas intensas transformações por que vem passando.

A cidade de Uberaba, localizada na região do Triângulo Mineiro, tem uma população de aproximadamente 318.000 habitantes (IBGE, 2014). Possui uma posição geográfica estratégica, pois é rota de passagem do Estado de São Paulo e do restante do Estado de Minas Gerais para o Brasil Central (Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Brasília e Tocantins). Situa-se a cerca de 500 km de distância de centros urbanos nacionais importantes, como São Paulo, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília, aos quais está interligada por meio de rodovias federais e estaduais, sendo sua ligação até a capital paulista feita por autopista duplicada, a BR-050, cujo trecho paulista é denominado SP-330, Rodovia Anhanguera.

O processo de ocupação da cidade teve origem no começo do século XIX, a partir da fundação do arraial de Santo Antônio e São Sebastião de Uberaba, em 1816, às margens do Córrego das Lages; em 1820, o arraial foi elevado à categoria de freguesia, despondo desde seu início como o principal núcleo urbano da região. Em 1836, de freguesia passou a vila e, em 1856, a cidade.

Na primeira metade do século XIX, Uberaba firmou-se em seu papel de ligação entre o litoral de São Paulo e do Rio de Janeiro e as províncias de Goiás e de Mato Grosso, tornando-se o principal centro urbano da região chamada “Sertão da Farinha Podre”, que hoje corresponde a parte da atual região do Triângulo Mineiro. Dada sua localização privilegiada, a cidade tornou-se um nó de articulação das vias de transporte terrestre e um dos pontos principais de parada dos viajantes da época, assumindo a posição de cidade primaz do, então, Sertão da Farinha Podre, como reitera Lourenço (2007, p.322):

Uberaba beneficiou-se de sua localização-chave, na intersecção entre esses dois eixos, um disposto no sentido leste-oeste (Minas – sertão) e outro no sentido norte-sul (Goiás – São Paulo). Assim, na primeira metade do século XIX, formou-se uma rede de estradas inter-regionais e interprovinciais sobre o Sertão da Farinha Podre, tendo Uberaba como nó central.

A primazia representada por Uberaba devia-se ao seu nível de centralidade, pelo fato de a região não contar, em suas proximidades, com outros núcleos urbanos de maiores proporção e polarização. Ali se concentravam o comércio e os serviços de diversos profissionais, como juristas, médicos, farmacêuticos, professores, guarda-livros, funcionários públicos etc., o que favoreceu o crescimento urbano e o desenvolvimento econômico da cidade no período.

Corroborando tal afirmação, Lourenço (2010, p.87) assevera que

[...] Uberaba era o nó de um sistema radial de estradas, os entrepostos obrigatórios de todos os fluxos mercantis de norte e oeste, dos territórios de Goiás e Mato Grosso. Nesta situação, os negociantes ali radicados estavam em posição favorável para extrair grande parte do excedente gerado pela economia situada a montante, por meio de manipulação das condições de mercado. Uberaba também centraliza atividades como atendimento médico, educação, acesso à justiça e administração pública.

Em 1872, a freguesia de Uberaba contava com uma população de 8.710 habitantes, sendo que o distrito de Uberabinha (atual Uberlândia) possuía 3.480 habitantes².

Segundo ainda Lourenço (2010, p.244),

Até a década de 1860, a principal via da cidade era a Rua Direita, que cruzava a povoação no sentido noroeste-sudeste, ligando, por meio da Rua do Boi, as estradas Geral de Goiás e do Piquiri à estrada de São Paulo. Ali e no largo da matriz, cruzado pela Rua Direita em sua parte mais baixa, se concentrava grande parte das casas de comércio.

A expansão das ferrovias paulistas ocorrida no final do século XIX alcançou a região do Triângulo Mineiro, e os trilhos da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro cruzaram o Rio Grande, chegando a Uberaba em abril de 1889. Devido à facilidade do transporte de pessoas e mercadorias, a ferrovia trouxe para a cidade um aumento da população, promovendo igualmente o crescimento econômico, impulsionado pela instalação de algumas fábricas, incentivada pela chegada da via férrea. O desenvolvimento do comércio foi intenso, possibilitando a hegemonia comercial da cidade, como cidade primaz.

Conforme afirma Resende (1991, p.79):

Uberaba, dinâmico centro comercial, grande centro consumidor e fornecedor de mercadorias para Minas, Goiás e Mato Grosso, apesar de não se dedicar à atividade agro-

2 Até as primeiras décadas do século XX a cidade de Uberaba exerce forte polarização na região do Triângulo Mineiro, sendo que a partir da década de 1950, ela começa a perder essa primazia para Uberlândia.

exportadora, justificou o prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Mogiana da cidade de Franca até Jaguara e posteriormente até Uberaba.

A importância do comércio em Uberaba, desde o início de sua história, foi representada pelas casas comerciais que se instalaram principalmente no entorno do Largo da Matriz (atual Praça Rui Barbosa), na Rua Direita (atuais Ruas Coronel Manoel Borges e Vigário Silva), e na Rua do Comércio (atual Rua Arthur Machado), localizadas na região central da cidade. Ao final do século XIX (1897), com o prolongamento dos trilhos até a cidade de Araguari, Uberaba começou a perder sua hegemonia de entreposto comercial regional.

Com o decréscimo do comércio, a elite uberabense passou a ser formada principalmente por fazendeiros de gado, que buscavam uma melhoria do rebanho bovino para aumentar seus ganhos. A princípio, o rebanho era composto principalmente por animais de raças de origem europeia, pouco adaptadas às condições naturais do clima tropical. Visando superar essa dificuldade, alguns proprietários começaram a importar matrizes de raças de origem indiana, que se adaptavam melhor ao ambiente do Brasil Central. Os pecuaristas uberabenses, então, passaram a investir no gado zebu, proveniente da Índia, que se destaca, a partir de 1910, conforme afirma Resende (1991, p.90), possibilitando o predomínio atual dessa raça no rebanho brasileiro.

A adaptação do zebu às condições naturais brasileiras resultou em ganho de produtividade aos fazendeiros, promovendo, então, o enriquecimento da elite local. A cidade de Uberaba começou então a mudar o aspecto de sua paisagem urbana com o capital advindo da pecuária: o discurso era que o velho deveria ficar para trás, e novas construções foram erguidas na cidade (Resende, 1991, p.95).

A primeira metade do século XX foi marcada pela instalação de diversos equipamentos urbanos, como jardins públicos, praças, projetos de arborização e de iluminação pública na cidade (Resende, 1991, p.96). Durante a década de 1940, foram construídos os primeiros “arranha-céus” na cidade, sendo um dos mais importantes o prédio do Grande Hotel de Uberaba, que foi inaugurado em 1941, localizado na Avenida Leopoldino de Oliveira, na área central. À época, era o prédio mais alto do Triângulo Mineiro, onde se hospedaram diversas personalidades, inclusive o ex-presidente Getúlio Vargas, em visita a Uberaba na década de 1950.

A partir da segunda metade do século XX, com o crescimento da cidade, outras áreas próximas ao centro tradicional começaram a apresentar algum desenvolvimento das atividades econômicas, com destaque para o Bairro Abadia, que passou a concentrar em algumas ruas um comércio bastante diversificado (Reis, 2012).

Na década de 1960, e principalmente durante os anos 1970, a região do Triângulo Mineiro vivenciou um processo de modernização da agricultura, com a adoção de novas técnicas de produção, elevando a produtividade e o uso intensivo da terra. Áreas antes ocupadas pelo cerrado e por pastagens passaram a ser de uso agrícola, e a região tornou-

se grande produtora de grãos (soja, milho e feijão, principalmente). Mais recentemente, observa-se na região a expansão da produção sucroalcooleira, que ocupa terras anteriormente destinadas à pecuária e à produção grãos (Cleps, 2009).

Com o avanço do processo de modernização da agricultura no cerrado mineiro, nos anos 1970, várias indústrias de insumos agrícolas, inclusive do ramo de fertilizantes, começam a se instalar na cidade de Uberaba, atraídas pelo seu desenvolvimento. Também nesse período há um crescimento da população urbana, conforme se pode observar na Tabela 1.

TABELA 1. UBERABA-MG. EVOLUÇÃO POPULACIONAL. 1970 A 2011

Anos	População urbana	População rural	População total
1970	108.259	16.231	124.490
1980	182.519	16.684	199.203
1991	200.705	11.119	211.824
2000	244.171	7.880	252.051
2010	289.376	6.612	295.988
2014*	-	-	318.813*

Fonte: IBGE (Recenseamentos Decenais e Contagem da População de 1996) e Censo 2000.

*Estimativa.

Organizado por Marcos Kazuo Matushima e Maria Terezinha Serafim Gomes.

A partir desse momento, Uberaba passa por intensas transformações socioespaciais promovidas pelo crescimento populacional, chegando quase a dobrar o número de habitantes urbanos entre as décadas de 1970 e 1980, que salta de 108.259 para 182.519, fato que aumentou a demanda por bens e serviços. Entre os anos de 1991 e 2010, observa-se um crescimento significativo da população urbana, que aumentou de 200.705 para 289.376 habitantes. O crescimento populacional vivido pela cidade é reflexo da urbanização que ocorreu no país, principalmente entre as décadas de 1970 e 1980, período de intenso êxodo rural e migração inter-regional. A população, porém, advinda do campo e de outras regiões do país, encontrou poucas opções de trabalho e moradia em Uberaba, resultando na ocupação de algumas áreas pertencentes a então Rede Ferroviária Nacional (Reis, 2012).

Esse mesmo período representa também um paradoxo para a cidade de Uberaba, pois, apesar do intenso fluxo migratório de pessoas vindas principalmente do campo em decorrência do intenso processo de modernização da agricultura, grande parte da conservadora elite local era contrária ao crescimento urbano da cidade. Formada por

proprietários de terras, a elite uberabense não tinha interesse na expansão urbana, ao contrário do que ocorria em outras cidades médias brasileiras. A instalação de novas empresas na cidade, com a consequente oferta de novos empregos, recebeu igualmente poucos incentivos, situação que só iria mudar a partir da década de 1990. Esses dados explicam o menor crescimento da população urbana ocorrido na década de 1980, que passou de 182.519 para 200.705, em 1991 (pouco mais de 18 mil novos moradores urbanos), contrastando com o período entre 1991 e 2000, quando a população urbana cresceu de 200.705 para 244.171 habitantes (aumento de quase 44 mil).

Nesse contexto, foi a partir dos anos 1990 que a cidade de Uberaba começou a vivenciar profundas transformações econômicas. Os dados da RAIS/MTE (1985-2013), observados na Tabela 2, revelam o crescimento da participação dos setores de atividades econômicas (comércio, serviços, indústria). Comércio e serviços tiveram o melhor desempenho no aumento do número de estabelecimentos: aos 1.278 estabelecimentos comerciais existentes em 1990, outros se somaram, elevando esse número para 2.408, no ano 2000, e chegando a 3.472, em 2013; o setor de serviços foi o que mais cresceu nas duas últimas décadas, triplicando sua participação (de 907 estabelecimentos, em 1990, para 3.366, em 2013). A indústria também obteve um crescimento significativo, com a entrada de capital externo na cidade, passando de 567 estabelecimentos, em 1990, para 660, em 2000, e 891, em 2013.

TABELA 2. UBERABA-MG. NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS
POR SETORES DE ATIVIDADES ECONÔMICAS. 1985 A 2013

Setor de atividade econômica	1985	1990	1995	2000	2005	2013
Indústria	384	567	624	660	747	891
Comércio	1.024	1.278	1.925	2.408	2.865	3.472
Construção civil	44	277	487	599	542	846
Serviços	907	946	1.465	2.051	2.341	3.366
Agropecuária	81	127	1.220	1.270	1.335	1.170
Não classificados	26	437	101	0	-	-
Total	2.466	3.632	5.822	6.988	7.830	9.745

Fonte: RAIS, MTE, 1985, 1990, 1995, 2000, 2005 e 2013.
Organizado por Maria Terezinha Serafim Gomes.

O crescimento no número de estabelecimentos representou também um aumento na oferta de empregos. Em relação à participação de trabalhadores por setores de atividades econômicas, houve um expressivo aumento do número de empregados nos setores de comércio e de serviços, principalmente entre os anos 2000 e 2013, passando, respectivamente, de 10.426 para 20.474 trabalhadores e de 22.210 para 42.407, conforme podemos visualizar na Tabela 3.

TABELA 3. UBERABA-MG. NÚMERO DE TRABALHADORES POR SETORES DE ATIVIDADES ECONÔMICAS. 1985 A 2013

Sector de atividade econômica	1985	1990	1995	2000	2005	2013
Indústria	8.096	8.278	12.039	11.023	12.806	16.380
Comércio	5.536	6.726	8.235	10.426	14.044	20.474
Construção civil	1.740	2.439	4.025	3.084	2.017	8.504
Serviços	13.389	14.155	17.304	22.210	30.198	42.407
Agropecuária	915	1.033	3.705	3.731	4.480	4.109
Total	29.676	32.631	45.308	50.474	63.545	91.874

Fonte: RAIS, MTE, 1985, 1990, 1995, 2000, 2005 e 2013.
Organizado por Nadia Jamaica Chagas.

O crescimento expressivo nos setores de comércio e de serviços nos últimos anos deve-se, sobretudo, à vinda de grandes hipermercados para a cidade e à ampliação da oferta de setores de prestação de serviços, principalmente nas áreas de saúde e educacional, pois Uberaba passou a configurar-se como principal polo regional de educação superior, com a instalação de duas instituições públicas de ensino superior (UFTM e IFTM)³, além de outras particulares (UNIUBE, FACTHUS, FAZU)⁴. A existência de vários cursos da área de saúde, tanto na UFTM quanto na UNIUBE, possibilitou à cidade tornar-se também um polo de serviços de saúde, atraindo pessoas da região e de outros estados em busca de tratamento médico especializado.

Quanto ao setor da construção civil, um aumento considerável no número de empregos ocorreu entre 1985 e 2013, passando de 1.740 para 8.504 trabalhadores. Esse

3 Universidade Federal do Triângulo Mineiro, Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Triângulo Mineiro.

4 Universidade de Uberaba, Faculdade Novos Talentos, Faculdade de Zootecnia de Uberaba.

crescimento ocorreu principalmente a partir dos últimos anos, em virtude dos incentivos promovidos pelo governo federal ao setor, tanto através de programas como Minha Casa, Minha Vida, criado em 2009, no Governo Luiz Inácio Lula da Silva, quanto da abertura de linhas de crédito para financiamento da casa própria, pelos bancos oficiais. Conseqüentemente, observa-se a implantação de novos empreendimentos imobiliários na cidade, como loteamentos fechados, condomínios verticais de alto padrão, além de muitos prédios residenciais e conjuntos habitacionais populares, entre outros.

O setor agropecuário, apesar de sua importância na economia uberabense, teve um decréscimo no número de empregados entre 2005 e 2013, passando de 4.480 para 4.154 trabalhadores. Entre os fatores que explicam esse dado está o processo de mecanização e modernização das atividades agropecuárias, que traz como consequência a redução da necessidade de mão de obra para a produção agrícola.

Já o setor da indústria apresentou um desempenho significativo no período 1985-2013. Embora em 2000 tenha ocorrido uma pequena queda no número de trabalhadores em relação ao ano de 1995 (de 12.039 para 11.023), fato esse relacionado à própria conjuntura econômica nacional, quando foi observada uma queda do emprego industrial, a partir de 2005 a taxa de emprego volta a crescer, passando de 12.806 para 16.380 trabalhadores, em 2013.

A análise dos dados da participação dos setores da economia no PIB (Produto Interno Bruto) municipal de 2007 mostra a predominância do setor de serviços, que correspondia a pouco mais de 50% do PIB municipal. O setor industrial é o segundo maior em valores totais, representando quase 30% do PIB. O que chama a atenção é o valor do setor agropecuário, correspondendo a 8% do PIB, o que demonstra que a agricultura e a pecuária têm um peso menor na economia em relação aos demais setores, apesar do forte discurso propagado pelas elites de origem agrária da cidade sobre a importância econômica dessas atividades. Em relação ao Estado de Minas Gerais, o PIB uberabense segue percentuais muito próximos à constituição do PIB mineiro, não havendo grandes discrepâncias entre a estrutura econômica do município e a do estado no que concerne à participação dos setores no PIB.

TABELA 4. UBERABA-MG. EVOLUÇÃO E PARTICIPAÇÃO DOS SETORES POR ATIVIDADE ECONÔMICA NO PIB. 2007 (EM R\$ 1.000,00)

Setor de atividade econômica	Uberaba	%	Minas Gerais	%
Agropecuário	435.691	8,03%	16.854.735	6,99%
Industrial	1.558.047	28,71%	66.341.687	27,49%
Serviço	2.756.016	50,78%	127.032.176	52,65%

Outros (impostos)	677.924	12,49%	31.064.455	12,87%
Total	5.427.678	100,00%	241.293.054	100,00%

Fonte: Prefeitura Municipal de Uberaba – Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo.

Os dados da Tabela 5, por sua vez, demonstram que, entre os anos de 1999 e 2012, o PIB de Uberaba teve um aumento significativo, acompanhando o desempenho do PIB estadual, que também passou a ter forte crescimento nessa década, em virtude da conjuntura econômica brasileira, estimulado pelo desenvolvimento econômico que o país viveu nos anos 2000. Outra questão levantada foram os investimentos que ocorreram na cidade, tanto aqueles voltados ao comércio e à prestação de serviços, como hipermercados, hotéis, concessionárias de veículos etc., quanto os direcionados ao setor industrial, principalmente para atender demanda do setor agropecuário, com a instalação de fábricas para a produção de fertilizantes e insumos.

TABELA 5. UBERABA-MG. PRODUTO INTERNO BRUTO (PIB) A PREÇOS CORRENTES. 1999 A 2012

Município	1999	2002	2005	2008	2012
Uberaba (Município)	2.024.849	3.017.848	4.105.596	6.212.441	9.368.416
Minas Gerais (total do estado)	89.789.782	127.781.907	192.639.256	282.520.745	403.551.317

Fonte: Fundação João Pinheiro, 2012, 2014 e IBGE, 2014.

Organizado por Marcos Kazuo Matushima.

A evolução do PIB de Uberaba na última década tem atraído novos investimentos em diversos setores econômicos, principalmente no comércio e na prestação de serviços, áreas em que os investidores visualizam novas oportunidades de negócios. Esse dado é confirmado pela chegada de redes de hotéis e hipermercados à cidade, assim como de concessionárias, além da construção de novos *shoppings centers* (Praça Uberaba Shopping Center, em andamento, localizado na Avenida Leopoldino de Oliveira, e o projeto do Uberaba Power Center, às margens da rodovia BR-050) e da abertura de novas franquias de lojas no Uberaba Shopping (único existente atualmente). Além do crescimento dos segmentos comércio/serviços, há também uma expansão de investimentos no setor da

indústria, como, por exemplo, a instalação de uma planta industrial da Petrobrás para a produção de amônia, a ser utilizada na produção de fertilizantes.

Esse conjunto de indicadores do PIB demonstra um crescimento econômico sistemático ao longo dos últimos anos, fato que tem atraído também diversos investimentos no setor imobiliário e da construção civil, que se materializam através de novos empreendimentos lançados por diversas construtoras, tanto locais e regionais (RCG, Fênix, Hindy, ITV, entre outras) quanto nacionais (Cyrela). Entre esses lançamentos, observa-se um aumento significativo de investimentos em loteamentos e condomínios fechados, processo que tem levado a transformações socioespaciais na cidade de Uberaba, com a expansão e a incorporação de novas áreas que não estavam dentro dos limites do perímetro urbano. Concomitantemente, a atuação do capital imobiliário tem promovido também transformações em áreas de ocupação mais antiga, que passam por um processo de intensa reestruturação, como aquelas próximas à UFTM, no bairro Abadia, onde muitas das antigas residências familiares passaram a ser utilizadas como imóveis comerciais ou estão sendo demolidas para dar lugar a prédios residenciais, a fim de atender a demanda criada pelos estudantes da universidade (Reis, 2012).

De modo geral, os dados apresentados permitem considerar alguns pontos: o crescimento do PIB de Uberaba tem atraído diversas empresas para a cidade, fato que criou mais de 30 mil postos de trabalho na última década; conseqüentemente, houve um aumento considerável da população migrante, que cada vez mais é atraída pela possibilidade de empregos criados na cidade devido aos novos empreendimentos econômicos; ao mesmo tempo, esse processo tem fomentado a “especulação imobiliária”, pois a oferta de imóveis não acompanhou, na mesma proporção, esse crescente fluxo migratório. A título de exemplo, com a criação da Universidade Federal do Triângulo Mineiro, muitos estudantes, professores e funcionários passaram a residir em Uberaba, em número cada vez maior, pois aos três cursos ofertados no ano de sua implantação, em 2005, outros foram somados, chegando à oferta de 24 cursos em 2012.

A seguir abordaremos os novos agentes econômicos que passaram a atuar na estruturação da cidade de Uberaba.

2. Transformações e reestruturação do espaço urbano de Uberaba a partir de novos agentes econômicos

O processo de urbanização nos últimos anos tem produzido novas formas e processos espaciais nas cidades brasileiras, não somente nas metrópoles e grandes cidades, mas também nas médias. Tais cidades vêm sofrendo várias transformações, entre elas,

a produção de “novas centralidades”, ocorrendo, assim, a multiplicação de áreas com concentração de comércios e serviços, redefinindo seu tecido urbano⁵.

Como afirma Sposito (1999, p. 84),

Não temos mais, apenas, um processo de difusão da urbanização pelo aumento do número e tamanho das cidades e dos papéis que desempenham na divisão social do trabalho, mas temos uma urbanização que se reconstrói, também, como espacialidade que se redesenha a partir da fragmentação do tecido urbano e da intensificação da circulação de pessoas, mercadorias, informações, ideias e símbolos.

Desse modo, a estrutura interna das cidades modifica-se constantemente, num processo “contínuo” e “descontínuo”, ou seja, numa “[...] mescla de continuidade e mudanças”, conforme Soja (1993). Assim, é possível falar em reestruturação do espaço urbano, com a formação de “núcleos secundários” ou “novas centralidades”, resultante da descentralização das atividades econômicas promovida por ações e interesses dos vários agentes envolvidos.

No âmbito do processo de transformação do espaço urbano, Henri Léfèbvre (1999, p.110) aponta duas tendências:

- a) à centralidade, através dos distintos modos de produção, das diferentes relações de produção, da tendência que vai atualmente, até o centro decisional, encarnação do estado, com todos os seus perigos;
- b) à policentralidade, à oniscencialidade, à ruptura do centro, à disseminação, tendência que se orienta seja para a constituição de centros diferentes (ainda que análogos eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação.

A centralidade urbana consiste em um processo que se modifica no tempo e no espaço através das ações de diferentes agentes. Essa centralidade é considerada “um movimento dialético que a constrói e a destrói; que a cria ou a estilhaça” (Léfèbvre, 1999, p. 110).

No que concerne à estruturação da cidade, a centralidade urbana, segundo Léfèbvre (1999) é “*um movimento dialético que a constrói e a destrói; que a cria ou a estilhaça*” (p. 110), um processo que se modifica no tempo e no espaço através das ações de diferentes agentes.

O processo de reestruturação do espaço urbano, corolário de várias dinâmicas, tem alterado a estrutura interna da cidade, resultando na formação de “novas áreas de centralidade”, ou seja, as áreas centrais vêm se multiplicando, nas últimas décadas, de forma

5 Sobre a temática da centralidade urbana, consultar: Whitacker (2003), Sposito (1998 e 2010), Pereira (2001), Montessoro (1999) e Silva (2006).

cada vez mais intensa nas cidades médias brasileiras, deixando de ser uma lógica de produção do espaço urbano apenas das metrópoles e grandes cidades. Para Sposito (2001, p.238), “[...] A multiplicação de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços revela-se através de nova espacialização urbana, permitindo-nos identificar o conceito de centro prevalentemente à dimensão espacial da realidade”.

A centralidade resultante nessas áreas de expansão não se deve apenas à localização das atividades econômicas, mas aos fluxos que nelas se interconectam, ao movimento de pessoas e veículos que nelas circulam, conforme destacou Sposito (2001). Além disso, elas podem mudar no tempo e no espaço, porque essa centralidade não é permanente. Como salienta Sposito (2001):

A circulação intra-urbana vem sofrendo modificações, pois a ampliação do acesso aos veículos automotores permite a ampliação dos fluxos intra e interurbanos, através do aumento da mobilidade da fluidez. Há ritmos diferenciados desses fluxos, pois há diferenças entre os dias e horários de funcionamento dos estabelecimentos comerciais e de serviços localizados no centro principal e em seus eixos de desdobramento e nos shopping centers, revelando-se a expressão de uma centralidade cambiante, porque não resulta apenas das relações entre localização e fluxos espaciais, mas de suas variações no decorrer do tempo. (Sposito, 2001, p.251)

Conforme já citado anteriormente, nos últimos anos, as “cidades médias” brasileiras tornaram-se polos atrativos tanto para movimentos migratórios como para novos investimentos empresariais, principalmente nos setores industrial e comercial. Elas possuem condições gerais de produção capazes de receber novas indústrias e novos empreendimentos econômicos voltados ao comércio e à prestação de serviços, sejam eles sustentados por capitais nacionais ou internacionais, situação que tem chamado a atenção de inúmeros grupos empresariais interessados em expandir suas atividades.

O capital escolhe as localidades mais vantajosas para sua reprodução e, em face do processo de saturação da possibilidade de expansão dessa reprodução nos grandes centros urbanos, houve a busca de novos espaços produtivos e de consumo. Dessa forma, as cidades médias têm atraído a instalação de modernas formas de consumo, como concessionárias, hipermercados e *shoppings centers*, e também de novas plantas industriais, ocorrendo, assim, uma reestruturação do espaço urbano.

Nesse processo por que vêm passando as cidades brasileiras, ao mesmo tempo em que há uma descentralização das atividades econômicas das áreas centrais, ocorre uma recentralização em outras áreas. Dessa forma, novas atividades comerciais e de serviços são instaladas em eixos comerciais, ou seja, áreas de concentração em avenidas ou ruas de alta circulação, algumas, na proximidade do centro tradicional, num desdobramento da área central, outras, em áreas mais distantes do centro. Vale salientar que a produção de novas áreas de concentração resulta, em geral, da sinergia gerada por esses novos em-

preendimentos, tornando-se fator de atração para outras atividades econômicas. É nesse contexto que se insere a análise sobre Uberaba.

Nos últimos anos, a região do Triângulo Mineiro foi influenciada pelo movimento de desconcentração econômica e industrial a partir de São Paulo⁶. Uberaba, mais recentemente, passou a sofrer consequências desse processo, por estar numa localização geográfica privilegiada, servida pelas rodovias BR-262, BR-050 e MG-427, que dão acesso ao Estado de São Paulo, a Belo Horizonte e a Brasília. Além disso, possui uma estrutura ferroviária, operada pela FCA (Ferrovia Centro-Atlântica), e um aeroporto regional, com voos diários para Campinas, Brasília, Belo Horizonte e São Paulo. Acrescenta-se também a Estação Aduaneira do Interior (EADI) de Uberaba, conhecida como “porto seco”, que faz movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro. A esses dados, soma-se ainda o crescimento do PIB da cidade, compondo, todos eles, fatores de atração para novos agentes econômicos, tanto no setor industrial quanto no comercial ou de serviços.

Dotada das condições gerais de produção, a cidade de Uberaba tem atraído novos investimentos nos últimos anos, promovendo a transformação nas dinâmicas urbana e econômica, por meio de um processo de reestruturação do espaço urbano, para o qual têm contribuído os proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários e o Estado⁷.

No que tange ao setor industrial, por exemplo, nos últimos anos, Uberaba viu serem implantadas em seus distritos industriais, localizados nas áreas periféricas da cidade, empresas como Fosfértil (hoje, Vale Fertilizantes), Bunge, Black & Decker, Seara, Atlântica Brasil, Sipcam UPL Brasil, Yara Brasil Fertilizantes, Fertilizantes Heringer, Agronelli, Fertigran, Mosaic e Belsoft, entre outras⁸.

O crescimento urbano da cidade também foi acompanhado pela ampliação das atividades comerciais e de serviços. Segundo Silva (2011, p.84), o primeiro supermercado a ser instalado em Uberaba foi o Supermercado Uberabão, de capital local, na década 1960. Até o início da década de 1990, o Uberabão era líder no ramo de varejo alimentar, exercendo o monopólio do setor. Somente a partir da década de 1990 é que começa a entrada de capital de fora no ramo do comércio varejista em Uberaba, com a instalação do Supermercado Pão de Açúcar (pertencente à Companhia Brasileira de Distribuição).

6 Lencioni, Sandra. Reestruturação urbano-industrial: centralização do capital e desconcentração da metrópole de São Paulo. 1991. (Tese de Doutorado - Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.

7 Sobre os agentes produtores do espaço urbano, consultar Correa (1995).

8 Essas empresas estão instaladas nos distritos industriais criados nos anos 1970. Atualmente, a cidade conta com quatro distritos industriais, sendo um localizado às margens do Rio Grande, divisão do Estado de Minas Gerais com o Estado de São Paulo.

Em 1995, a rede de supermercados Bretas⁹ inaugurou sua primeira loja na região central da cidade, nas instalações onde funcionara o Pão de Açúcar, e já no ano de 1999, adquiriu as unidades do Supermercado Uberabão. Posteriormente, com a inauguração do Shopping Uberaba, a rede Bretas instalou sua segunda loja na cidade e, em meados de 2005, a terceira, na Avenida Fidelis Reis. Mais duas foram construídas, uma, inaugurada em 2007, e a última, concluída em 2011, totalizando cinco empreendimentos no município, conforme Silva (2011). Originalmente de capital nacional, a rede Bretas foi vendida a um grupo chileno, em 2010. Outro supermercado, do grupo Carrefour, fechou sua loja em Uberaba em 2011, após um plano de reestruturação de sua rede no Brasil.

Nas cidades médias brasileiras, o crescimento populacional levou à expansão territorial urbana, reconfigurando seu arranjo interno, com o aparecimento de “novas centralidades urbanas”, resultantes da descentralização de atividades de comércio e de serviços, a partir da instalação de *shopping centers* e hipermercados, ou seja, novas formas de consumo. Esse processo tem início nos anos 1990, conforme mostram alguns autores que estudam essa temática¹⁰. Assim, as dinâmicas antes observadas apenas nas grandes metrópoles passam a ser vistas nas cidades médias, como resultado das novas lógicas locacionais dos agentes econômicos, sobretudo de capitais externos. No entanto, em Uberaba, esse movimento é mais recente, tendo se iniciado, sobretudo, a partir de meados dos anos 2000¹¹, apesar da instalação de dois pequenos shoppings nos anos 1980 e 1990, respectivamente.

Bilharinho (2007), apud Reis (2012), assevera que o início da construção de plataformas comerciais em Uberaba data de 1983, com a construção do Shopping Urbano Salomão, no bairro São Benedito, e de 1992, quando uma incorporadora local inaugurou o Manhattan Center Shopping, no mesmo bairro. Ambos os edifícios localizam-se em importantes eixos de circulação que adentram áreas de concentração das classes alta e média, no quadrante sudoeste da cidade, caracterizando o que aponta Sposito sobre a relação íntima entre os setores de residência das classes abastadas e o desenvolvimento de atividades terciárias especializadas em eixos comerciais.

9 A rede de Supermercados Bretas teve origem na cidade de Santa Maria de Itabira, interior de Minas Gerais, a partir de um armazém de secos e molhados tradicional de propriedade de dois irmãos, Nilo e Zade Bretas, criado na década de 1950. Em 1986, os filhos dos fundadores assumem o negócio e, em 1987, compram uma loja do Pão de Açúcar em Timóteo-MG, dando origem a rede Bretas de Supermercados. Fonte: Associação Mineira de Supermercados. Disponível em: <http://www.amis.org.br/site/institucional/historiasuper.aspx>. Acesso em: 28/06/2012.

10 Montessoro (1998), Whitacker (2003) e Silva (2006), entre outros.

11 No Estado de São Paulo, em várias cidades médias, os primeiros *shoppings centers* e redes de hipermercados foram instalados no início dos anos 1990, por exemplo, em Presidente Prudente e São José do Rio Preto.

Na mesma direção da cidade, em 1999, foi inaugurado o Shopping Center Uberaba (REIS, 2012), localizado na Avenida Santa Beatriz, no Bairro São Benedito, divisa com o Bairro Santa Maria. Atualmente, possui cinco lojas âncoras (Magazine Luiza, Ponto Frio, Casas Bahia, Lojas Americanas e HiperBretas) e 165 lojas comerciais e de serviços. No final de 2011, o shopping passou por expansão, com a instalação de novas unidades das redes C&A, Renner, Riachuelo, M.Martan e Brookfield, entre outras. Recentemente, foi construído, em suas proximidades, um hotel Íbis, marca integrante do grupo francês Accor.

O Shopping Center Uberaba atrai um público consumidor não apenas da cidade, mas também da região, inclusive de cidades do Estado de São Paulo, próximas à divisa com Minas Gerais, como Igarapava, Aramina e Miguelópolis, assim como da região do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, como Frutal, Sacramento, Araxá, Ibiá e Perdizes, entre outras. Não obstante Uberaba polarizar uma rede urbana pouco densa, sendo uma cidade isolada, ela produz transformações na dinâmica regional, principalmente por oferecer serviços e comércio mais especializados, inexistentes nas pequenas cidades.

Nos últimos anos, contribuiu também para as transformações na dinâmica urbana e econômica da cidade, a implantação de empresas ligadas ao setor terciário, como as redes varejistas, Hipermercado Walmart (2009), na Avenida Santa Beatriz e Hipermercado Carrefour (aberto em 2006 e fechado em agosto de 2011), na Avenida Santos Dumont; as redes atacadistas, Makro (de capital holandês, instalado em 2009 nas proximidades da BR-050) e Mart Minas (2010), na Avenida Santos Dumont. Além das grandes redes de supermercados internacionais e nacionais, Uberaba recebeu também investimentos de redes regionais, como a Super Maxi¹², com quatro unidades instaladas em bairros da cidade, reforçando a ideia de descentralização do comércio. Somam-se a essas, as redes de lojas de departamentos (Americanas, Riachuelo, Renner e C&A) e franquias (Empório Naka, Yogoberry, Empório Body Store, M.Martan, Brookfield, Hope, Burger King e Vivenda do Camarão), instaladas em 2011, e outras, abertas mais recentemente, como Subway (2013), Kalunga (2013), Samsung (2013) e Mr. Cat (2014).

Cabe salientar que a instalação do hipermercado Walmart na Avenida Santa Beatriz, nas proximidades do Shopping Uberaba, tem atraído novos investimentos para aquela área da cidade, a exemplo de concessionárias de veículos, lojas de rede de serviços, como a Lavanderia 5 à Sec, e de móveis, como a da rede Casa Verde, produzindo ali uma “nova centralidade urbana”. Além disso, observa-se também, na região, a construção de edifícios residenciais de alto padrão.

12 Sede em Uberlândia.

Outro dado que chama a atenção é a concentração de concessionárias de automóveis em algumas vias da cidade. Na Avenida Guilherme Ferreira, encontram-se as concessionárias, Suzuki, Chery, Jac Motors, Honda e Citroën; no entroncamento da Avenida Guilherme Ferreira com a Avenida Marcus Cheren, está a Fiat e, próxima a esta, na mesma via, a Chevrolet; na Avenida Leopoldino de Oliveira, instalaram-se a Ford e a Nissan/Renault; na Avenida Fernando Costa, estão localizadas a Volkswagen e a Peugeot; na Avenida Santa Beatriz, a Hyundai e a Toyota; nas proximidades, ficam as lojas da Mitsubishi, na Avenida Edilson Lamartine Mendes, e da Kia, na Avenida Nenê Sabino, conforme se pode observar no Quadro 1 e Figura 1.

QUADRO 1. UBERABA-MG. CONCESSIONÁRIAS DE VEÍCULOS. 2012

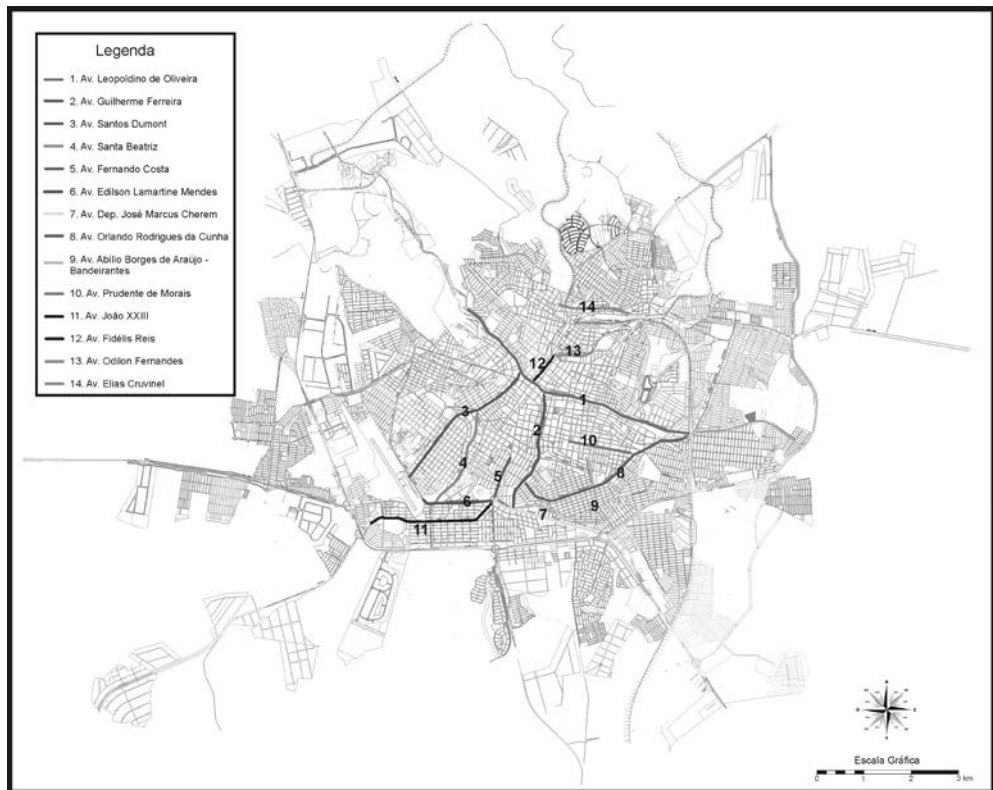
	Concessionárias	Empresas	Localização
1	Maqnelson	Mitsubishi	Avenida Edilson Lamartine Mendes
2	Distrive	Volkswagen	Avenida Fernando Costa
3	Native	Peugeot	Avenida Fernando Costa
4	Moto Zema	Honda	Avenida Guilherme Ferreira
5	Ibiza	Suzuki	Avenida Guilherme Ferreira
6	Chery	Zibo	Avenida Guilherme Ferreira
7	Trivel	Honda	Avenida Guilherme Ferreira
8	San Marco	Fiat	Avenida Guilherme Ferreira/Av. Marcus Cheren
9	Jac Motors	Jac	Avenida Guilherme Ferreira
10	Kamelcar	Nissan / Renault	Avenida Leopoldino de Oliveira
11	Santa Emília	Citroën	Avenida Leopoldino de Oliveira
12	Texas Ford	Ford	Avenida Leopoldino de Oliveira
13	Ubervel	Chevrolet	Avenida Marcus Cheren
14	Kamelcar	Kia	Avenida Nenê Sabino
15	Urca Motors	Hyundai	Avenida Santa Beatriz
16	Govesa	Toyota	Avenida Santa Beatriz

Fonte: Pesquisa de campo, Catálogo Telefônico, 2012.

Organizado por Daniela Amorim, Raniele Duarte Oliveira e Maria Terezinha Serafim Gomes.

Corroborando, enfim, a capacidade de Uberaba de atrair novos investimentos em diversos setores de sua economia, foram anunciados, nos últimos anos, diferentes empreendimentos residenciais e a construção do *shopping center* Praça Uberaba Shopping (Grupo 5R), com 150 lojas, hotel, restaurante, universidade, academia e duas torres residenciais (já em andamento), na proximidade da Univerdecidade, onde está localizado o parque Tecnológico de Uberaba e o campus II da UFTM; outro lançamento esperado é o do Uberaba Power Center (Grupos Andrade Gutierrez e BNC Corporate), a ser implantado às margens da rodovia BR-050, que liga São Paulo a Brasília, com previsão de possuir um hipermercado, algumas lojas âncoras, 187 lojas, 22 *fast foods*, quatro restaurantes, seis cinemas, área de jogos com pista de boliche e 5.234 vagas de estacionamento, além de hotel e centro de convenções¹³.

FIGURA I. UBERABA: PRINCIPAIS EIXOS DE CIRCULAÇÃO - 2012



13 Prefeitura Municipal de Uberaba, 2012.

Nos últimos anos, o crescimento populacional e a expansão territorial das cidades médias têm levado a uma redefinição da centralidade urbana, tendo em vista que “novas centralidades” surgem a partir da implantação de loteamentos e de novas formas comerciais, como os *shoppings centers*. Nesse contexto, os modernos estabelecimentos de comércio/serviços nas cidades médias vêm atender as necessidades de concentração e reprodução do capital, pois, ao mesmo tempo em que ocorre a descentralização das atividades econômicas, ocorrem também mudanças no padrão de consumo e no estilo de vida das pessoas, mudando, igualmente, o padrão espacial das cidades. As cidades médias favorecidas pelas economias de aglomeração tornaram-se, portanto, territórios férteis aos investidores interessados em ampliar as oportunidades de negócios.

O processo de produção e reprodução do espaço urbano em Uberaba é resultante das ações de diferentes agentes econômicos, cuja atuação na cidade tem produzido novas espacialidades urbanas ligadas às atividades de comércio e serviços, com o direcionamento de investimentos em algumas áreas em detrimento de outras. Observam-se, assim, a redefinição da centralidade urbana e o surgimento de núcleos secundários, em decorrência do crescimento urbano, sobretudo a partir da década de 1980. Ilustra bem essa realidade, a formação do Subcentro¹⁴ do Abadia, onde, segundo Reis (2012), foram instalados 52% dos estabelecimentos comerciais e de serviços nos últimos dez anos, assumindo assim uma expressiva centralidade urbana. O eixo formado pela Avenida Prudente de Moraes e a Rua Saldanha Marinho firma-se como a maior concentração de atividades terciárias, o que gera uma sinergia para atração de novos estabelecimentos para essa área.

Outro aspecto que gerou impacto na dinâmica urbana de Uberaba foi a recente transformação da Faculdade de Medicina em Universidade Federal do Triângulo Mineiro (UFTM), instalada no Bairro Abadia, ação da qual resultou uma especulação imobiliária sem precedentes nas áreas adjacentes. A demanda real e potencial dos estudantes que vêm de fora para estudar na UFTM tem atraído muitos investimentos no setor imobiliário e na construção de novos prédios residenciais, alguns já em obras.

Dado relevante também na transformação do espaço urbano uberabense é a expansão territorial da cidade com a implantação de novas formas de habitat urbanos¹⁵, como os loteamentos fechados, idealizados para atender a demanda da classe alta, solvável ou especulativa, através de empreendimentos de alto padrão, como por exemplo: Residencial Park Flamboyant, Damha I e II e, em implantação, o Damha III (Damha Urbanizadora, do grupo Encalso de Presidente Prudente-SP), Cyrela Landscape Uberaba (grupo Cyrela, de São Paulo, em implantação na cidade) e Estância dos Ipês (em implantação pelo Grupo ITV, de Uberlândia), entre outros. Distante do conceito de “cidade contínua”,

14 Sobre subcentros, consultar Duarte (1974) e Pereira (2001).

15 Sobre novas formas de habitat urbanos, consultar os estudos de Sposito (2002) sobre o Estado de São Paulo.

porém, conforme já mencionou Sposito (2010), a expansão territorial decorrente da construção de loteamentos tem como corolário a segregação socioespacial na cidade.

Para corroborar tal afirmação, Sposito (2010, p.133) afirma:

Observa-se produção de novos lotes e de construção de novos imóveis, sempre mais distantes da “cidade contínua”, em ritmos mais acentuados do que os observados na evolução do crescimento demográfico e na relativa à demanda solvável, gerando quatro movimentos, que se articulam entre si, atualmente: a) aumento do estoque de terras loteadas como urbanas, não ocupadas, já que a expansão territorial é maior que o crescimento demográfico; b) aumento dos preços dos imóveis, tanto porque a expansão territorial em descontínuo valoriza os imóveis, que estão relativamente mais próximos das áreas melhor equipadas das cidades, quanto pelo fato de que os novos imóveis agregam novos produtos e se tornam comparativamente “melhores”; c) imóveis de médio e alto padrão tendem a ser vendidos para pessoas que já eram proprietárias de imóveis, em função dessa diferença de “qualidade” oferecida e não mais, como ocorria anteriormente, quando eram adquiridos por quem não era proprietário ainda; d) ampliação do contingente de pessoas que estão fora das possibilidades de solucionar o problema habitacional no âmbito do mercado.

O crescimento da periferia urbana de Uberaba, com a implantação de vários loteamentos de alto padrão, revela o papel especulativo dos agentes produtores do espaço urbano, como se observa, por exemplo, nos loteamentos Damha I e II, onde, embora todos os lotes tenham sido vendidos, o índice de ocupação ainda é baixo, com poucos imóveis construídos. Não obstante não estarem totalmente habitados, já foi lançado um novo empreendimento do grupo na área, o Damha III. Esse crescimento do tecido urbano obedece aos interesses especulativos do capital imobiliário na expansão territorial da cidade. Por outro lado, ampliando também a extensão territorial da cidade em direção à periferia, observa-se a implantação de conjuntos habitacionais populares resultantes do Programa Minha Casa Minha Vida, do governo federal (Jardim Copacabana, Jardim Itália, Conjunto Beijo Flor II e Jardim Morumbi, entre outros).

Para concluir, a dinâmica urbana de Uberaba promovida pelas ações dos novos agentes econômicos é, em suma, resultado:

- da atração de novos investimentos industriais;
- b) de uma nova dinâmica imposta pelos agentes imobiliários (internos e externos), com a implantação de loteamentos e edifícios residenciais de alto padrão;
- c) de novas lógicas espaciais de empresas do setor terciário na instalação de hipermercados, concessionárias e *shoppings centers*;
- d) do redesenho do espaço urbano e do arranjo espacial, com atuação do setor imobiliário em áreas antigas.

3. Considerações finais

As novas formas espaciais produzidas nas cidades médias vêm atender as necessidades de concentração e reprodução do capital. A reestruturação do espaço urbano se dá por meio da atuação de grandes agentes econômicos, presentes nas cidades médias brasileiras em um ritmo cada vez mais intenso.

As cidades médias tornaram-se territórios férteis aos novos investimentos, pois as “deseconomias de aglomeração” nas metrópoles favoreceram os deslocamentos dos investidores em direção às cidades dotadas de infraestruturas capazes de recebê-los.

A entrada de novos agentes econômicos nas cidades médias tem produzido novas espacialidades urbanas ligadas às atividades de comércio e serviços. Esse movimento ocorre tanto da saturação dos grandes centros urbanos, quanto, principalmente, do desenvolvimento econômico do próprio interior do país, que promoveu o crescimento das cidades médias, vistas pelo capital como novas fronteiras de investimentos para sua reprodução.

Uberaba passa, atualmente, por profundas transformações em sua estrutura urbana. Considerada uma cidade de porte médio, só nos últimos anos viu se iniciarem, essas mudanças, com a entrada de investimentos nos setores de comércio, indústria e de prestação de serviços, o que a tornou polo de atendimento das demandas regionais por serviços e produtos especializados.

Não obstante a forte influência exercida por Uberlândia na rede urbana regional, a localização estratégica de Uberaba, próxima à divisa com o Estado de São Paulo, faz com que a cidade polarize parte da região norte paulista e a porção sul e sudoeste do Triângulo Mineiro, além de parte da região do Alto Paranaíba. Esse processo tem atraído cada vez mais pessoas que buscam na cidade oportunidades de trabalho e condições melhores de vida. Esse contingente, contudo, inclui não somente trabalhadores não qualificados, mas também mão de obra altamente preparada bem como especialistas técnicos, cada vez mais necessários para as atividades produtivas, e que nem sempre as empresas encontram na cidade, sendo obrigadas a trazê-los de outras regiões.

As transformações do espaço urbano de Uberaba refletem a atuação dos vários agentes econômicos que buscam expandir suas atividades. Os investimentos direcionados aos diferentes setores da economia local têm transformado diversas áreas da cidade, com a implantação de novos estabelecimentos comerciais, hipermercados, concessionárias de veículos, hotéis etc., que dinamizam determinadas áreas e alguns eixos comerciais, seja pela concentração de atividades em certas avenidas ou bairros, seja pela entrada de capitais do setor varejista e atacadista, o que modificou as estruturas de consumo baseadas em mercearias e supermercados locais. Esses novos agentes têm promovido, concomitantemente, grandes transformações no espaço urbano, quer estimulando investimentos privados em novos empreendimentos imobiliários (loteamentos fechados) e na construção civil de forma geral (prédios residenciais,

conjuntos habitacionais populares, shoppings, hipermercados, novas lojas, etc.), quer demandando a atuação do poder público municipal na implantação de infraestrutura urbana para esses novos empreendimentos.

Enfim, nos últimos anos as “cidades médias” brasileiras têm sido atrativas tanto para a população como para os investidores de diversos setores – industrial, comercial e imobiliário –, promovendo uma reestruturação do seu espaço urbano, situação vivida atualmente pela cidade de Uberaba, objeto de análise proposto neste texto.

Referências bibliográficas

- AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SERRA, Rodrigo Valente (2001). “Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional”. In: ANDRADE, Thompson; SERRA, Rodrigo V. (orgs). *Cidades médias brasileiras*. Rio de Janeiro: IPEA, p. 1-34.
- ANDRADE, Thompson A., SERRA, Rodrigo V. (org.) (2001). *Cidades Médias Brasileiras*. Rio de Janeiro: IPEA.
- CARVALHO, Renato Muniz. B. de. (2004) *Vida e morte de um córrego: a história da expansão urbana de Uberaba, MG e do córrego das Lages*. 304f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.
- CLEPS JUNIOR, João. “Concentração de Poder no Agronegócio e (Des)Territorialização: os impactos da expansão recente do capital sucroalcooleiro no Triângulo Mineiro”. *Caminhos de Geografia*. Universidade Federal de Uberlândia, v. 10, p. 249-264, 2009.
- CORREA, Roberto Lobato. (1995) *O espaço urbano*. 3ª Ed. São Paulo: Ática.
- DUARTE, Haidine da Silva Barros. (1974) A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. “Os centros funcionais”. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, 36 (1), p.53-98, jan./mar.
- GOTTDIENER, Mark. (1993) *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP.
- GOMES, Maria Terezinha Serafim; MATUSHIMA, Marcos Kazuo. (2013) *Relatório de Pesquisa: Dinâmica econômica, cidades médias e interações espaciais*, FAPEMIG. Uberaba:UFTM.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Produto Interno Bruto de Minas Gerais*. (2014) Disponível em: <http://www.fjp.mg.gov.br/index.php/produtos-e-servicos/1/2629-produto-interno-bruto-de-minas-gerais-pib-2>. Acesso em: novembro de 2014.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Produto interno bruto dos municípios*. (2014) Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2012/default.shtm> Acesso em: novembro de 2014.

- _____. (2014) Informações sobre os municípios brasileiros. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>. Acesso em: novembro de 2014.
- LÉFÈBVRE, Henri (1999). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG.
- LENCIONI, Sandra. (1991) *Reestruturação urbano-industrial: centralização do capital e desconcentração da metrópole de São Paulo, A Indústria Têxtil*. 1991. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- LOURENÇO, Luis Augusto B. (2010) *O Triângulo Mineiro, do Império a República: o extremo Oeste de Minas Gerais na transição para a ordem capitalista (segunda metade do século XIX)*. Uberlândia: EDUFU.
- _____. (2007) *A oeste das minas: escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista, Triângulo Mineiro (1750-1861)*. Uberlândia: EDUFU.
- MONTESSORO, Claudia Cristina L. (1999) *Shopping centers e reestruturação urbana em Presidente Prudente*. 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 1999.
- PEREIRA, Silvia R. *Subcentros e condições de vida no Jardim Bongiovani e Conjunto Habitacional Ana Jacinta*. 2001. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERABA. *Uberaba em dados* (2010). Uberaba, 2010. Disponível em: <http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,232,>>. Acesso em 30 mar.
- REIS, Luiz Gustavo L. (2012). *Centralidade urbana: uma análise do Bairro Abadia em Uberaba-MG*. Relatório Final de Pesquisa de Iniciação Científica. Uberaba: Universidade Federal do Triângulo Mineiro, junho.
- REZENDE, Eliane Mendonça M. (1991) *1811-1910 – Uberaba: uma trajetória socioeconômica*. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba.
- SILVA, Mauro Berigio da. (2011). *A dinâmica do comércio de autosserviço no varejo alimentar e a expansão das lojas de vizinhança na cidade de Uberaba (MG)*. 2011. 140f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.
- SILVA, Willian Ribeiro da. (2006). *Para além das cidades. Centralidade e estruturação urbana. Londrina e Maringá*. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 2006.
- SOARES, Beatriz Ribeiro (1999). “Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização”. *Revista Formação*, Presidente Prudente, n.6, p.55-63.

- _____. (2007). “Pequenas e médias cidades: um estudo das relações socioespaciais nas áreas de cerrado em Minas Gerais”. Maria Encarnação BELTRÃO SPOSITO. (Org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, v. 1, p. 461-494.
- SOJA, Edward. (1993). *Geografias pós-modernas*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- SPOSITO, Maria da Encarnação B. (2010). “Multi(poli)centralidade urbana”. SPOSITO, Eliseu Savério; NETO, João LIMA SANT’ANNA. (Org.). *Uma Geografia em Movimento*. São Paulo: Expressão Popular, p. 199-228.
- _____. *et al.* (2007) “O estudo das cidades médias brasileiras: no interior paulista”. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, v. XI, núm. 245 (11). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24511.htm>> [ISSN: 1138-9788]
- _____. (2007) “Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana”. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, p. 233-253.
- _____. (2004). *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. 2004. Tese (Livre Docência). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- _____. (2002). “Novos territórios urbanos e novas formas de habitat no Estado de São Paulo, Brasil”. Luis Felipe CABRALES BARAJAS. (Org.). *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara/UNESCO, p. 397-422.
- _____. (org.) (2001). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente (SP): GASPERR/FCT/UNESP.
- _____. (2001) “Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana”. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.) *Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*. Presidente Prudente: Pós-graduação em Geografia da FCT/UNESP, p. 235-254.
- _____. (1999). “Urbanização da Sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais”. CARLOS, Ana Fani. A.; DAMIANI, Amélia; SEABRA, Odete. (Orgs.) *O Espaço no Fim de Século*. A nova raridade. São Paulo: Contexto.
- _____. (1998). “A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana”. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano III, n. 4, p.27-37, jan/jun.
- WHITACKER, Arthur Magon. (2003) *Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto - SP*. 2003. Tese (Doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente.

7

LAS NUEVAS ACTIVIDADES VINCULADAS AL CONSUMO EN LA CIUDAD MEDIA Y LA FUNCIÓN DE INTERMEDIACIÓN. EL CASO DE BAHÍA BLANCA

NIDIA FORMIGA Y ROMINA VALERIA SCHROEDER
**Universidad Nacional del Sur – Bahía Blanca,
Buenos Aires, Argentina**

En un contexto dominado por la globalización, que determina importantes transformaciones socioterritoriales, especialmente en las grandes áreas metropolitanas, las ciudades de tamaño medio comienzan a destacarse por el desempeño en las funciones de intermediación y su potencial para el desarrollo local. En estos lugares se observan interesantes propuestas desde la gestión local y parecen mejor posicionados para lograr un cambio significativo.¹ La base se encuentra en la promoción de iniciativas orientadas a incentivar y a diversificar las actividades productivas, que tienden a la conquista de nuevos mercados. Además, la tendencia a satisfacer una demanda de consumo cada vez más exigente, diversificada y especializada, que corresponde tanto a la de sus propios habitantes como a los de su área de influencia y de otros lugares de origen, particularmente vinculados a la recreación y el turismo, se expresa en nuevas prácticas socioespaciales. Estas actividades de producción y consumo se relacionan directamente con los tres elementos esenciales que señala Roberto Lobato Corrêa (2007, p. 29) en el concepto de ciudad media: la presencia de una elite emprendedora, la localización relativa y las interacciones espaciales. Es interesante, en este sentido, que «la es-

1 Este trabajo se enmarca en el Proyecto PGI 24/G055 «Tendencias y desafíos en las ciudades medias. Efectos dinamizadores, procesos sociodemográficos y territorialización de las acciones en la ciudad de Bahía Blanca», financiado por la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional del Sur.

pecialización deriva de los esfuerzos de una elite local emprendedora que, sobre condiciones de competitividad con otros centros, establece nichos específicos de actividades que, exitosas, originan una especialización productiva en la industria o en ciertos segmentos del sector terciario. La especialización productiva acaba constituyendo un símbolo identitario de la ciudad y, posiblemente, esas actividades pasan a ser vistas como resultado de una acción de toda la ciudad» (Ibíd., p. 31).

Es por ello que interesa analizar las acciones y los actores intervinientes, así como los factores que están incidiendo en el lugar, para una comprensión de la situación actual, las oportunidades y las potencialidades presentes, que pueden resultar en una dinamización de la estructura socioproductiva, así como en una mejor calidad de vida de sus habitantes, centrado el análisis en la territorialización de esos cambios. Es preciso comprender la estructuración actual del territorio a partir de los procesos locales y de los procesos globales, considerando la intervención del gobierno local como agente relevante que incentiva, acompaña y promueve acciones colectivas de desarrollo. «Las ciudades medias y los pequeños centros urbanos que cumplen una función de cabeceras comarcales adquieren un evidente protagonismo como núcleos potencialmente reequilibradores, tanto por su dinamismo interno como por su capacidad para inducir efectos multiplicadores sobre su entorno, especialmente en regiones periféricas», para desarrollar actividades industriales y de servicios, investigación y tecnología, turismo y ocio (Méndez et al., 2008, p. 3).

A partir de estos lineamientos, el objetivo de este trabajo es analizar las funciones de la ciudad media en relación con su entorno regional, desde la estructura productiva y de consumo, considerando las posibilidades del turismo como actividades potenciales a desarrollar en un proceso de desarrollo local.

Con este propósito se hará una revisión de los aspectos conceptuales respecto a la ciudad media como marco para abordar el estudio del caso seleccionado, la ciudad de Bahía Blanca, centro urbano de alrededor de 300.000 habitantes para el año 2010, localizada en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires.

La información corresponde a la obtenida de distintas fuentes; principalmente, documentos de diversas instituciones, estudios económicos, publicaciones periodísticas, entre otros, a los que se agregan entrevistas a actores/informantes calificados.

1. Las funciones de intermediación

Al tomar como objeto de estudio la ciudad media surge, como un aspecto relevante, la función de intermedia/intermediaria, que incorpora la esfera cualitativa y la noción de intermediación como rol esencial de estos centros urbanos (Bolay y Rabinovich, 2004). De esta forma, se tiende a desplazar la definición de ciudad media que considera variables demasiado rígidas, como la densidad o el tamaño demográfico (Bellet

y Llop, 2004; Pulido, 2004), para atender a aspectos relacionados con la función de dicha ciudad en contextos territoriales definidos, su radio de influencia, las redes y flujos que genera hacia y desde su *hinterland*, así como con ciudades mayores. Estas nuevas dimensiones destacan el dinamismo demográfico y funcional, junto con una mayor capacidad de integración a redes locales, nacionales e internacionales (Pulido, 2004). Además, plantean Bellet y Llop (2004) que «las funciones de intermediación pasan por la concentración de actividades y servicios especializados que también reflejan las estructuras de ocupación laboral de estas ciudades», en muchas de las cuales, las funciones terciarias (según medias estadísticas) absorben entre un 50-60% de la población económicamente activa. Al respecto, el Programa ESPON (2006) hace mención a una serie de actividades terciarias que deberían estar presentes, entre las cuales se encuentran los servicios financieros y empresariales, comercio minorista, servicios sociales y administrativos, educación en diferentes niveles, prestación de servicios agrícolas, turismo y recreación. Desde la perspectiva española, Ganau C. y Vilagrasa I. (2003, p. 38) indican que «estas ciudades se convierten, así, en centros regionales que tradicionalmente han actuado como mercado, han producido y sobre todo distribuido bienes y servicios, han organizado la red de infraestructuras viarias y de transporte y, muy frecuentemente, han administrado una demarcación política, que en España ha sido la provincia».

Desagregando aspectos vinculados a los elementos esenciales señalados precedentemente (una elite emprendedora, la localización relativa y las interacciones espaciales), según diferentes aportes (Rodríguez V., 2002, p. 40), las posibilidades para una ciudad intermedia están condicionadas por:

- su base económica y sus relaciones con el sistema global;
- su articulación al sistema urbano regional y nacional, y
- el aprovechamiento de ventajas comparativas en materia de producción, oferta de servicios, infraestructura, generación de conocimiento e información.

A lo que se agregan, aun cuando hay importantes diferencias y singularidades, las siguientes condiciones, que explican el dinamismo de las ciudades intermedias desde distintas perspectivas:

- la atracción por la escala, ya que tenderían a ofrecer una mejor calidad de vida;
- como lugar de destino, ante los factores expulsivos en las metrópolis;
- como lugar de localización de actividades en los procesos de desconcentración productiva.

Ricardo Méndez (2006) indica que las ciudades intermedias cuentan con suficiente «masa crítica» y pueden actuar como «intermediarios» entre la gran ciudad y los espacios rurales. En tal sentido, pueden actuar como proveedores de bienes y servicios especializados, así como centros de interacción social, económica y cultural para su entorno. En este contexto, la implementación de estrategias relacionadas con el fomento de la actividad cultural y turístico-recreativa, el suministro de servicios especializados a nivel regional, así

como también el incentivo a industrias basadas, principalmente, en la investigación y en el conocimiento, posibilitarían el aprovechamiento de ventajas de especialización competitiva y de complementariedad, que fortalezcan un desarrollo equilibrado de las ciudades intermedias. Pero también hay que tomar en consideración, como indica Beltrão Sposito, que «es probable que, paralelamente al mantenimiento de los papeles regionales de las ciudades medias, entre las ciudades mayores y menores, a partir de flujos de naturaleza jerárquica, se establezcan otros papeles, diseñados por flujos de otro tipo, orientados por dinámicas de complementariedad o de concurrencia entre ciudades de la misma red o de redes urbanas diferentes» (Sposito et al., 2007, p. 40). En el contexto actual, se refiere a la necesidad de tomar en consideración los principales procesos que redefinen las redes urbanas y el papel de las ciudades medias, por «la coexistencia y la articulación combinada y desigual de flujos establecidos por sistemas de transporte y de comunicaciones, reforzando continuidades y generando discontinuidades territoriales, en función de interacciones por contigüidad o por conectividad» (ibíd., p. 41). Es así que se va configurando un área, por continuidad territorial, y redes, caracterizada por la discontinuidad territorial.

2. Funciones de Bahía Blanca como ciudad intermedia

Tomando como base los lineamientos anteriores, se establecen los principales rasgos que caracterizan a la ciudad de Bahía Blanca para determinar en qué medida presenta las condiciones para cumplir con las funciones de intermediación a las que se hizo referencia.

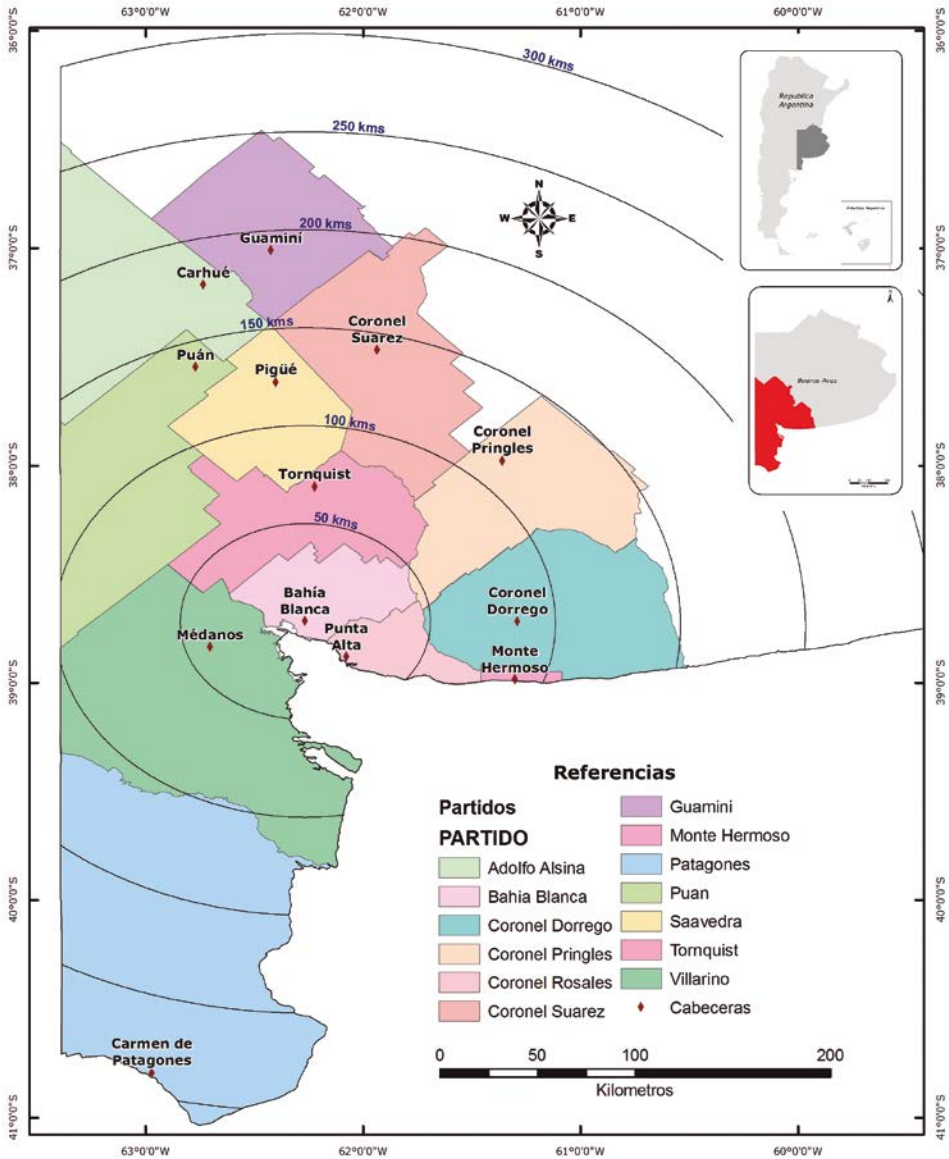
Los aspectos a considerar son: a) posición en la red urbana; b) nodo de comunicaciones y transporte; c) principales actividades económicas; d) nuevos emprendimientos; e) centro de servicios especializados; f) potencialidades en turismo y recreación, y g) estrategias de promoción y desarrollo.

2.1. Posición en la red urbana

Al considerar la posición de Bahía Blanca (figura 1), hay que señalar que es un centro urbano que se localiza distante de centros de igual jerarquía, por lo que ha generado, históricamente, un área de influencia que abarca el sur de la provincia y está relativamente alejada de las principales áreas metropolitanas, como son el Gran Buenos Aires, Gran Rosario, Gran Córdoba y Gran Mendoza.

Las actividades portuario-industriales de Bahía Blanca han cambiado la funcionalidad y la proyección de la ciudad, por su articulación con el espacio globalizado. No es un lugar-centro, sino solo un nodo dentro de la red global jerarquizada, y se constata en las variadas acciones que se emprenden desde distintos niveles y sectores, como en las inversiones de varias empresas transnacionales.

FIGURA 1. BAHÍA BLANCA Y PARTIDOS QUE CONFORMAN EL SO BONAERENSE



Fuente: elaboración propia sobre la base de SIG de G. Ángeles.

Asimismo, esta situación ventajosa de Bahía Blanca se ve reflejada en su reconocimiento como centro importante de una amplia área circundante. Es así que constituye uno de los centros en la regionalización turística de la provincia en el Plan Federal de Turismo Sustentable 2016 (PFTS, 2005) para Argentina, y también en el proyecto de regionalización

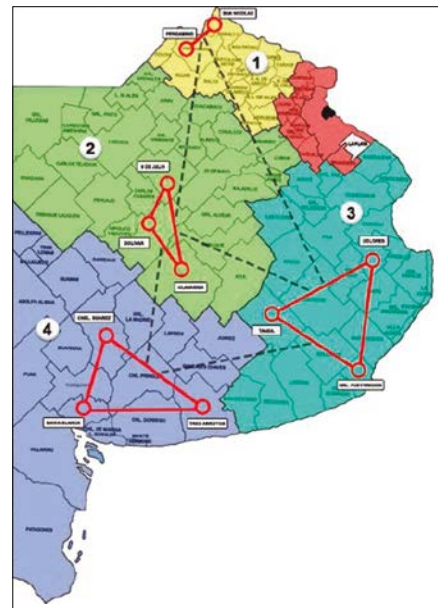
que se está impulsando desde el gobierno provincial (Provincia de Buenos Aires, 2011). Respecto al primero, se distingue Bahía Blanca (figura 2) como una de las «puertas»² principales dentro de la provincia de Buenos Aires (ref. 16) por su vinculación con la Región Patagónica, particularmente del litoral atlántico. Se puede observar, también, su posicionamiento privilegiado respecto a las áreas «Ventana al Mar» (ref. 15) y «Sierra de la Ventana» (ref. 17), así como respecto a la «Puerta Monte Hermoso» (ref. 14).³ A lo anterior se suma el constituir el punto de convergencia de dos potenciales corredores turísticos: Corredor Atlántico Sur Bonaerense y Corredor San Blas, donde se destacan las playas litorales, las termas y la pesca deportiva.

Respecto a la propuesta provincial (figura 3), proyecto de ley en trámite en la legislatura bonaerense y objeto de foros regionales (Provincia de Buenos Aires, 2011), Bahía Blanca constituye uno de los nodos de la región 4, conjuntamente con Tres Arroyos y Coronel Suárez.

FIGURA 2. MAPA DE OPORTUNIDADES TURÍSTICAS



FIGURA 3. PROGRAMA DE REGIONALIZACIÓN



Fuente: PFTS, 2005. Fuente: Provincia de Buenos Aires, 2011.

- 2 «Accesos simbólicos y funcionales a todos los componentes del espacio turístico regional y federal [...]» (PFTS, 2005, p. 40).
- 3 Núcleos urbanos pequeños, con una alta concentración de atractivos que motivan volúmenes importantes de demanda turística.

Las regiones fueron determinadas de acuerdo a características poblacionales, socioeconómicas y territoriales, y los objetivos que se proponen son: aplicar políticas de desarrollo regionales, liberar las potencialidades productivas y creativas locales, y fomentar el asentamiento poblacional.

De acuerdo a los objetivos y a la orientación del plan a atender y resolver las disparidades existentes en la provincia, es muy probable que la puesta en marcha de esta regionalización también contribuya, de manera efectiva, a la dinamización de las actividades urbanas y de su área de influencia.

2.2. Nudo de comunicaciones y transporte

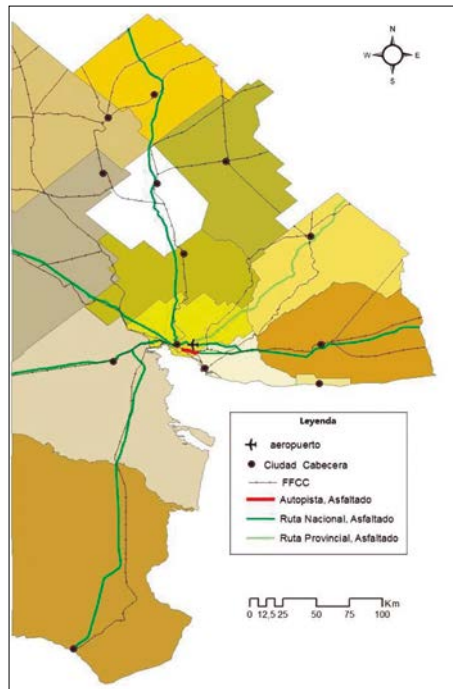
Como se puede observar (figura 4), Bahía Blanca constituye el centro de una red vial y ferroviaria que fue la base para el desarrollo de sus actividades portuarias. En general, por su posición relativa, dispone de una adecuada accesibilidad que la conecta con una amplia porción del territorio nacional. Algunos problemas se presentan en las vías de acceso a la ciudad, que son poco eficientes; por ejemplo, están en ejecución las obras para dotar de un acceso vial adecuado al espacio portuario industrial.

Los servicios de ómnibus, de variada calidad, brindan accesibilidad a prácticamente todas las ciudades capitales provinciales, aunque las mejores conexiones se dan con la ciudad autónoma de Buenos Aires. El ferrocarril, antes un medio importantísimo de transporte, disminuyó los servicios desde los años 90 con el proceso de privatización, y se limita a unos pocos servicios de carga y el transporte de pasajeros ha quedado reducido a un servicio, con muchas deficiencias, entre Bahía Blanca y Buenos Aires.

Respecto al transporte aéreo, en la actualidad operan cuatro empresas, Aerolíneas Argentinas, LAN, LADE y SOL en el tramo Bahía Blanca-Buenos Aires. Las dos últimas también conectan con destinos patagónicos y la ciudad de Mar del Plata. En los últimos años se han llevado a cabo mejoras y ampliaciones en la terminal aérea de Cmdte. Espora y hay otras obras en marcha, por lo que se espera que las mismas y la nueva oferta de servicios mejoren considerablemente el servicio, ya que es un recurso de gran valor en cuanto a accesibilidad, destacándose la demanda desde los ámbitos empresarial y universitario.

En cuanto al complejo portuario, constituye el principal puerto de aguas profundas del país, aunque se ve afectado por su situación marginal respecto de los grandes flujos de tránsito marítimo. En general, solo se orienta al transporte de bienes, por ello se trata a continuación.

FIGURA 4. REDES DE TRANSPORTES (VIAL, FERROVIARIA Y AÉREA)



Fuente: elaboración propia sobre la base de SIG de G. Ángeles.

2.3. Principales actividades económicas

La estructura económica bahiense depende en alto grado de los aportes de la industria petroquímica y de los productos agroindustriales, particularmente de lo que acontece en la región (CREEBBA, 2010: 110-16). Esto pone en evidencia las relaciones que se establecen entre lo global y lo local, así como entre la ciudad y su área de influencia. Cabe destacar los siguientes componentes que dinamizan la economía local:

- El complejo portuario es una de las piezas de vanguardia y se constituye en un motor fundamental del cambio, en cuanto a dos aspectos esenciales: a) como nodo importante de transporte, que forma parte de una red multimodal; y b) en el desarrollo de actividades productivas, al promover la radicación de emprendimientos industriales en la zona portuaria y al transformarse en una terminal con las condiciones más ventajosas en cuanto a puerto de aguas profundas. Por ello, se comporta como un elemento estructurador del área y la base para la introducción de nuevos emprendimientos, favorecido en los últimos años por la operación con contenedores (CREEBBA, 2010: 109-50).

- El polo petroquímico (fundamentalmente PBB Polisar y Solvay Indupa, fuera del área portuaria) incide en la jerarquización de la ciudad, al constituir Bahía Blanca uno de los centros petroquímicos destacados a nivel internacional, en particular del Mercosur. El polo petroquímico de Bahía Blanca constituye una cadena productiva integrada, con importantes encadenamientos, y en años recientes se observa un progresivo desarrollo de varios eslabones de la cadena de valor.⁴ De lo anterior surge, entonces, que en la estructura económica bahiense se distinguen los complejos petroquímico y agroindustrial (este último relacionado al procesamiento de la producción cerealera regional), vinculados a empresas transnacionales y con destino principal a la exportación. También en esta zona se ubica el Parque Industrial, con un importante impulso en los últimos años.

Las actividades del complejo portuario-industrial imprimen una nueva dinámica en la economía local y fortalecen el rol que desempeña Bahía Blanca en el sector petroquímico, conformando un área donde se incorporan la tecnología avanzada y se acumulan las modernidades, ya que aquí se concentran los vectores de la globalización, en el decir de Milton Santos.

2.4. Nuevos emprendimientos

Entre las inversiones en marcha en el sector portuario se destacan las siguientes.⁵ El grupo Louis Dreyfuss Commodities tiene en construcción un complejo de elevación y almacenaje de granos, molienda de soja y girasol, y planifica instalar una planta de biodiesel en el puerto local. En abril de 2012 fue habilitado el muelle y la Terminal de Granos ya se encuentra en funcionamiento.⁶

En cuanto al proyecto de la firma brasileña Vale do Rio Doce (ex Río Tinto), por el que se prevé exportar potasio desde un lugar situado en las cercanías de la central termoeléctrica, se han iniciado las obras. Estas inversiones son un indicador de la importancia de este complejo portuario de aguas profundas, que continúa incorporando y diversificando actividades.

También se puede decir que en Bahía Blanca se detecta una elite emprendedora. Por una parte, corresponde a productores ganaderos que residen en esta ciudad y tienen sus campos a una distancia que les permite el desplazamiento diario a los mismos. En particular, se destacan en los últimos años las cabañas dedicadas a la cría de animales de pura raza, donde también se realiza inseminación artificial. En entrevistas a estos productores,

4 <http://www.tradepoint.org/index.php?id=1031&L=3>

5 http://www.puertobahiablanca.com/novedad_eng.asp?id_news=9

6 http://www.puertobahiablanca.com/vista_dreyfus.asp

han manifestado que en Bahía Blanca compran la mayoría de los insumos necesarios, así como obtienen los servicios profesionales, especialmente de veterinarios. Por otra parte, se registra un número importante de comercios dedicados a la venta de insumos agropecuarios, implementos y maquinaria agrícola, servicios de reparación, *software* y *hardware* informático, y servicios de internet, entre otros.

Por otra parte, respecto a la innovación tecnológica, en los últimos dos años han comenzado a concretarse proyectos locales, interinstitucionales, de alianza entre el sector público y privado que plantean un despegue interesante para el futuro próximo.

Aquí ya se establece la relevancia de los centros de estudios superiores en su compromiso con el medio y en la generación de iniciativas de innovación y desarrollo local, como se pone de manifiesto en la conformación del Polo Tecnológico Bahía Blanca. De acuerdo a lo que se establece en la página web:⁷ «El objetivo del Polo Tecnológico es impulsar el desarrollo y estimular el crecimiento regional, dinamizando y articulando la oferta y demanda tecnológica a través de la coordinación de acciones públicas, privadas, académicas y científicas para lograr la inserción de empresas locales y regionales en la economía nacional e internacional». El objetivo principal es la transferencia de *know how* a las empresas del sector de *software* y tecnología de la región, a través de gabinetes de asesoramiento permanente y el dictado de cursos técnicos de capacitación para brindarles formación en gerencia y dirección de empresas.

Continuando con este marco de actividades, en el mes de agosto de 2010⁸ se constituyó Tecnópolis del Sur, que es una plataforma para presentar y desarrollar proyectos tecnológicos específicos. Es un consorcio público-privado en el que participan la Universidad Nacional del Sur (UNS), la Unión Industrial de Bahía Blanca (UIBB), el Ente Zona Franca Bahía Blanca-Coronel Rosales (ZFBB-CR) y el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI). El objetivo central es impulsar el establecimiento de una plataforma tecnológica, a través del proyecto Tecnología Electrónica de Alta Complejidad 2010 (TEAC 2010). El núcleo del proyecto TEAC 2010 se basa en el diseño, la fabricación y caracterización de series cortas de circuitos integrados, su encapsulado y los productos electrónicos asociados.

La finalidad principal del TEAC 2010 es proveer a los actores privados [*spin-offs* y empresas de base tecnológicas (EBT)] del medio regional del soporte especializado para que lleven adelante proyectos tecnológicos comercialmente exitosos.

El tercer componente es la Agencia Municipal de Ciencia y Tecnología,⁹ que se puso en marcha en 2011, la que se orienta a sistematizar y facilitar la vinculación tecnológica entre la industria, las empresas de base tecnológica, el medio científico-tecnológico y la

7 <http://www.ptbb.org.ar/>

8 *La Nueva Provincia*, 21/8/2010.

9 Página web www.bahiablanca.gov.ar/amcyt

oferta de fondos del sector público y privado, tanto de origen nacional como internacional.

Su misión es diseñar e implementar políticas públicas para instalar un modelo de desarrollo local y regional basado en el conocimiento científico y tecnológico, articulado con los actores públicos-privados relevantes. Como visión se señala ser una organización reconocida por los sectores productivo, estatal y académico como líder en procesos de desarrollo local y regional basados en el conocimiento que mejora la calidad de vida de las personas. Entre los objetivos, se destacan:

- Promover, incentivar y facilitar la incorporación de nuevas tecnologías para que los productos y procesos cuenten con mayor valor agregado.
- Ejercer un rol facilitador para la radicación de empresas de base tecnológica en la región y preferentemente en la ciudad.
- Servir como fuente permanente de consulta sobre políticas públicas de promoción al desarrollo científico-tecnológico.
- Interactuar en coordinación con otros entes como Ente Zona Franca, Tecnópolis del Sur, Polo Tecnológico, UIBB, Futuro Consorcio de Parques, etc.

En el marco de TEAC 2010 se ha abierto una convocatoria para presentar proyectos de desarrollo tecnológico, que son financiados por la Tecnópolis del Sur y la gestión de la convocatoria y evaluación es llevada a cabo por esta agencia. Los avances que se han realizado en la concreción de este proyecto y el compromiso asumido por las partes, así como la relevancia de los actores participantes, hacen prever que puede constituirse en un motor de transformación y dinamización de la economía bahiense y regional.

Luego de varios años de gestiones, se ha concretado la Zona Franca Bahía Blanca Cnel. Rosales y se está en el inicio de las operaciones. Se considera con un potencial muy importante vinculado al polo tecnológico, cuyo primer emprendimiento, según información reciente, se establecerá en la unidad de Cnel. Rosales y el año próximo continuará en la unidad de Bahía Blanca. La puesta en marcha de todos estos importantes proyectos de inversión tendrá impactos en el transporte de cargas, tanto por vía terrestre como marítima. Las actividades reseñadas, fundamentales para la economía bahiense, tienen también un importante impacto territorial, pues se concentran en un espacio portuario-industrial dotado de modernas tecnologías, vinculado al espacio global.

2.5. Centro de servicios especializados

Bahía Blanca es un centro de servicios especializados en salud y educación (CREEB-BA, 2010, 111; 2011, 114). Respecto a salud, hay dos hospitales públicos y cuatro privados, además de una variedad de centros con diversas especializaciones que, por

sus importantes dotaciones, profesionales y personal altamente calificado, hacen posible que se presten servicios de alta complejidad. Es por ello que una parte importante de los servicios se presta a la población del área de influencia.

En cuanto a educación, se distinguen las actividades correspondientes al nivel superior, particularmente los universitarios, con la Universidad Nacional del Sur (UNS) y la Facultad Regional del Instituto Tecnológico Nacional.

Se evidencia la influencia que tiene la UNS en el área regional en la importante cantidad de estudiantes que se trasladan a realizar sus estudios y con un notable impacto en el sector inmobiliario. La existencia de la universidad también es de fundamental importancia en la formación de recursos calificados, como se observa en relación con las actividades vinculadas al sector portuario-industrial y, en particular, el polo petroquímico. Por su nivel de excelencia y trayectoria, particularmente en las dos últimas décadas, en investigación y programas de posgrado, con maestrías y doctorados en distintas disciplinas, la UNS tiene un reconocido prestigio nacional e internacional. Además, cuenta con interesantes experiencias en proyectos de I+D, como lo pone de manifiesto su participación en el Polo Tecnológico. De esta manera, se puede decir que la ciudad cuenta con recursos humanos de alta calificación y en áreas del conocimiento que se consideran de alto impacto en las actividades de la ciudad, especialmente en las vinculadas a los sectores más innovadores de la economía, y para la región, como el apoyo a las agrícola-ganaderas. El aporte de la universidad cobra mayor importancia en el contexto de la nueva economía, la economía del conocimiento que, según Castells (2001, p. 208), «se caracteriza fundamentalmente por tres grandes rasgos interrelacionados: es una economía que está centrada en el conocimiento y en la información como bases de producción, como bases de la productividad y bases de la competitividad, tanto para empresas como para regiones, ciudades y países». Siguiendo estos lineamientos es que interesa destacar las acciones que se están desarrollando, que muestran las interrelaciones entre los centros de investigación y el sector empresarial local, que implican el apoyo de las instituciones vinculadas a la investigación científica, en los ámbitos provincial y nacional. Un componente fundamental en esta estructura es el Centro Científico Tecnológico Bahía Blanca (CCT-CONICET-BB),¹⁰ que, como indica en su página web, «tiene como objetivos la promoción, coordinación y ejecución de las actividades de investigación científica, tecnológica y de desarrollo llevadas a cabo por los institutos y grupos de investigación de Bahía Blanca y la región».

10 <http://www.criba.edu.ar/cctbb/>

2.6. Potencialidades en turismo y recreación

La capacidad de intermediación de las ciudades medias es significativa, ya que apunta a la posibilidad de articular las potencialidades de productos, recursos locales o condiciones adaptativas para mejorar las condiciones de vida de los territorios (Bellet y Llop, 2004). Entre las estrategias y actuaciones más utilizadas en pos de la dinamización del territorio, aparecen aquellas dirigidas al fortalecimiento de la capacidad local de planificación, introduciendo nuevas formas de gobernanza (Caravaca y González, 2010), otras que apuntan a la incorporación de conocimiento e innovación, así como aquellas que implementan estrategias relacionadas con el fomento de las actividades culturales y turístico-recreativas. El sentido de pertenencia local, la identidad y la imagen de la ciudad están influenciados por la cultura local (Christopherson, 2004; Popescu, 2007). Para la escala de ciudad intermedia, Bellet y Llop (2004) indican que resulta más fácil reafirmar y construir identidades. Incluso sus hitos y símbolos de carácter funcional, religioso y cultural parecen ser bastante colectivos. Es por ello que el turismo y las actividades recreativas y culturales parecen ser un enlace clave entre desarrollo social y económico y con una visión de largo plazo de la planificación integrada de las ciudades.

En el caso de Bahía Blanca, que tradicionalmente ha operado como un lugar de paso, comienza a aparecer como un lugar donde se pueden promover actividades propias del turismo urbano. El renovado interés por la actividad turística y recreativa como alternativa para el crecimiento económico condujo a un aumento de las acciones desde el municipio local, para la revitalización urbana, dinamizando espacios degradados (Schroeder y Garriz, 2009).

A escala local, el turismo ha sido calificado de «interés municipal» al considerarlo como una «actividad estratégica y esencial para el desarrollo del partido» (HCD, Decreto 992/2007), y a partir de esta afirmación, se crea el Consorcio de Promoción y Desarrollo de las Actividades Turísticas del Partido de Bahía Blanca (COPROTUR), un ente de gestión público-privada que tiene por objeto planificar, impulsar y gestionar la actividad turística local.

También se están llevando importantes intervenciones en la franja costera para incorporar áreas recreativas. La primera etapa del paseo costero se encuentra muy avanzada y se anuncia su habilitación para el final del invierno 2012.¹¹

Un aspecto importante a destacar es que Bahía Blanca no es una ciudad turística con escenarios diferenciados para turistas y para residentes, en el sentido indicado por Dosso (2003, p. 2), «a punto tal que en muchas de ellas el escenario turístico conforma un ámbito selectivo y relativamente privilegiado respecto de la totalidad del espacio urbano».

11 *La Nueva Provincia*, 9 y 10/7/2012.

Tampoco corresponde a lo señalado por Guimarães (2011, p. 14), que se convierte en un lugar que se consume de una manera perversa, y por esa razón destruido, al abandonar su riqueza de significados y valores, por lo que pasa a ser *pasteurizado*, al igual que otros cientos de personas. Es decir, se torna un turismo de *postal*, instantáneo.

Es necesario recurrir al concepto de turismo, que comprende todos los movimientos en tanto incluya un pernocte en el lugar de destino. No solo está vinculado a la existencia, disponibilidad de atractivos turísticos, en relación con el ocio y el disfrute del tiempo libre. En este sentido amplio es que la ciudad intermedia tiene un potencial importante por la «dependencia funcional» de los habitantes de su zona de influencia. De aquí que se concibe al turismo como una actividad que dinamiza y revitaliza la estructura económica. Es que, como destaca Judd (2003, p. 58),

Es cada vez más difícil distinguir a los espacios para los visitantes de aquellos espacios “locales”, dado que los sectores de ocio, entretención y cultura son considerados como cruciales tanto por residentes locales como por visitantes forasteros. Cuando no están viajando, los residentes locales se involucran en actividades indistinguibles de lo que hacen los turistas: salir a comer, ir al mall, caminar por la costanera, asistir a un concierto. El surgimiento de una nueva cultura urbana orientada a la búsqueda estética ha reconstruido a las ciudades como lugares que proporcionan oportunidades para viajar desde la propia casa.

Por lo tanto, también para los que constituye su lugar de residencia habitual, resulta en beneficios, dado que se valorizan tanto los espacios públicos como privados, y en el proceso se puede generar un sentimiento de pertenencia, apropiación de los espacios a partir de la participación y el compromiso de los habitantes. La ciudad intermedia dispone de una amplia oferta de bienes y servicios, que se complementa con el mobiliario urbano y un patrimonio histórico arquitectónico como recursos del paisaje, que la hace atractiva para la actividad turístico-recreativa.

Estas condiciones y el potencial que presentan, se valoriza en la imagen institucional que se construye de la ciudad,¹² «Bahía Blanca: Ciudad de Encuentros».

Ahora bien, interesa conocer qué participación efectiva tiene la actividad turística y recreativa en la dinámica económica urbana y en qué medida la ciudad puede conformarse en un centro de intermediación de actividades turísticas y recreativas de su área de influencia, al ser el nodo o centro más importante de un área que concentra recursos naturales y culturales de jerarquía, en un circuito de apenas 200 km.

12 <http://www.bahia blanca.gov.ar/turismo/index.php>

2.7. Bahía Blanca, centro de escala y distribución turística

La característica principal de los *centros de escala* es que, a pesar de carecer de atractivos turísticos propios, están ubicados estratégicamente en la ruta hacia destinos turísticos de jerarquía, es así que se convierten en prestadores de servicios para aquellos visitantes que se detienen en ellos por no más de una noche. En cambio, los *centros de distribución*, si bien también actúan como prestadores de servicios y actividades relacionadas con el ocio recreativo, la estadía promedio es mayor que en el anterior, variando de dos a cinco noches. Se destacan por la presencia, en un radio de influencia de dos horas distancia/tiempo, de atractivos turísticos variados hacia donde los turistas se pueden desplazar. Los *centros turísticos de permanencia o estadía* ya constituyen un destino *típico* de vacaciones. Difieren con los dos anteriores en el hecho de que cuentan con un mercado que se repite por temporadas y con estadías promedio superiores a las cinco noches. Se pueden mencionar tres funciones presentes en esta ciudad, con diferente grado de desarrollo:

(a) Centro de escala: por ser nodo de comunicaciones y transporte, como ya se ha mencionado anteriormente.

(b) Centro de distribución: la presencia de destinos turísticos variados (sector serrano en el partido de Tornquist y localidades atlánticas en los partidos de Monte Hermoso y Coronel Rosales) en un radio aproximado de dos horas distancia/tiempo. La concentración espacial de atributos naturales y culturales de los partidos del área de influencia de Bahía Blanca, sumado a la identidad productiva de las áreas rurales, permitiría implementar nuevas alternativas no agropecuarias, basándose en el turismo en el espacio rural. La presencia de playas marítimas, extensas y tranquilas, así como la variedad de lagunas, brinda la posibilidad de ser utilizadas como balnearios, para la práctica de actividades recreativas, deportes náuticos y pesca deportiva. Además, encontramos centros termales con virtudes curativas para distinto tipo de afecciones, que agregan calidad a la oferta turístico-recreativa. Esta diversidad de recursos naturales y culturales permitiría una baja estacionalidad desde el punto de vista turístico y un disfrute, por parte de los excursionistas/turistas, durante todo el año.

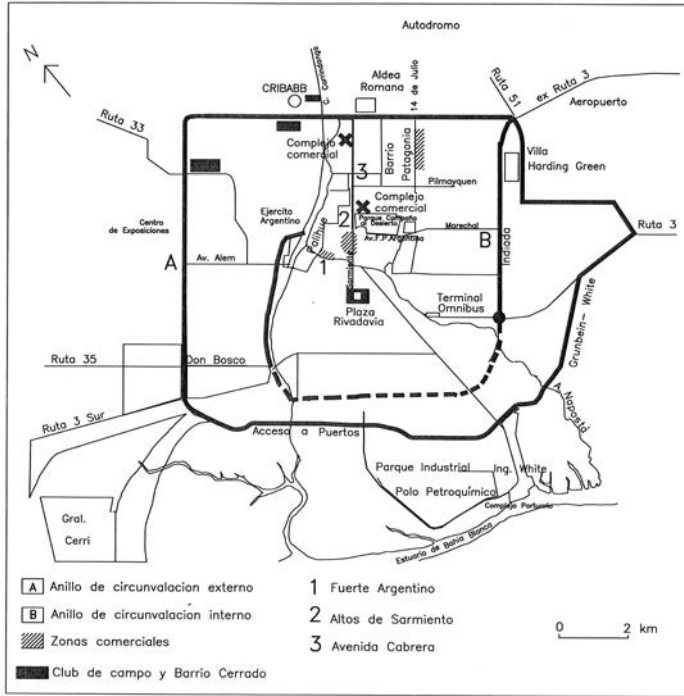
(c) Centro de estadía: la realización de numerosos congresos y convenciones y la variada actividad cultural y deportiva, así como la consolidación de centros comerciales y *shoppings centers*, estarían propiciando esta nueva condición desde lo turístico. En varios estudios se ha reconocido este potencial (Moriconi, Formiga y Garriz, 2005; Ercolani y Rosake, 2009)

2.8. Las funciones centrales y los atractivos urbanos

El centro de la ciudad (figura 5) es el área típica y tradicional, representativa de la centralidad urbana, caracterizada por la accesibilidad, que incrementa su grado de espe-

cialización y la jerarquía de los servicios, en correspondencia con el crecimiento urbano (Formiga, 2003).

FIGURA 5. ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA



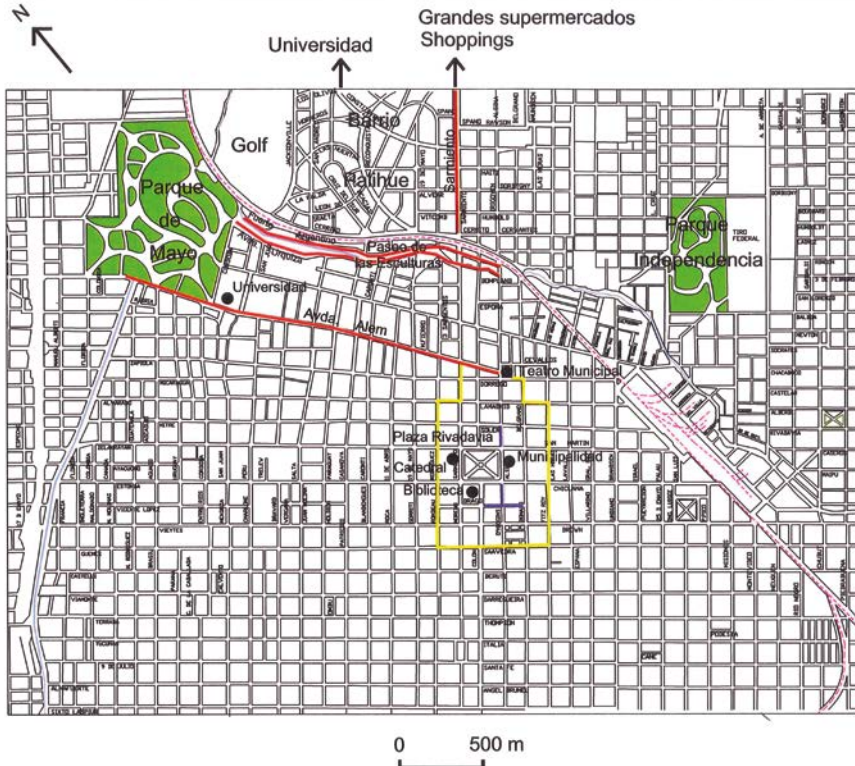
Fuente: mapa base municipalidad de Bahía Blanca.

En el proceso de crecimiento urbano, se va evidenciando la transformación de Bahía Blanca desde una ciudad típicamente monocéntrica hacia una estructura más desconcentrada, con subcentros o núcleos periféricos, como lugares de intercambio, de esparcimiento, de encuentro, como resultado del proceso de crecimiento urbano, diversificando las actividades y las prácticas vinculadas a ellas. No obstante, se puede afirmar que el centro mantiene su primacía como foco principal, organizador del espacio intraurbano, en razón del capital inmobiliario y simbólico existente, la mayor accesibilidad, así como por factores de inercia.

El centro bahiense (figura 6) se caracteriza por concentrar comercios y servicios especializados, los de mayor nivel, que corresponden a su jerarquía para la población urbana y regional. Con el crecimiento urbano, se registran cambios en la configuración y exten-

sión del área central, registrándose una expansión, con el avance de actividades centrales sobre la zona de transición, por desplazamiento del uso residencial.

FIGURA 6. CENTRO BAHIENSE



Fuente: Fuente <http://www.taringa.net/posts/turismo/11799777/Bahia-Blanca--Mini-Info---Visitala.html>.

Es importante, por sus consecuencias en las prácticas espaciales y en la atracción de los habitantes del área de influencia, hacer referencia a los rasgos del paisaje y los cambios que se observan con la introducción de nuevas actividades y modalidades de consumo. En el centro bahiense tienen fuerte imposición los edificios de arquitectura institucional, en su mayor parte capital heredado de las tres primeras décadas del siglo XX. Son estructuras imponentes, de peso en el sentido de su gran volumen, que transmiten poder y dominan el área próxima. Con la globalización, las nuevas tecnologías suelen tener un impacto reducido en la morfología, ya que muchas veces se adaptan en estructuras preexistentes, manteniendo o revalorizando la apariencia. En principio, se puede establecer una distinción en el sector más comercial, como resultado de las transforma-

ciones en las últimas décadas. Se establece una diferencia entre dos zonas, que está dada por el segmento de mercado al cual está orientado, en relación con los ingresos. El área de configuración más reciente, corresponde a la renovación de edificios antiguos de las calles Alsina y Soler en sus primeras cuadras, próximas a la plaza, mediante la ocupación de pequeños locales comerciales, generalmente muy exclusivos y vinculados a marcas de prestigio. Complementariamente, se ubicaron cafeterías y otras actividades relacionadas con servicios y entretenimientos de rango alto. El área más tradicional, concentrada en las primeras cuadras de las calles Chiclana, Donado y Brown, si bien es donde se centraliza el sector financiero, evidencia una disminución en la jerarquía de las actividades comerciales que habían caracterizado este núcleo original, con la proliferación de locales orientados a la venta de ropa de bajo costo (*los coreanos*) y bazares; en general, de productos de venta masiva, destinados al segmento de mercado de ingresos medios y medio-bajos. También aquí se localizan gran parte de los entretenimientos, como salas de cine, bingo, así como la mayor afluencia y disponibilidad de transporte público de pasajeros.

Los cambios importantes están vinculados a las tendencias globales recientes, donde las modificaciones más impactantes corresponden a la modernización en el sector financiero, en cuanto al tipo de empresas y por una importante modernización de las instalaciones para incorporar la banca automatizada (cajeros automáticos) y en la gestión, fuertemente influida por el *homebanking*. Si bien por ser Bahía Blanca una ciudad intermedia no se encuentran los grandes edificios emblemáticos, se detecta una modernización de las construcciones y un esfuerzo por contar con instalaciones adecuadas a las nuevas exigencias tecnológicas, que ha llevado a la revalorización de ciertas edificaciones antiguas, mediante una adecuada recuperación de las fachadas y la dotación de instalaciones de acuerdo a las nuevas tecnologías y formas de organización (Bolsa de Comercio, Banca Nazionale del Lavoro, oficinas municipales en el ex Banco Provincia). Las actividades centrales se encuentran *invadidas* por las nuevas formas de consumo y tecnologías (informática, electrónica, empresas de televisión por cable, telefonía celular, locutorios y ciber-locales, y centros de copiado, entre otros).

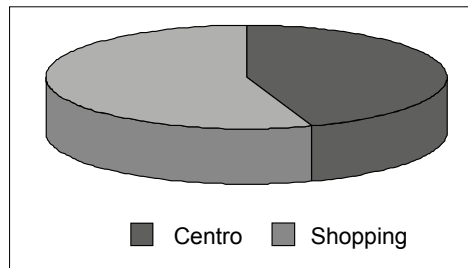
Entre los comercios y servicios de la ciudad, un atractivo es la existencia de franquicias (figura 7), que emergen «en las tres últimas décadas como el emblema de la internacionalización de las actividades comerciales al por menor y cada vez con mayor auge en el área de los servicios, especialmente aquellos de carácter personal: educación, salud, estética, entre otros» (Marenco, 2008, p. 3).

El mayor porcentaje corresponde a empresas originadas en Argentina; de las extranjeras, las correspondientes a Estados Unidos (11,3%) e Italia (2,8%) están vinculadas mayormente a la indumentaria, en tanto los servicios a Brasil y Francia (tintorería y alquiler de vehículos). Si bien el fenómeno es incipiente, comienzan a aparecer empresas bahienses como franquiciadoras de sus productos (Big Six, Papinopizza, Le Baguette). La mayor proporción de franquicias incorporadas están asociadas a la indumentaria (47,8%) y la gastronomía (14,9%). Del resto, se destacan las vinculadas con la salud

(7,5%) y los accesorios (4,5%); el 80, % de las franquicias son de origen nacional (Marengo, op. cit., p. 11).

Como se puede observar en el gráfico, el centro contiene un porcentaje algo menor de las franquicias respecto del Bahía Blanca Plaza Shopping (del que se comentará más adelante). Las localizaciones privilegian las arterias de mayor circulación y prestigio, como Alsina, Soler, Belgrano, especialmente en la venta de indumentaria, artículos de cosmética y estética y salud.

FIGURA 7. UBICACIÓN DE LAS FRANQUICIAS.
BAHÍA BLANCA 2008



Fuente: Marengo, 2008, p. 13.

La revalorización y revitalización del área central tiene relación con varios proyectos, llevados a cabo en parte importante por el municipio, entre los que cabe mencionar la remodelación y puesta en valor de la plaza Rivadavia, la preservación y puesta en valor de varios edificios históricos, así como de monumentos y muebles urbanos. También en este cambio significativo en el centro bahiense incidió la ampliación de la peatonal Drago, con la continuación entre O'Higgins y la avenida Colón, y un tramo semipeatonal en las calles O'Higgins y Alsina.

2.8.1. Las nuevas áreas de centralidad

La expansión de funciones centrales se evidencia sobre el área de transición y zonas residenciales próximas, de altos ingresos. Tres áreas residenciales, dentro de la trama urbana consolidada, han cambiado su fisonomía y las funciones. El cuarto caso, como es un nuevo espacio de consumo periférico, se trata en forma separada (Formiga, 2003).

La tradicional avenida Alem (figura 8), paseo tradicional entre el Teatro Municipal y el parque de Mayo, es una zona residencial de prestigio que se está transformando rápidamente por la sustitución de usos, conformando una prolongación del centro por la calle Alsina, a la que se articula por medio de un conjunto de restaurantes situados en la intersección con Dorrego y el teatro. Las residencias son ocupadas por inmobiliarias, oficinas comerciales, consultorios e institutos médicos especializados, institutos de be-

lleza y gimnasios, dependencias universitarias, boutiques y confección de ropa exclusiva, así como restaurantes, pubs y confiterías. Estas nuevas actividades, en la mayoría de los casos, y con las adaptaciones correspondientes, han ocupado las estructuras residenciales existentes y son evidentes los efectos en la alteración de los ritmos cotidianos y del tránsito, y se convierten en aceleradores de nuevas sustituciones de usos.

FIGURA 8. AVENIDA ALEM

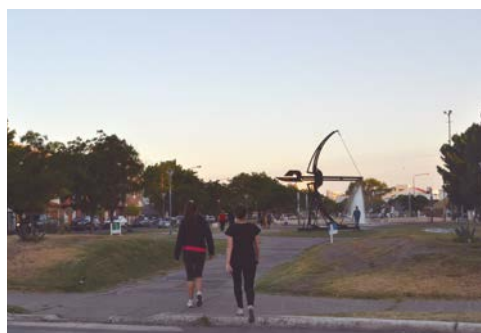


Fuente: Formiga, junio 2012.

También la avenida Alem se ha convertido en uno de los componentes principales en las actividades nocturnas de diversión, ya que se ha formado un circuito en el cual las actividades de esta avenida se articulan con el centro y con un núcleo de formación reciente, ubicado entre un espacio recreativo y el acceso al barrio Palihue, que corresponde al área de Fuerte Argentino, donde se evidencia un claro predominio de actividades juveniles, especialmente los fines de semana. El cambio se inicia con el ordenamiento de una amplia extensión como área verde, entre el parque de Mayo y el tramo inicial del entubamiento del arroyo Napostá, muy apreciada, y que se continúa en el Paseo de las Esculturas (figura 9).

La valoración de este espacio indujo a la *invasión* del lugar por locales bailables y la reconversión de otros (una cancha de pádel y un restaurante metamorfoseados en discotecas). En general, los fines de semana, tanto de día como de noche, el Paseo de las Esculturas y los establecimientos nocturnos se convierten en el lugar (concentración y encuentro) apropiado por adolescentes y jóvenes. Se considera que la conformación de esos espacios recreativos incidió en la concentración de nuevas actividades dedicadas al ocio y lugares de encuentro como pubs, bares, pizzerías y restaurantes.

FIGURA 9. PASEO DE LAS ESCULTURAS, CALLE URQUIZA Y FUERTE ARGENTINO



Fuente: Formiga, junio 2012.

Dentro de estos cambios en la centralidad es preciso hacer referencia a otro subcentro, como eje comercial, conformado sobre la calle Sarmiento, alternativa localizada entre el centro y el área de los nuevos *shoppings*. Se comenzó a desarrollar con la instalación de una serie de comercios para conformar un área de atracción para la zona este, residencial de prestigio y en expansión.

Con el consiguiente dinamismo del crecimiento suburbano, y no obstante la competencia que representan los *shoppings*, ha continuado el proceso de renovación sobre este sector, con la incorporación de actividades ligadas a la demanda proveniente de las zonas residenciales aledañas, especialmente de alto estatus.

En consecuencia se puede decir que, con el crecimiento de la ciudad, la función comercial y de servicios tiende a descentralizarse con la formación de centros periféricos secundarios. Al diversificarse y aparecer nuevas centralidades, el centro tradicional pierde algunas de sus funciones comerciales y, en parte, también se ve afectado su carácter simbólico. De allí la reacción, tanto desde el sector público como desde el privado, por mantener las condiciones tradicionales de núcleo principal, como la preocupación de los comerciantes por ampliar los horarios de apertura, la modernización de los locales y áreas específicas, como ocurre con algunas galerías.

2.8.2. Las nuevas áreas de consumo

En particular, aquí se trata de los dos grandes centros de compras que se han incorporado a la estructura urbana bahiense, Shopping Paseo del Sol y Bahía Blanca Plaza Shopping. Estos dos complejos comerciales se localizan sobre la avenida P. Cabrera (figura 10), que corresponde a la ampliación de Sarmiento, la cual se ha constituido en un eje de expansión de gran dinamismo en el ámbito periurbano. La elección de la localización se fundamenta en la necesidad de disponer de un amplio espacio para los complejos comerciales y estacionamiento, con facilidades para acceder en vehículo particular, fundamentalmente, y destinado tanto a la población urbana como para atraer consumidores del área de influencia.

Si bien se encuentran próximos (ya que se encuentran ubicados en la misma calle: Sarmiento al 4000 y Sarmiento al 2000, respectivamente), se puede establecer una diferencia relativa en cuanto a la localización, ya que el Paseo del Sol se sitúa en cercanías de la rotonda del anillo de circunvalación, en tanto el Bahía Blanca Plaza se encuentra en el borde de la trama urbana consolidada; en ambos casos los desarrollos utilizan, como comercio-ancla, un gran hipermercado.

FIGURA 10. AVENIDA CABRERA

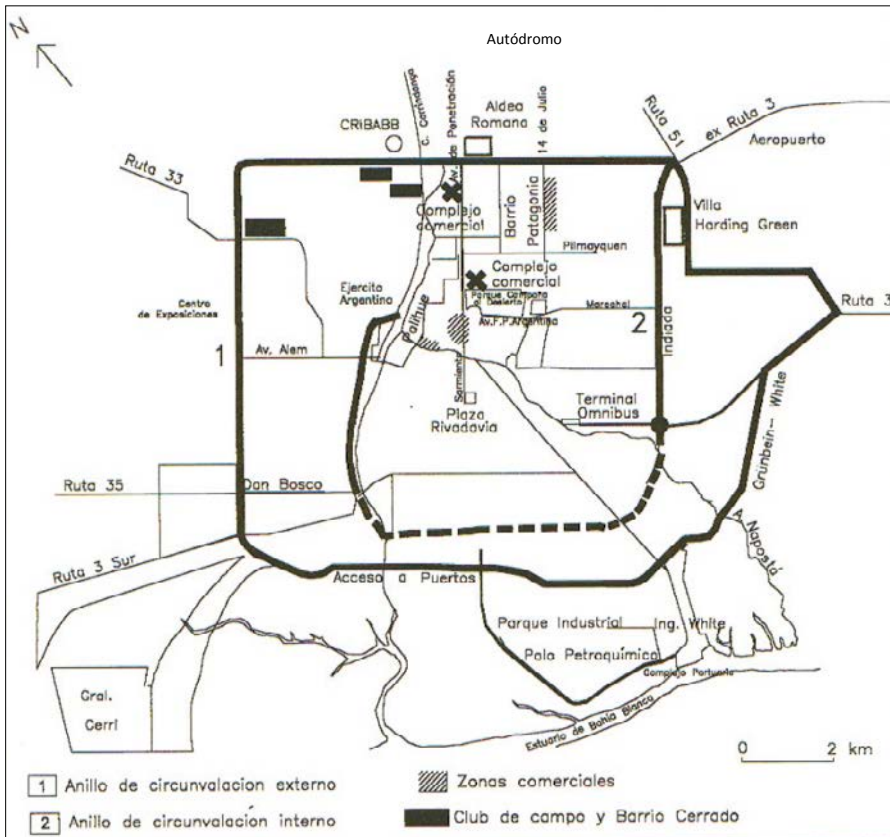


Fuente: Formiga, junio 2012.

A finales de agosto 1997 se inaugura el hipermercado Walmart, con lo que es el inicio de Plaza del Sol, que incluye locales comerciales y un patio de comidas; en el acceso se encuentra una estación de servicio.

En cuanto al Bahía Blanca Plaza Shopping, inauguró sus instalaciones en noviembre de 1998 y cuenta con supermercado, numerosos locales comerciales, siete salas de cine, juegos electrónicos (un poderoso atractivo de niños y jóvenes), y el patio de comidas. También, en la entrada al *shopping*, se instaló una moderna estación de servicio.

FIGURA 11. NUEVAS ÁREAS DE CONSUMO EN LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA



Fuente: M L Rubio DGyT UNS, 2012.

Al comparar ambos emprendimientos surge que el Bahía Blanca Plaza Shopping (BBPS) cuenta con una construcción más acabada y lujosa, así como se encuentran locales comerciales vinculados a marcas muy cotizadas a nivel internacional, ya que más del 40% de estos corresponden a franquicias. Además, como tiene dos plantas y en la superior funciona el patio de comidas, cines y juegos, se facilita el acceso con la disponibilidad de un ascensor encristalado y escalera mecánica.

Se puede observar que, en realidad, lo que difiere es el segmento de mercado que tratan de captar, por el tipo de oferta en cada uno de ellos. En el complejo liderado por Walmart, se encuentran diversos locales entre los que se destacan Lucaioli, que es una importante empresa bahiense de venta de electrodomésticos, Hipertehuelche (materiales de construcción, sanitarios, etc.) y el mayorista Makro. En este centro comercial se destaca la afluencia de clientes provenientes del área de influencia. El área es servida por

transporte colectivo, por lo tanto es accesible para aquellos que carecen de movilidad propia, desde el centro y sector sudoeste de la ciudad.

En estos espacios periféricos de consumo, se combinan los distintos motivos de compra (supermercados y locales especializados), así como las actividades de esparcimiento (entretenimientos, juegos, internet, cines y patios de comida). En ambos casos parece ser muy fuerte la incidencia de los hipermercados en la actividad que se registra, sin embargo el BBPS es un lugar de encuentro muy valorado por los bahienses, que es el que más se aproxima a las condiciones de estos espacios emblemáticos del estilo de vida posmoderno, los que encuentran las condiciones adecuadas para su desarrollo pleno en las grandes ciudades y metrópolis.

Las nuevas áreas de consumo inducen nuevos comportamientos y prácticas espaciales, al constituirse como lugares seguros, donde todos los miembros de la familia encuentran una oferta atractiva. Por la multifuncionalidad, también dan lugar a un importante consumo de tiempo, ya que la concentración y la diversificación de actividades implica la posibilidad de *invertir o gastar* varias horas. La ida al *shopping*, aun en los tamaños más modestos bahienses, garantiza entretenimiento por un lapso prolongado y, fundamentalmente, consumo. Cambian los hábitos, ya que en un lugar y en una sola salida se realizan gran cantidad de actividades, y pueden ir todos los miembros de la familia. Aquí se pone de manifiesto la incorporación de formas de comercialización y prácticas sociales que corresponden a los nuevos patrones de consumo puestos en vigencia en los grandes centros urbanos mundiales.

También en este sector del eje Cabrera/Sarmiento se multiplica la oferta de espacios comerciales y donde la localización de varios establecimientos de venta de automotores va dando un rasgo característico a esa vía, a los que se agregan restaurantes, salón de fiestas y locales de diversión nocturna con gran actividad los fines de semana, particularmente orientados a los jóvenes, por lo cual es un área importante también dedicada a la diversión y el entretenimiento.

A partir de esta caracterización se pueden señalar que:

. Los nodos fácilmente identificables son: plaza Rivadavia, parque de Mayo, avda. Alem, Bahía Blanca Plaza Shopping y Shopping Paseo del Sol.

. Los hitos en el espacio central bahiense son: el Teatro Municipal, el Palacio Municipal y la catedral.

2.8.3. La oferta turística – recreativa

El sector turístico de Bahía Blanca se encuentra en crecimiento, comprendiendo desde empresas relacionadas directamente con la prestación de servicios turísticos hasta los equipamientos de la planta recreativa local.

La ciudad dispone de un nivel de infraestructuras y equipamiento suficiente como base, pero requiere ampliar y mejorar la calidad de las existentes. Por ejemplo, si bien se

cuenta con algunas instalaciones para la realización de reuniones, hay limitaciones para disponer de varias salas para sesiones paralelas, con un adecuado equipamiento.

Es posible indicar que en Bahía Blanca se observa una interesante oferta de actividades culturales, de ocio, deportivas, todo el año.

Como ya se mencionó anteriormente, la promoción de la actividad turística se realiza desde las oficinas de turismo del municipio¹³ y de COPROTUR.¹⁴ Se han organizado varios circuitos que comprenden áreas urbanas, sector portuario, actividades de ecoturismo y excursiones embarcadas por el estuario. En los dos casos disponen de un sitio web donde hay información actualizada y abundante sobre la ciudad. También hay una promoción de la ciudad desde la Casa de Bahía Blanca, que funciona en la ciudad autónoma de Buenos Aires.

El potencial de Bahía Blanca está relacionado con su función como nodo para los flujos hacia el área de influencia, donde se localizan diversos y reconocidos atractivos turísticos. Por otra parte, es centro de atracción para la población de su área de influencia, en cuanto a turismo urbano. Con respecto al turismo urbano, también tiene un potencial importante relacionado con el turismo de reuniones (vinculado a las actividades universitarias) y de negocios (vinculados al complejo portuario y al polo petroquímico).

La ciudad cuenta con una oferta de alojamiento relativamente abundante y diversa, para satisfacer la demanda de distintos segmentos socioeconómicos.

Según un estudio reciente (CREEBBA, 2012), se indica que «en los últimos años, el sector de hoteles y restaurantes en la ciudad de Bahía Blanca ha tendido a contar con una mayor profesionalización y atención de las demandas de los consumidores, principalmente en lo que respecta a mayor refinación de los locales y preocupación en el diseño de los mismos, entre otras cosas. Dentro de las actividades de alojamiento, se destaca la apertura de hoteles con nivel elevado (según la categoría, medida en estrellas) y para clientes de poder adquisitivo medio/alto». Para 2011 se identificaron unos 40 establecimientos, de diferente tipo y categoría, dedicados a alojamiento, que reúnen más de 2.500 plazas, destacando la apertura en los últimos años de hoteles de mayor categoría.¹⁵

Respecto al número de viajeros registrados, si bien hay una disminución a partir de 2007, se indica que se ha estabilizado en más de 125.000 al año para los últimos tres años, «este número es muy similar, y en algunos casos superior, al observado en otras ciudades» de similar jerarquía. También para estas ciudades se registra una estadía promedio que no supera los dos días, siendo para Bahía Blanca de 1,37 días en promedio para 2011 (Ibíd., p. 35).

13 <http://www.bahiablanca.gov.ar/turismo/index.php>

14 <http://www.bahiacoprotur.com.ar/>

15 Existen tres hoteles de cuatro estrellas con 316 plazas, tres hoteles de tres estrellas con 137 plazas, cuatro hoteles de dos estrellas con 182 plazas y seis apartoteles con 355 plazas.

Se destaca la incidencia en estos establecimientos de las actividades turísticas desarrolladas en la ciudad, que tienen relación con actividades de ocio y esparcimiento vinculadas a negocios, convenciones y congresos académicos y/o profesionales, eventos deportivos, entre otros.

También para 2011 se consignan numerosos establecimientos gastronómicos,¹⁶ destacando, principalmente en los locales más sobresalientes y representativos, que se busca una mayor profesionalización y mejor atención al cliente, así como por disponer de instalaciones modernas y atractivas.

En cuanto a los prestadores de servicios turísticos, agencias de viajes y turismo, de entrevistas realizadas surge que de las cuarenta y siete agencias de viajes y turismo habilitadas en la ciudad de Bahía Blanca (según un estudio de 2009), casi un 30% (representa unas catorce agencias) se dedica o tiene la intención de dedicarse al turismo receptivo. La realidad muestra que solo un 15% del total (unas siete agencias) trabaja en forma esporádica con receptivo local, por lo tanto, no constituye una actividad principal de la agencia, sino complementaria al turismo emisor nacional e internacional. En general, no hay una estructura previamente definida en cuanto al receptivo en la ciudad. En algunos casos se acercan extranjeros (relacionados con la actividad de las empresas del área industrial) solicitando excursiones por día completo hacia localidades serranas, principalmente Sierra de la Ventana y Villa Ventana, y localidades atlánticas, como es el caso de Monte Hermoso, todas ellas ubicadas en un radio aproximado de dos horas distancia/tiempo de la ciudad de Bahía Blanca. A pesar de que existe una variada oferta regional en relación al turismo rural (agroturismo, granjas educativas, estancias), solo dos agencias mencionan trabajar con estancias dedicadas a la modalidad rural, una de ellas, ubicada en el partido de Saavedra y la otra en el partido de Pringles. Además, la región circundante es rica en turismo termal, pero no obstante ello, solo tres agencias ofrecen excursiones y estancias en las termas de Luro (partido de Villarino) y en la laguna Epecuén (en la localidad de Carhué – partido de Adolfo Alsina). Además una de las agencias está avanzada en la elaboración de un circuito ofreciendo el destino Viedma-Las Grutas (provincia de Río Negro).

Respecto a *citytours* por la ciudad, solo una agencia cuenta con una estructura armada y con personal capacitado. Esto sucede en parte porque la demanda no es elevada y debido también a que desde la oficina de turismo del municipio local se ofrecen excursiones guiadas a diversos atractivos turísticos entre los que se incluyen los circuitos turísticos de «Barrios y Parques», «Caminos de la Historia», «Camino de los Hoteles», «Los Caminos

16 Unos 440 establecimientos gastronómicos, entre los que se destacan más de 140 cafeterías, confiterías y bares, cerca de 90 restaurantes, alrededor de 50 salones de fiesta junto con empresas de catering y unas 50 heladerías.

del riel», «Patrimonio verde urbano» y «Camino de los Puertos», así como visita a dos pequeñas localidades cercanas: Gral. Daniel Cerri y Cabildo.

2.9. Estrategias de promoción y desarrollo

Durante la década de los 90, y por iniciativa del gobierno municipal, se elabora el Plan Estratégico de Bahía Blanca, desarrollado entre los años 1997 y 2003, cuando fue dejado de lado debido a cambios en la administración municipal. Con una metodología de base participativa, generó espacios de discusión y concertación entre los diferentes actores de la comunidad, que acordaron las acciones necesarias para la transformación de la ciudad. El Plan Estratégico resalta, en cuanto a las debilidades, que «la ciudad se ha extendido de manera poco controlada, con un patrón del suelo discontinuo y de baja densidad, condicionando la calidad de vida de importantes sectores de la periferia urbana». Y en esta baja calidad ambiental, entran en juego aspectos como el déficit de infraestructuras, equipamientos, espacios verdes y arbolado urbano. En cuanto a los espacios verdes, señala la concentración de los parques urbanos en el norte y noreste, falta de mantenimiento en espacios consolidados y baja calidad en el tratamiento de los mismos. En relación con las actividades turístico-recreativas, propone un desarrollo integral del litoral costero (reordenamiento y recuperación de tierras, desarrollo y creación de áreas protegidas y deportivo-recreativas), fortalecimiento del perfil de la ciudad como nodo de comunicaciones, transporte y logística y revitalización del área central, entre los principales.

En los últimos años se presentaron varias propuestas para el ordenamiento urbano Master Plan 2008-2011 (Agencia de Desarrollo – MBB), Definición del esquema de Gestión del Desarrollo Territorial de la Zona urbano – portuaria de La Bahía Blanca 2028 (AdeFrance – Informe de Diagnóstico y Proyecciones, 2009) y Plan de Desarrollo Local (2008-2010). El único que se está desarrollando y que ya está generando nueva normativa es la Reformulación del Código de Planeamiento de la ciudad, respecto a este último, ya se encuentran implementadas varias de sus propuestas. Ya se han generado varias ordenanzas, que van avanzando en aspectos parciales, especialmente para el tratamiento de superficies abandonadas en el borde del área central, relacionadas con tierras que pertenecían a las empresas ferroviarias, así como con un ordenamiento para el periurbano, con promoción de ciertos sitios vinculados a actividades turísticas. También se está avanzando en la recuperación de áreas, con fines recreativos, en la franja costera, vinculado a propuestas originadas en planes anteriores.

3. Consideraciones finales

De lo expuesto se evidencia que, a partir de los años 90, la ciudad de Bahía Blanca comienza a experimentar una paulatina transformación hacia una estructura más des-concentrada, desde el centro histórico o área central en beneficio de la periferia, propiciando nuevos espacios para el consumo y el esparcimiento. En lo morfológico, aunque lento por los problemas financieros, se están logrando cambios significativos. Los diversos instrumentos de gestión (planes, proyectos) posibilitan la rehabilitación de edificios históricos o de cierto valor patrimonial, que a su vez pueden desencadenar procesos de transformación y regeneración o recualificación urbana.

Asimismo, importantes zonas públicas de uso libre y gratuito (como la plaza central Bernardino Rivadavia, el paseo peatonal y el parque de Mayo, principal área verde de la ciudad) han sido objeto de puesta en valor, transformaciones y reestructuraciones con el fin de incorporarlos plenamente a los usos colectivos (Schroeder, 2011).

En la estructura económica hay importantes cambios en el área portuario-industrial, donde se conecta Bahía Blanca al espacio de redes. Los avances que se observan en las actividades de innovación con emprendedores locales llevan a plantear que, de concretarse, pueden implicar el inicio de un importante proceso de desarrollo local. Las acciones y los actores intervinientes en este proceso presentan cierta correspondencia con lo señalado, como condiciones para la construcción de ciudades con capacidad de innovación (Méndez et al., 2008, p. 641), «se necesita una cierta dotación de recursos específicos, acompañados por un conjunto de actores locales capaces de ponerlos en valor, junto a formas de organización productiva que organizan sistemas locales de empresas, así como una organización institucional en que pueden identificarse redes de cooperación, que colaboran de forma visible en el impulso del desarrollo» (Méndez, 2002). Para estos procesos de desarrollo local se establece como prioritaria la utilización de los recursos locales, «que constituyen su capital territorial» (Ibíd.).

Como surge del estudio realizado, Bahía Blanca cuenta con una base económica y relaciones que la posicionan en condiciones ventajosas en el sistema urbano regional y nacional. A partir de las relaciones que se establecen desde la ciudad de Bahía con su área de influencia es posible caracterizar su función regional. Respecto a las relaciones que se establecen desde las actividades económicas con mayor tecnología y universitarias de nivel superior, es posible considerar la ubicación de la ciudad en un espacio de relaciones, discontinuo, que conforma una red.

Respecto a las potencialidades turístico-recreativas de esta ciudad, se ha puesto de manifiesto que cuenta con un número significativo de atributos, gran parte de ellos presentados en el desarrollo del trabajo, que le permitirían convertirse en un destino de turismo regional, en los próximos años, siempre y cuando se realicen las tareas de gestión y promoción necesaria (desde ámbitos públicos y privados) para que esto se pueda comenzar a materializar.

Los estudios realizados hasta el momento (Schroeder y Formiga, 2009; Schroeder y Garriz, 2009; Schroeder, 2010; 2011) con relación a la función de intermediación económico-territorial con su área de influencia permiten afirmar que, si bien tradicionalmente Bahía Blanca ha operado como lugar de paso (centro de escala), ha comenzado a insertarse entre aquellas que permitan promover actividades propias del turismo y la recreación en los espacios urbanos y rurales. Es en este sentido que la ciudad va adoptando funciones de centro de distribución hacia su área turística de influencia y consolidándose también, a partir de las obras de infraestructura realizadas y políticas promovidas por gobiernos locales, como centro de estadía que ofrece servicios comerciales, de salud, culturales y recreativos a una vasta región de influencia.

De todas maneras, se evidencia un inadecuado funcionamiento como centro de distribución, ya que se nota un desaprovechamiento de su condición de *nodo de comunicaciones* y de la presencia, en un radio aproximado de dos horas distancia/tiempo, de destinos turísticos variados. También falta una mayor difusión y articulación de los diversos eventos (actividades artísticas, deportivas); con la promoción turística y la prestación de los servicios se puede tener un impacto significativo en el desarrollo y afianzamiento del sector. Desde una perspectiva general, las actividades turístico-recreativas van transformando el territorio, por la influencia de proyectos o normas que orienten las gestiones o por la ausencia de los mismos. Ello lleva a considerar que si bien es de gran relevancia el rol de las ciudades intermedias, como es el caso de la ciudad de Bahía Blanca, ya que constituye una puerta de entrada a regiones turísticas activas y potenciales, se torna necesario un análisis más profundo que permita conocer con mayor detalle los posibles efectos transformadores de las actividades analizadas (Donadoni et al., 2012).

Bibliografía

- BELLET, C.; LLOP, J. M.: «Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias», *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. VIII, n° 165, 2004. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-165.htm>, [consulta: julio de 2011].
- BELLET, C. (2009): «Del concepto ciudad media al de ciudad intermedia en los tiempos de la globalización», en BELLET S.; SPOSITO, B. (ed.): *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*, Lleida, Universidad de Lleida.
- BOLAY, J.; RABINOVICH, A.: «Ciudades intermedias: ¿una nueva oportunidad para un desarrollo regional coherente en América Latina?», en DILLA, H. (coord.) (2004): *Globalización e Intermediación Urbana en América Latina*, Santo Domingo, FLACSO. Disponible en: http://nccr-ns.epfl.ch/public_pdf/Ciudades_Intermedias_Bolay_Rabinovich.pdf, [consulta: agosto de 2011].

- CARAVACA, I.; GONZÁLEZ, G.: «Estrategias y actuaciones para el desarrollo de ciudades medias. Algunos ejemplos», *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. XIV, nº 331 (33), 2010. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-33.htm>, [consulta: junio 2011].
- CASTELLS, M.: «La ciudad de la nueva economía», *Papeles de Población*, enero-marzo, nº 27, 2001, pp. 207-221.
- CHRISTOPHERSON, S.: «Creative economy strategies for small and medium size cities: options for New York State», *Quality communities marketing and economics workshop*, Albany, Nueva York, abril, 2004.
- CREEBBA: Indicadores de Actividad Económica (IAE). Bahía Blanca. Nº 109, 110, 111, 113, 2010; Nº114, 2011; Nº 122, 2012.
- CORRÊA, R. L.: «Construindo o conceito de cidade média», en SPOSITO, M. E. (coord.): *Cidades Médias: espaços em transição*, São Paulo, Expressão Popular, 2007, pp. 23-33.
- DONADONI, M.; LANDRISCINI, G.; SCHROEDER, R.; Tello, D. (2012): «Recreación y turismo rururbano en ciudades intermedias. Los casos de Bahía Blanca y Río Cuarto», en GORENSTEIN, S. (comp.): *Economía urbana y ciudades intermedias. Trayectorias pampeanas y norpatagónicas*, Buenos Aires, Ediciones CICCUS. (En prensa.)
- DOSSO, R.: «La ciudad intermedia como producto urbano-turístico. Conflictos y estrategias de acción en el mercado turístico de ciudades», en IV Seminario Internacional de Estudios Urbanos, Tandil, 2003.
- ERCOLANI, P.; ROSAKE, P.: «Ocio y revitalización urbana: de barreras urbanas a espacios con finalidad de ocio. Estudio de caso: Bahía Blanca, Argentina», en XII EGAL, Montevideo, Uruguay, 2009. Disponible en http://egal2009.easyplanners.info/area08/8063_Ercolani_P.pdf, [consulta: junio de 2011].
- ESPON, 2006: «The Role of Small and Medium-Sized Towns (SMESTO)», final report. Disponible en: http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ESPON2006Projects/Menu_StudiesScientificSupportProjects/, [consulta: julio de 2011].
- FORMIGA, N.: «La diferenciación socioespacial y los espacios subjetivos de los bahienses. Relación global-local en la estructuración del espacio urbano». Tesis doctoral, Servicio de Publicaciones, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, España. 2003.
- GANAU CASAS, J.; VILAGRASA IBARZ, J.: «Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos urbanos recientes», *Mediterráneo Económica*, nº 3, 2003, pp. 37-73.
- GUIMARÃES, A. F.: «Reflexões sobre o turismo enquanto consumo do/no espaço», en XIII Encuentro Internacional Humboldt, Dourados, Brasil, 2011 CD-ROM.16 p.

- JUDD, D.: «El turismo urbano y la geografía de la ciudad», *EURE*, vol. XXIX, n° 87, septiembre 2003, pp. 51-62, Santiago de Chile.
- MARENCO, S.: «Nuevas redes en la distribución minorista en Bahía Blanca: la expansión de las franquicias», en Jornadas patagónicas de geografía, Neuquén. Publicado en *Actas de las Jornadas Boletín Geográfico*, n° 31. 2008. En CD-ROM.
- MÉNDEZ R.; MELERO A.; CALATRAVA A.: «Desarrollo territorial policéntrico y ciudades intermedias: recursos productivos y dinámicas económicas locales en Andalucía», *Estudios Geográficos*, LXIX, 265, julio-diciembre 2008, pp. 637-663.
- MÉNDEZ, R.: «Del distrito industrial al desarrollo territorial: estrategias de innovación en ciudades intermedias», en Seminario internacional de la red iberoamericana de investigadores sobre globalización y territorio, IX, UNS, Bahía Blanca, 2006. En CD-ROM.
- MORICONI, F.; FORMIGA, N.; GARRIZ, E.: «La potencialidad de un centro urbano en el mercado de reuniones. El caso de Bahía Blanca», en VII Jornadas nacionales y I Simposio internacional de investigación-acción en turismo, B. Blanca, 6 y 7 de octubre de 2005. En CD-ROM, 2005. 14 p.
- POPESCU, R. 2007: «Challenges and solutions for the development of small and medium sized cities within the European Union». Disponible en: http://www.ramp.ase.ro/en/_data/files/articole/9_06.pdf, [consulta: junio de 2011].
- PROVINCIA DE BUENOS AIRES: Bases para un Planeamiento Estratégico Provincial. Programa de Regionalización. La Plata, 2011. Disponible en: <http://www.bahiablanca.gov.ar/gobierno/planestrategicoprovincial.pdf>, [consulta: mayo de 2011].
- PULIDO, N.: «Globalización y surgimiento de “ciudades intermedias” en América Latina y Venezuela», *Revista Geográfica Venezolana*, vol. 45(1) 2004, pp. 91-121.
- REPUBLICA ARGENTINA: Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable: Argentina 2016, Secretaría de Turismo de la Nación, Buenos Aires, 2005.
- RODRÍGUEZ V., J.: «Distribución territorial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas», *Serie Población y Desarrollo*, n° 32 LC/L.1831-P, 2002.
- SCHROEDER, R.; FORMIGA, N.: «Las actividades turístico-recreativas como dinamizadoras de centros urbanos pequeños y áreas rurales. El caso del área de influencia de Bahía Blanca», X Jornadas argentinas de estudios de población, 2009. Disponible en: <http://www.produccion.fsoc.uba.ar/aepa/xjornadas/pdf/adhoc01.pdf>, [consulta: junio de 2011].
- SCHROEDER, R.; GARRIZ, E.: «¿Es posible recuperar el espacio público? La ciudad de Bahía Blanca como caso de estudio», en XII EGAL, Montevideo, Uruguay, 2009. Disponible en: http://egal2009.easyplanners.info/area05/5653_Schroeder_Romina_Valeria.doc, [consulta: junio de 2011].
- SCHROEDER, R.: «La actividad turístico-recreativa en la reestructuración del espacio urbano. El caso de la ciudad de Bahía Blanca (Arg.)», *Anuario Turismo y Sociedad*,

nº 12, Facultad de Administración de Empresas Turísticas y Hoteleras, Universidad Externado de Colombia, 2011, pp. 215-233.

SPOSITO, M. E. B., et al.: «O estudo das cidades médias brasileiras», en SPOSITO, M. E. B.: *Cidades Médias: espaços em transição*, São Paulo, Expressão Popular, 2007, pp. 35-67.

8

MÚLTIPLES CENTROS Y CENTRALIDAD MÓVIL EN LAS CIUDADES MEDIAS. LOS HORARIOS COMERCIALES COMO RESTRICCIONES ESPACIO-TEMPORALES

SERGIO MORENO REDÓN

**Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente,
Brasil**

Introducción

La invención y la difusión de formas modernas de comercio en las ciudades han contribuido de forma notable a la creación y consolidación de nuevos centros. Esta tradicional relación entre comercio y centro urbano se ha visto renovada por la capacidad de algunas formas, como centros comerciales e hipermercados, de organizar el espacio urbano de tal manera que alteran la dinámica de las ciudades o de algunas de sus partes. La hipótesis que mueve este artículo es que la gran transformación de estas formas está en la capacidad para alterar los ritmos de la ciudad y, por lo tanto, la temporalidad en que las actividades funcionan, mostrando de esta forma que un centro no solo tiene capacidad de organización espacialmente, sino también de organizar temporalmente, lo cual afecta de forma directa a la centralidad que son capaces de ejercer. Para apoyar esta argumentación este texto se articula alrededor del análisis de los horarios comerciales de las ciudades de Londrina y Presidente Prudente. Análisis realizado de tres formas, a través de la legislación local existente, de la opinión de algunos de los agentes y de los horarios reales que realizan los establecimientos de los principales centros y subcentros de la ciudad.

El trabajo que se presenta en este artículo es parte de una investigación en curso,¹ cuyo objetivo principal es entender cómo se relacionan temporalmente los centros urbanos de las ciudades medias y cuánto están limitadas sus centralidades temporalmente a partir del análisis de los ritmos de sus actividades.

1. Centro, centralidad y horarios comerciales

Si una característica designa un centro urbano es la de la centralidad. La capacidad de atracción de las actividades o funciones que este centro realiza. Y cuanto más influencia, en términos de escala, tienen estas actividades, mayor es la centralidad que se ejerce y más importante es el centro. Tradicionalmente, las actividades comerciales y de servicios han sido aquellas que definen la importancia de los centros y su centralidad. Así lo evidencian los primeros estudios, pioneros, de la Escuela de Chicago, para delimitar el centro urbano principal sobre la base de tres variables: la morfología, accesibilidad y las actividades que en él se desarrollan. En este caso el área central debía concentrar las actividades de servicios y comercios especializados de jerarquía más alta. Motivo por el cual ejercerá de centro económico de la ciudad y será llamado de Central Business District.

Una excepción a lo anteriormente descrito serían los estudios de la tradición urbana francesa, ejemplificados aquí por Raoul Blanchard (Blanchard, 1911) y George Chabot (1948). Aunque anteriores cronológicamente, sus estudios analizaban la ciudad en relación a la región sobre la que ejercen influencia. El centro era entendido más como un elemento urbano formado históricamente y menos como un elemento funcional. Sin embargo, en él las actividades comerciales jugaban un papel esencial.

Un tercer conjunto de estudios son aquellos que se fundamentan a partir de la teoría de lugares centrales de Walter Christaller, que en esencia operan con las actividades comerciales para determinar el centro y su importancia. Sobresale aquí la figura del geógrafo Brian Berry, quien estableció una jerarquía de lugares centrales (intraurbanos) a partir de las actividades terciarias (Berry, 1965).

Finalmente, la obra de Manuel Castells (1972) sería el inicio de un cuarto conjunto de estudios críticos. Castells observó durante los años 70 del siglo XX en Francia que el centro urbano era un espacio degradado y que había que separarlo de las funciones que ejercían centralidad y que se localizaban en él.

Tanto unas como otras perspectivas tienen en común que relacionan directamente el centro o las áreas centrales con las actividades que en ellas se llevan a cabo, tanto por las funciones que desempeñan como por la influencia que ellas tienen dentro de la

1 La investigación está financiada por la Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) durante el bienio 2014-2016.

organización la ciudad o de la región. Esta intrínseca relación puede llevar a pensar que centro y centralidad se deben analizar del mismo modo. Esto significa que a partir del análisis de las actividades de las áreas centrales se puede discernir la centralidad que estas tendrán, creando a partir de esta premisa jerarquías de centralidades.

A este respecto, Sposito sugiere una separación analítica entre centro y centralidad que permite tratar ambos separadamente (Sposito, 2001, p. 247).

Ao discutirmos a relação entre centro e centralidade, destacamos neste texto a necessidade de não considerar, apenas, as localizações que nos permitem reconhecer as áreas centrais, definidas pela densidade de atividades comerciais e de serviços. Nossa perspectiva é a de observar, sobretudo, os fluxos que sustentam e que resultam dessas localizações para avaliar, através da articulação entre o que está fixo e o que está em movimento, à centralidade.

De esta forma, el análisis de la centralidad puede ser realizado separando el estudio tradicional de las actividades comerciales y de los flujos que generan. Por ejemplo, a partir del análisis de la frecuencia de visitas al centro o del tránsito (Silva, 2008; Sposito, 2001). Pero también permite evaluar que una gran fábrica pueda ser considerada como una centralidad, así como también lo puede ser un gran parque urbano.

Es dentro de esta perspectiva que al describir la centralidad de las ciudades de porte medio Sposito habla de multicentralidades y no de centralidades. Y no se refiere tan solo a la proliferación de nuevas áreas de concentración de actividades comerciales y de servicios, cuya identificación ya fue expuesta en el modelo de Chauncy Harris y Edward Ullman (1945) de la Escuela de Chicago, sino también al proceso de diversificación de patrones de bienes y servicios y de clientelas (Sposito, 2007)².

Sposito sugiere cuatro características que definirían la multicentralidad urbana (2001, p. 251). La primera es la existencia de una centralidad múltiple, lo que no excluye la existencia de centralidades mayores a otras. La segunda es la identificación de una centralidad cambiante o móvil, relativa a las variaciones con el paso del tiempo. La tercera hace referencia a una centralidad compleja, que atiende a distintos tipos de funciones, flujos o segmentos sociales. Y la cuarta característica es la de centralidad «polinucleada», relacionándola directamente con la proliferación de centros que harían referencia a la aparición de centros segmentados por patrones de bienes y servicios o por tipologías de consumidores.

La centralidad móvil debe ser interpretada no solo desde el punto de vista de una movilidad espacial a lo largo de la historia, sino también por una movilidad temporal de los contenidos de las *localizaciones* durante periodos de tiempo relativamente cortos

2 La autora sugiere la utilización de los conceptos «multicentralidad» y «policentralidad» para distinguir ambos procesos.

como el día o la semana. Sposito, en relación a la aparición de nuevos centros, lo explica de la siguiente forma:

Há ritmos diferenciados desses fluxos, pós há diferenças entre os dias e horários de funcionamento dos estabelecimentos comerciais e de serviços localizados no centro principal e em seus eixos de desdobramento e nos Shopping Centers, revelando-se a expressão de uma centralidade cambiante, porque não resulta apenas das relações entre localização e fluxos espaciais, mas de suas variações no decorrer do tempo (Sposito, 2001, p. 247).

Al considerar la temporalidad de los contenidos en periodos cortos de tiempo de los centros, destaca la necesidad de resaltar que existen condicionantes intrínsecos a estos. Los horarios comerciales, definidos como el periodo de tiempo en que las actividades comerciales pueden realizar sus actividades con acceso al público, marcan un ritmo muy restrictivo entre abierto y cerrado. Lo cual condiciona directamente los flujos, ya que van a depender directamente de que las actividades se realicen o no. Por ejemplo, en muchos centros urbanos un poco antes de abrir los establecimientos comerciales es cuando llegan los trabajadores gracias al transporte público o privado, y llegan también mercancías. El momento de mayor intensidad se dará necesariamente después de que las actividades ya hayan abierto al público y poco antes de cerrar, momento en que los trabajadores se marchan también. El centro entonces se vacía hasta llegar a mínimos. Esto significa que aunque los fijos del centro no desaparecen físicamente si cambia totalmente la influencia que ejercen sobre los flujos. Los horarios comerciales, por tanto, afectan de forma directa la intensidad de la centralidad.

Entre las consecuencias de la reestructuración de las ciudades hay que contemplar la transformación de los ritmos de las ciudades, principalmente de las actividades comerciales. Las actividades diurnas suelen ser las principales actividades en todas las ciudades, sin embargo hay actividades que se realizan durante la noche también o de forma exclusiva. Al proceso por el cual las actividades humanas comenzaron a realizarse más allá de las horas diurnas el sociólogo Murray Melbin lo denominó «colonización del tiempo» (Melbin, 1978). A pesar de que el concepto proviene de la sociología de Chicago, y no es objeto de este estudio debatirlo en profundidad, es útil para intentar comprender la importancia de las nuevas formas comerciales en la modificación de los ritmos urbanos de las ciudades medias.

Aunque no se esté de acuerdo con el sentido de colonización que Melbin manejó, en el caso que se presenta, el sentido de expansión del tiempo sigue siendo útil para entender el proceso por el cual las nuevas formas comerciales consiguen ampliar horas de actividad comercial. De acuerdo con Melbin, hay tres tipos de factores que explican esta «colonización» de las horas nocturnas (Melbin, 1978). Los factores facilitadores (*enabling factors*), el empuje de la demanda (*demand push factors*) y tracción de la oferta (*supply pull factors*). Los primeros son aquellos que permiten la expansión de

la actividad de día. Son principalmente las innovaciones como el gas, la luz (Parkes y Thrift, 1980, p. 328). El empuje de la demanda hace referencia a la necesidad que se impone sobre determinadas actividades para el mantenimiento del complejo sistema urbano. Por ejemplo, aeropuertos, puertos, estaciones de metro, autobús, hospitales, etc. (Parkes y Thrift, 1980, p. 329). Y generalmente la demanda para una actividad funciona como una cadena para otras actividades. Por ejemplo, es lo que sucede con las grandes infraestructuras. Para que un solo avión desembarque en un aeropuerto es necesario mantener otras complementarias, como limpieza, seguridad, transporte y comunicaciones, etc. Los últimos factores funcionan cuando existe disponibilidad de un recurso durante la noche siempre que atraiga el interés de las actividades por su uso. Por ejemplo, actividades que tienen un uso intensivo de la electricidad o del teléfono y se utilizan durante la noche cuando el precio es menor (Parkes y Thrift, 1980, p. 329).

Por otro lado, el proceso de expansión del tiempo comercial no es ilimitado. Existen factores limitadores que lo impiden. Parkes y Thrift citan tres tipos de ellos (Parkes y Thrift, 1980, p. 330): la seguridad, la escala territorial y temporal donde las actividades están localizadas, y las barreras sociales, tales como el sistema de transporte, la planificación, las ordenanzas, las leyes, los valores sociales y las costumbres. En este último caso con el consiguiente fomento de determinadas áreas urbanas y la limitación para otras.

El primer factor es bastante claro y no hace falta pormenorizar, ya que no solo es un factor físico, sino también psicológico, que condiciona los hábitos (Góes y Spósito, 2013). El segundo factor hace referencia a la extensión territorial y temporal de las actividades. Esto quiere decir que, por ejemplo, en el caso de los centros que atraen a una gran cantidad de consumidores, estos deben tener un horario comercial más extenso, puesto que los consumidores tienen que desplazarse desde más lejos. Pero también hace referencia a la mayor o menor complejidad de las actividades que realizan las personas y la naturaleza de estas. Hay actividades que exigen de más o menos exclusividad y otras que son fácilmente combinables con otras actividades. Por ejemplo, el trabajo y los estudios son poco combinables con ir de compras u otras actividades de ocio, son más excluyentes que combinables. A esto se agrega que la sociedad contemporánea es más individualista y compleja que las anteriores, tanto por un mayor número y diversidad de actividades, como por ser más flexibles (Bauman, 2003). En este sentido, los horarios más amplios de los centros también indican un mayor número de combinaciones temporales posibles entre actividades. Por último, los factores sociales suelen funcionar como argumentos a favor o en contra de una extensión de los horarios.

Utilizar esta teoría para explicar la expansión del tiempo del comercio tiene sus limitaciones y sobre todo sus matices. El proceso de expansión se inserta en un contexto histórico y cultural concreto. En el caso que nos ocupa probablemente el contexto de

crecimiento económico y de incremento de la competencia en relación a la actividad comercial tenga una influencia mayor en el proceso de lo que el autor de este texto está considerando.

2. Metodología utilizada

La metodología aplicada en esta investigación combina el trabajo de campo con el estudio de la legislación. El trabajo de campo se focalizó en la aplicación de cuestionarios en los establecimientos de centros y subcentros urbanos, para identificar los horarios comerciales de los establecimientos, y en la observación directa realizada en diferentes días y horarios³. En la ciudad de Presidente Prudente, de julio a septiembre, y en Londrina, de septiembre a diciembre de 2014.

Las leyes como otros factores sociales limitantes que definen los horarios comerciales son motivo de intereses, críticas y revisiones a lo largo del tiempo. También registran los momentos de cambio con bastante precisión temporal, lo cual permite establecer relaciones entre la permanencia o no en la legislación o en la realidad de las actividades. La investigación se acompaña de un análisis necesario de la legislación nacional, estatal y local, para poder ver la evolución y las transformaciones de la regulación en materia de horarios comerciales.

La selección de las ciudades se realizó de acuerdo con el proyecto general dentro del cual se encuentra delimitada esta investigación. Las ciudades escogidas debían responder a dos criterios⁴. En primer lugar, ser una de las seis ciudades estudiadas dentro de la investigación general,⁵ a saber: en el estado de São Paulo, las ciudades de São Carlos, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Marília y Presidente Prudente; y Londrina, en el estado de Paraná (Sposito, 2012, p. 30). En segundo lugar, las ciudades tenían que ser lo suficientemente diversas en términos políticos, sociales y morfológicos que permitiesen comparar los resultados y observar diferencias y similitudes. De acuerdo con este criterio, Londrina y Presidente Prudente respondían desde el punto de vista político, demográfico y morfológico. Además de pertenecer a estados diferentes. Presi-

3 El autor agradece la ayuda inestimable de Vitor Miyazaki, Lina Patricia Giraldo, Helio de Oliveira y André Castro, que colaboraron en la realización de los trabajos de campo. Y de Priscila Engel, que facilitó al autor datos sobre los shoppings centers de Presidente Prudente.

4 Moreno, S. (2013), «Os tempos do consumo e as novas práticas espaciais dos agentes urbanos em cidades médias: Presidente Prudente e Londrina». Proyecto de investigación. El resumen se puede consultar en el siguiente enlace: <http://www.bv.fapesp.br/pt/bolsas/150145/os-tempos-do-consumo-e-as-novas-praticas-espaciais-dos-agentes-urbanos-em-cidades-medias-presidente/>

5 Investigación que está siendo realizada dentro del Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR), con el título de Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo: Os casos de Presidente Prudente e Londrina.

dente Prudente es la menor en población de las seis estudiadas, y la número 36 dentro del estado, mientras que Londrina es la segunda mayor de las estudiadas y la segunda también del estado de Paraná, con más del doble de la de población de Prudente en el año 2010 (Sposito, 2012, p. 32). A pesar de las diferencias numéricas (tabla 1), ambas presentan una tendencia de crecimiento similar respecto a la población urbana, con una mayor tasa de crecimiento en el decenio 1980-1990 y una menor en el decenio de 2000-2010 (tabla 2). Las diferencias también están en los papeles económicos y regionales y en las funciones que las dos ciudades desempeñan. Presidente Prudente tiene una relevancia como centro comercial y de servicios para una región rural, sin otra ciudad de igual jerarquía en un radio de 150 km alrededor (Sposito, 2012, p. 32). Mientras que Londrina es una aglomeración (no metropolitana), con otras ciudades menores como Apucarana (120.884 habitantes en el año 2010), Araopongas (104.161 habitantes en 2010), Rolândia (57.870 habitantes en 2010), Cambé (96.735 habitantes en 2010) o Ibiporá (48.200 habitantes en 2010). El conjunto de la aglomeración tiene una notable relevancia en la producción industrial y agropecuaria (Bragueto, 2007).

TABLA 1. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA.

Ciudades	1980	1991	2000	2010
Presidente Prudente	129.903	160.227	185.229	203.370
Londrina	267.102	376.676	433.369	493.457

Fuente: IBGE, Censos Demográficos.

TABLA 2. TASAS DE CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN URBANA (%)

Ciudades	Periodos		
	1980-91	1991-2000	2000-10
Presidente Prudente	23,3	15,6	9,8
Londrina	41,0	15,1	13,9

Fuente: a partir de IBGE, Censos Demográficos.

Las diferencias morfológicas son aún más pronunciadas. Como ya se ha mencionado, Presidente Prudente es una ciudad mononuclear, que no forma ninguna aglomeración con otros núcleos urbanos y que presenta solo algunas discontinuidades territoriales

(Sposito, 2012, p. 32). Por el contrario, la aglomeración de Londrina se constituye a lo largo de un eje, la BR 369, uniendo las ciudades de Ibiporá, al este, y Rolândia, y Cambé, al oeste (Bragueto, 2007), y de forma menos intensa hacia el oeste de Rolândia, con las ciudades de Araçongas y Apucarana (Fresca, 2012).

Para la realización del trabajo de campo fue necesaria la delimitación de centros y subcentros comerciales. El criterio principal fue que se incluyeran los principales centros, tanto tradicionales como nuevos. Esto incluía el centro urbano principal y los nuevos centros representados por *shopping centers*, hipermercados y grandes superficies especializadas, así como grandes almacenes. En el caso de los subcentros, el criterio primero fue que fueran una continuación del centro tradicional, lo que permitiría ver si la influencia de las características del centro urbano principal tenía continuidad espacial sobre los secundarios. En los centros urbanos principales se realizó levantamiento circunscrito al Calçadão,⁶ eje comercial urbano principal de ambos casos. Para el caso de Londrina, la avenida Paraná, entre las calles Minas Gerais y Hugo Cabral. Y para el caso de Presidente Prudente, la calle Tenente Nicolau Mafei, en su tramo que va de la avenida Brasil hasta la avenida Coronel José Soares Marcondes. Los subcentros estudiados fueron, en la ciudad de Presidente Prudente, la avenida Coronel Marcondes, en el tramo que va del parque do Povo (sentido sur) hasta la calle Fagundes Varela (sentido norte) (ver mapa 4). En la ciudad de Londrina fueron los subcentros de las avenidas Higienópolis y Juscelino Kubistchek en sus tramos entre el Calçadão y la Avenida J. Kubistchek y de este cruce hasta la Avenida de Duque de Caxias (Ver Mapa 1).

Los cuestionarios fueron aplicados en todos los centros estudiados. En el caso de los centros urbanos, fueron aplicados a todos los establecimientos que ocupaban las plantas bajas con salida a la calle⁷. En los nuevos centros, por poseer un horario unitario para todo el conjunto, a pesar de algunos estar formados por la agrupación de otros establecimientos menores, fue aplicado tan solo un cuestionario para cada centro (tabla 3).

6 El *calçadão* es una figura urbanística que identifica una calle peatonal. El primer *calçadão* fue un tramo de la calle XV de Novembro en la ciudad de Curitiba en 1975 y es conocido como rua das Flores. En los casos de estudio que presentamos son los principales ejes comerciales urbanos.

7 Sobre la información obtenida hay que hacer algunas aclaraciones. En bancos y centros religiosos no fueron aplicados los cuestionarios por la dificultad de acceso a las respuestas. Los *shoppings centers* fueron tratados como dos establecimientos, por disponer de dos horarios distintos, uno para las actividades comerciales y otro para las de ocio y restauración. Por último, en los supermercados ubicados en calle con galerías fueron aplicados los cuestionarios también en los establecimientos.

TABLA 3. DISTRIBUCIÓN DE LOS CUESTIONARIOS UTILIZADOS POR CIUDAD Y PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE CADA CENTRO.

Ejes y otros centros comerciales	Londrina	%	Presidente Prudente	%
Calçadões	102	87,18	79	91,86
Subcentros:				
Av. Coronel Marcondes			192	85,33
Av. Higienópolis	93	84,55		
Av. Juscelino Kubischek	34	77,27		
Otros centros comerciales	15	100,00	10	100
Total	244		281	

Fuente: elaboración propia.

3. La evolución de los horarios comerciales a través de la legislación de Londrina y Presidente Prudente

El horario comercial en Brasil es una cuestión local y es a escala municipal donde se van a materializar los resultados de las negociaciones entre los agentes. La ley principal que otorga este deber a los municipios es la Constitución de Brasil de 1989 en su artículo 30: «Art. 30. *Compete aos Municípios: I - legislar sobre assuntos de interesse local*»⁸. Las legislaciones estatales también siguen esta misma argumentación, aunque con diferencias. Mientras la Constitución del estado de São Paulo (1989) lo hace sin ninguna mención a las competencias de los municipios y, por tanto, no regula nada al respecto, la Constitución del estado de Paraná (1989) esgrime en su artículo número 17, inciso I, que también es competencia de los municipios legislar sobre asuntos de interés local.

No obstante, la variedad de actividades que se engloban dentro del comercio (Moreno, 2011) y las particularidades de cada una de ellas obligan a no considerar todas las actividades comerciales como de interés local. Algunas por su importancia estratégica pueden estar bajo regulación especial o de instituciones específicas. Es el caso de los bancos,⁹ cuyo horario es contemplado como un elemento del sistema bancario nacional y, por lo tanto, de interés federal. El Banco Central de Brasil es el organismo encargado

8 Consultada en http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Existe jurisprudencia del Superior Tribunal Federal de Justicia al respecto. Artículo ratificado en las Súmulas del STF 419 - 01/06/1964 y nº 645 - 24/09/2003.

9 Pero no solo, existen otros casos que escapan al propósito de este artículo y de la investigación.

de regular los horarios comerciales, coordinando las funciones de las sedes bancarias con el resto del sistema. Ya el Conselho Monetário Nacional¹⁰ (CMN) establece en su resolución 2.932, de 2002, un horario mínimo de cinco horas ininterrumpidas de atención al público para las agencias bancarias y que contemplen obligatoriamente el periodo entre las 12:00 y las 15:00 horas¹¹. A partir de esta exigencia mínima, los bancos pueden decidir sus horarios.

3.1. Las legislaciones locales de Londrina y de Presidente Prudente

El estudio de la legislación en materia de horarios comerciales permite ver la evolución a lo largo del tiempo y de esta forma advertir los cambios. Lo que se pretende en este apartado no es analizar todos los cambios habidos en la legislación, sino solo aquellos que modificaron el horario del comercio en general.

En las legislaciones locales sobre los horarios comerciales de las ciudades de Londrina y Presidente Prudente lo que se observa es una tendencia clara al incremento de horas, ya sea contabilizando el número de horas total o por el incremento que suponen los horarios especiales en temporada de Navidad. A pesar de ello, las diferencias entre ambas son significativas. Comenzando por la cantidad de leyes y decretos desarrollados y por la forma en que regulan ambos consistorios.

En Londrina, la principal ley que regula el horario comercial es el Código de Posturas del Municipio, del cual se han detectado cuatro. La primera del año 1953, y sus posteriores modificaciones del año 1975, 1990 y del año 2011, esta última aún vigente en la actualidad¹². Desde el punto de vista de la tendencia al aumento de horas, hay una clara mudanza a partir de la legislación de 1990, año en que el Shopping Catuaí fue inaugurado. Este hecho va a suponer una modernización por tres aspectos significativos recogidos en la legislación. El primero es la desaparición de una organización del horario comercial que respondía a las necesidades de una importante población rural. En la legislación de 1953 y la de 1975 se diferenciaban los horarios entre el distrito sede del municipio y el

10 Principal organismo regulador del Sistema Bancario Brasileño.

11 Resolución CMN 2.932, de 2002 para o caso das agências de bancos múltiplos com carteira comercial, de bancos comerciais e da Caixa Econômica Federal, Art. 1º I - o horário mínimo de expediente para o público será de cinco horas diárias ininterruptas, com atendimento obrigatório no período de 12:00 às 15:00 horas, horário de Brasília. El Supremo Tribunal Federal de Justicia de Brasil estableció jurisprudência a partir de la Súmula 19 que dicta "A fixação do horário bancário, para atendimento ao público, é da competência da União". Consultado en: <http://www.bcb.gov.br/pre/normativos/busca/normativo.asp?tipo=res&ano=2002&numero=2932>

12 Ley 219/1953; Ley 2576/1975; Ley 4607/1990; Ley 11468/2011.

resto del municipio, siendo el horario inferior en el primero que en el restante territorio municipal¹³. Así, en el artículo 205, inciso I, establece:

- I - Para o comércio e os prestadores de serviços, em geral:
 - a) abertura às 8 horas e fechamento às 18 horas, nos dias úteis;
 - b) abertura às 8 horas e fechamento às 12 horas nos sábados, quando situados na sede do Município;
 - c) a abertura às 8 horas e fechamento às 18 horas nos sábados, quando situados no interior do Município, inclusive na sede dos Distritos e povoados (art. 205, ley 2576/1975).

Estos horarios normales¹⁴ podían ser superados con la obtención de una licencia especial municipal. Obsérvese que el inciso c permite la apertura los sábados en un horario más extendido en la «periferia» del municipio que en el centro. Mientras que esta disposición desaparece en la legislación de 1990, homogeneizando los horarios independientemente de la localización de distrito de estos.

El segundo aspecto es que por primera vez aparecerá el *shopping center* como un tipo de actividad especial. Esto es una gran novedad para el comercio en general¹⁵, en el sentido en que estos grandes establecimientos se forman, parcialmente, por otros establecimientos comerciales menores, cuyas características son similares a los establecimientos del centro tradicional. Este estatus dentro de la ley le permite tener un horario particular. Así, el artículo 18 (ley 4607/1990) establece que el grupo VIII, formado por *shopping centers*, centros comunitarios, culturales y mercadológicos, pueda abrir en horario de lunes a sábado de 9 hasta 22 horas y los domingos y festivos de 10 hasta 20 horas. Por su parte, los hipermercados también están contemplados dentro del grupo IX, formado por «minimercados, supermercados e hipermercados», y se les permite un horario normal de 8 hasta 22 horas de lunes a sábado y de 8 hasta 18 horas los domingos y festivos¹⁶.

Aunque ya estaba previsto en las primeras leyes (1953/1975) que diversas tipologías comerciales tuvieran horarios particulares diferentes del horario del comercio general (farmacias, alimentación, restauración, suministro de combustible, ocio, librerías, su-

13 Este asunto levanta la hipótesis de que el horario de tarde los sábados respondía a una necesidad de la población que vivía más alejada de la ciudad para poder desplazarse a los centros de distrito tanto para realizar compras como para la venta de los productos.

14 Denominación de la ley para designar el horario padrón.

15 Denominación de la ley que no tiene en cuenta todos los grupos contemplados en la legislación, sino aquellos contemplados en el primer grupo para las leyes de 1953 y de 1975, para la ley de 1990, el grupo III, y para la ley de 2011, el grupo I. Quedan fuera de estos grupos aquellos establecimientos ubicados en centros comerciales, supermercados o hipermercados.

16 Ya en la legislación de 2011, las actividades de los dos grupos están agrupadas en uno solo, contemplando como horario normal el de 8 hasta 22 horas de lunes a sábado y de 8 hasta 18 horas los domingos y festivos.

permercados y peluqueros), los horarios de *shopping centers* suponen una adaptación a formas de consumo modernas asociadas con las compras en horario de no trabajo o por placer. Lo cual significa una clara superación de los horarios anteriores circunscritos a las horas diurnas para el sector, la utilización de los domingos para la actividad comercial, y un considerable incremento del número de horas en general. Estos establecimientos se convierten en una especie de «zonas francas» para las empresas comerciales, que permite superar los horarios comerciales normales del resto de la localidad.

Un tercer aspecto es al aumento de horas de forma diacrónica. En la tabla 4 se muestra la evolución de los horarios y la cantidad de horas de apertura y de cierre del comercio de acuerdo con la regulación. La tendencia a lo largo de más de medio siglo es claramente la de un mantenimiento del horario comercial durante la semana laboral, mientras que la ampliación del horario se ha dado en el final de semana.

Los sábados se pasó de 9 h a 13 h a partir de 1990, se incluyó la posibilidad de aumentar el horario comercial del primer sábado de cada mes después del día 4 de 13 h hasta 18 h, lo cual aumentó las horas que el comercio podía permanecer abierto y redujo las horas que permanecía cerrado. Ya en la legislación de 2011, esta posibilidad se amplió también para el segundo y para el tercer sábado del mes,¹⁷ solo de forma optativa para cada establecimiento. La coincidencia con la llegada de los grandes centros comerciales sirvió para incentivar el interés por aumentar los horarios comerciales en toda la ciudad, en especial en los centros urbanos principales. Por último, el paso definitivo de abrir todos los sábados del mes hasta 18 h fue dado durante el mes de diciembre de 2014, mediante acuerdo entre los sindicatos del sector, el Sindicato do Comércio Varejista de Londrina (Sincoval) y el Sindicato dos Empregados no Comércio de Londrina (Sindecolon), materializado en la Convenção Coletiva de Trabalho¹⁸.

La legislación de Presidente Prudente presenta un número mayor de leyes y decretos, sin embargo, no tiene la misma coherencia ni progresión que en el caso de Londrina. En total, son 13 documentos de los cuales siete son leyes y seis son decretos (tabla 5). La ley más antigua, del año 1962, instituyó la Semana Inglesa¹⁹ y permitía el cierre del comercio a las 12:00 los sábados. Aún está vigente a pesar de que es previa a la Constitución brasileña de 1989 (tabla 5).

17 Es por este motivo que se ha optado por presentar el cálculo de horas acumuladas durante un día de la semana para todo el mes.

18 Ver al respecto la publicación del diario *Jornal Voz do Comercário* del mes de diciembre de 2014 publicada por el Sindecolon y dedicada en exclusiva al acuerdo sindical.

19 «Semana Inglesa» hace referencia a las jornadas de trabajo diarias de 8 horas y 4 horas los sábados, dejando libres las tardes de los sábados y los domingos. Ver al respecto <http://atdigital.com.br/direitodotrabalho/2013/04/o-que-significa-semana-inglesa>.

TABLA 4. LONDRINA. HORARIOS COMERCIALES DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN

Núm. Ley	Horario día de lunes - viernes	Horas mensuales abierto	Horario sábados	Horas mensuales abierto
219/1953	8 h - 18 h	200	8 h – 12 h	16
2576/1975	8 h - 18 h	200	8 h – 12 h	16
4607/1990	8 h - 18 h	200	9 h – 13 h / 1º S 9 h – 18 h*	21
11468/2011	8 h - 18 h	200	9 h – 13 h / 1º- 2º S e 3º S 9 h – 18 h*	31
CCT/2014	8 h - 18 h	200	9 h – 18 h	36

*1º S – Primer sábado de cada mes después del día 4 de 13 h hasta 18 h. 2º S – Segundo sábado. 3º S – Tercer sábado (es opcional). Fuente: elaboración propia.

TABLA 5. PRESIDENTE PRUDENTE. LEYES Y DECRETOS EN MATERIA DE HORARIOS COMERCIALES

Núm. Ley	Asunto	Revocado
806/1962	<i>Fechamento do comércio às 12 horas aos sábados.</i>	NO
911/1964	<i>Nova redação à letra “b” do artigo 15, da Lei 806, que instituiu a Semana Inglesa.</i>	NO
2639/1988	<i>A inclusão de item ao artigo 5o da Lei Municipal no 806 de 1962.</i>	NO
3135/1991	<i>Estabelece novo horário de funcionamento das farmácias e drogarias e regulariza o plantão de sábados e domingos e inclusive os feriados.</i>	SI
D. 7917/1992	<i>Estabelece horário excepcional e provisório do comércio.</i>	SI
3777/1993	<i>Estabelece novo horário de funcionamento das farmácias e drogarias e regulariza o plantão de sábados e domingos e inclusive os feriados.</i>	SI
D. 8126/1993	<i>Dispõe sobre a abertura do comércio aos domingos.</i>	NO
D.10758/1996	<i>Dispõe sobre a abertura do comércio aos sábados.</i>	NO
5005/1997	<i>Institui a Codificação das Leis Municipais e dá outras providências.</i>	NO

D. 11565/1997	<i>Dispõe sobre o funcionamento do comércio varejista e serviços no mês de dezembro de 1997.</i>	SI
D. 11420/1997	<i>Regulamenta o funcionamento do Shopping Popular – Camelódromo.</i>	SI
5379/1999	<i>Estabelece novo horário de funcionamento das farmácias e drogarias e regulariza o plantão de sábados e domingos e inclusive os feriados.</i>	NO
D. 16462/2004	<i>Regulamenta o funcionamento do Shopping Popular – Camelódromo.</i>	NO

Fuente: elaboración propia.

Junto a la Ley de 1962, otras dos leyes previas a 1989 siguen vigentes, la ley 911/1964 y la ley 2639/1988. Estas cartas introducen modificaciones a la ley de 1962, pero no modifican el horario establecido. A pesar de la cantidad de legislación y sin contar las referentes al funcionamiento de las farmacias y del Camelódromo, tan sólo tres decretos modificaron lo establecido en 1962. Primero el decreto 7.917 de 1992 que definió un horario especial por un periodo de 90 días y cuya importancia es fundamental para entender el horario actual a pesar de no estar vigente. En la introducción del decreto se hace mención al carácter experimental del decreto:

Considerando que há necessidade de se fazer experiências para se sentir a reação da população, bem coo do comércio em geral, com uma nova e especial modalidade de horário: [...]

Art. 1 Fica autorizada a abertura do comércio varejista, em caráter experimental; pelo período de noventa (90) dias, de segunda à sexta-feira, das 9:00 às 18:00 horas e no sábado das 9:00 às 17:00 horas, na semana que sucede ao dia oficial de pagamento do salário dos trabalhadores (art. 1, decreto 7917/1992).

El objetivo de este experimento era la modificación del horario de funcionamiento normal disminuyendo el horario de lunes a viernes y aumentando el de los sábados a petición del Sindicato del comercio minorista de la ciudad:

Considerando que tal reformulação vem sendo, insistentemente reivindicada pelo Sindicato do Comércio Varejista de Presidente Prudente, para que possa, com eficiência, realizar moções que visem o aumento de vendas no setor varejista local (Introducción decreto 7917/1992).

La coincidencia de este decreto con la instalación del Shopping Centre Prudente Shopping tampoco es casual, de hecho se hace mención de estos junto a los supermercados como elementos de diversidad horaria del sector (Introducción decreto 7917/1992). Sin embargo, en Prudente no se ha encontrado legislación establecida al respecto. Todo hace pensar que para los *shoppings centers* el horario fue establecido mediante acuerdo sindical²⁰. Al contrario de lo que ocurre en Londrina, donde la ley municipal establece horario específico.

Por otro lado, no fue condición suficiente la instalación de un centro comercial para modificar la legislación horaria. Es ambas ciudades ya existían *shopping centers* pioneros que no implicaron un cambio legislativo. En Presidente Prudente, el primero fue el Strip Center (popularmente conocido como Shopping Americanas) de 1986 (hoy denominado Parque Shopping), y en Londrina, el Comtour Shopping Center, de 1973. Ambos ya abrieron con horario extendido como el actual. Lo cual hace pensar que tal vez las menores dimensiones, los empresarios locales que se implantaron en ellos, su capital menor (ELIAS et al., 2013, p. 286) o la falta de poder político fueron factores que no estimularon suficientemente los cambios legislativos al respecto.

TABLA 6. PRESIDENTE PRUDENTE. HORARIOS COMERCIALES DE ACUERDO CON LA LEGISLACIÓN

Núm. Ley	Horario día útil	Horas mensuales abierto	Horario sábados	Horas mensuales abierto
806/1962	8 h – 18 h	200	8 h – 12 h	16
7917/1992	9 h – 18 h	180	9 h – 13 h / 1º S 9 h – 17 h*	20
D. 8126/1993	Permiso para abrir los domingos			
D. 10758/1996			9 h – 17 h	32

*1º S – Primer sábado de cada mes después del día 4 de 1 3h hasta 18 h. Fuente: elaboración propia.

El segundo y el tercero son los decretos de 1993 y de 1996 que establecían la liberalización de los horarios los domingos y los sábados respectivamente (Tabla 6). Ninguno

20 A partir de los cuestionarios se ha podido saber que el Shopping Americanas es considerado como el primero en abrir en horario más allá de las 18 horas en Presidente Prudente. En la actualidad existen acuerdos sindicales anuales para negociar los horarios de los días festivos en ambos *shopping centers*.

de los dos decretos ha sido explícitamente revocado, pero ninguno tiene validez. Se comprobó a partir del trabajo de campo que ningún comercio abre en los horarios sugeridos. Por el contrario, y a pesar del carácter experimental del decreto 7917 de 1992, una parte del comercio de Prudente adoptó el horario después del plazo superado. Como se mostrará más adelante, el horario que estableció este decreto es aún hoy el utilizado por el comercio del centro tradicional de Prudente.

A diferencia del caso de Londrina, la tendencia al aumento de horas en que el comercio puede abrir no es evidente. Al contrario, hay una tentativa de disminuir las horas durante la semana. De nuevo y de forma menos evidente, el sábado aumenta las horas en detrimento de los otros días. A partir de los cuestionarios realizados en los locales del Calçadão, se evidenció que los establecimientos que aplican el horario sugerido en el decreto de 1992 lo hacen sin perjuicio de las horas de trabajo. Es decir, reducir una hora de trabajo cada día de lunes a viernes equivale a las cinco horas que abren de más el primer sábado del mes.

4. Horarios comerciales y centralidad móvil

Para establecer las características y las relaciones entre los horarios comerciales de los distintos centros y los límites a la centralidad, tres análisis se han priorizado sobre el resto. Primero, mostrar la rigurosidad del cumplimiento de los horarios regulados como muestra del valor de la legislación como limitante. Segundo, el análisis por encontrar indicadores de homogeneidad frente a la dispersión de los horarios de los establecimientos de cada centro como forma de medir la unión o desunión de los establecimientos al conjunto del centro. Es decir, una mayor o menor igualdad entre los horarios de los establecimientos de cada centro indicará posiblemente un indicativo de diferenciación entre los centros. Tercero, la distribución de las horas que abren los centros y su distribución a lo largo de la semana debe identificar los límites de las actividades comerciales y, como consecuencia, cuándo la centralidad se desplazará.

4.1 El cumplimiento de los horarios y el horario más habitual

La rigurosidad en el cumplimiento de los horarios demuestra el valor de la legislación como limitante. La legislación en materia de horarios comerciales define una pauta de máximos en que los establecimientos pueden abrir. Solo para cuando se exceden estos límites existen sanciones. Por ejemplo, a pesar de que en Presidente Prudente el horario vigente durante los días útiles es de 8:00 hasta 18:00, la mayor parte de los establecimientos del Calçadão abre a las 9:00. Y por otro lado, en ocasiones los comercios han de ser flexibles con algunas circunstancias particulares. Estar cerca de una parada de

autobús ofrece un flujo de personas que algunos comercios pueden aprovechar fuera del horario legal. Por lo tanto, los horarios que se están realizando son mucho más flexibles que la aparente rigurosidad de las normas. Es necesario conocer las diferencias con la legislación para saber cuándo y dónde la actividad comercial está presente.

En general, son pocos los establecimientos que no cumplen con el horario normal. Del total de entrevistados, solo una cuarta parte (27,81%) declaró modificar los horarios normales alguna vez durante el año. En la mayoría de los casos declaraban modificar para las campañas de Navidad, días de las madres, enamorados y de los niños. Lo cual está permitido en las legislaciones locales o a través de convenios colectivos de los sectores. También los *shopping centers* modificaron los horarios durante la campaña navideña. Todos ellos (los estudiados) abrieron una hora más (hasta las 23 h) los días normales y los feriados cumplieron con el horario establecido para este tipo de días.

Sin tener en cuenta las respuestas relacionadas con las campañas especiales, el porcentaje cae a un 8,76%, lo cual es poco apreciable. Entre estos, los servicios son más proclives a modificar el horario (35,5%), mientras que entre los comercios el cumplimiento de los horarios es más riguroso (17,4%). Esto se debe a que los servicios, como por ejemplo peluqueros, centros de belleza o restaurantes, primero, no tienen los mismos horarios ni los mismos sindicatos, y segundo, dependen mucho de la coyuntura diaria, del momento en que los clientes acuden. Esto ocurre con más frecuencia en el caso de la hora de cerrar, como demuestran algunas respuestas significativas recogidas en el trabajo de campo:

«Modificamos durante o Natal, e fechamos do dia 25/12 até o dia 1/1. Atendemos também clientes até mais tarde se precisar» (Lipo Center, Clínica de estética, av. Juscelino Kubitscheck, Londrina)²¹.

«Casamentos, urgências por agendamento» (Studio Mãos e Pes. Peluqueros y Centro de belleza, Calçadão, Londrina).

«Não tem hora de fechar, depende do cliente» (Cirujano dentista, av. Coronel Marcondes, Presidente Prudente).

«Abrimos até 20h no início do mês» (Clínica Bom Pé, Ortopedista, av. Coronel Marcondes, Presidente Prudente).

Entre los comerciantes también suele haber una cierta flexibilidad en torno al horario de cierre cuando se trata de clientes que ya están en la tienda:

«Só si o cliente liga e dize que chega atrasado o que não pode nesse horário» (Simone Calçados, Calçadão, Presidente Prudente).

«Esperamos os clientes até acabar a compra» (Toda Bejutaría, tienda de bisutería, Calçadão, Presidente Prudente).

21 La citación va acompañada del nombre del establecimiento, la tipología, el eje donde se encuentra y la ciudad.

«Feriados. Sábado ou domingo quando tem plantão, até 17 h os sábados e até 13 horas os domingos» (Seminovos Veículos, venta de coches de 2ª mano, av. Coronel Marcondes, Presidente Prudente).

«Se precisar o cliente mantemos aberta até mais tarde. Vamos trabalhando de acordo ao fluxo. Natal até 19 h, mas é perigoso nessas horas fora da campanha» (Castor, tienda de muebles, av. Higienópolis, Londrina).

El análisis de las diferencias dentro de los límites legales entre los centros puede mostrar un primer indicador de homogeneidad o disimilitud, es decir, una mayor o menor igualdad entre los horarios de los establecimientos de cada centro. Por ejemplo, a pesar de que cada empresa se puede organizar dentro de los máximos permitidos, va a existir una coherencia dentro de cada centro o subcentro que da homogeneidad temporal a aquel espacio. En los *shoppings centers* y los hipermercados esto es más evidente por la existencia de la planificación, pero no así en centros y subcentros urbanos. El análisis aquí está más centrado por lo tanto sobre los centros urbanos.

La primera diferencia se encuentra en el horario más habitual de cualquier día de la semana, lo que podría equivaler a la normal estadística. Aquel horario que más se repite. En Londrina, el Calçadão tiene como horario más habitual de 9:00 hasta 18:00 horas, seguido por el 41,18 % de los establecimientos. En la avenida Higienópolis es también este mismo horario, pero con solo en el 26,88% de los establecimientos. Ya en la avenida Juscelino Kubistchek, el horario es de 8:00 hasta 18:00 horas con un 26,47%. En Presidente Prudente, la diferencia también aparece clara entre Calçadão y la avenida Coronel Marcondes. En el primero casi la mitad de los establecimientos, un 48,10%, abren a las 9:00 y cierran a las 18:00 horas, mientras que en el segundo el horario es de 8:00 hasta 18:00 horas, con el 27,18% de los establecimientos. Claramente los centros principales ofrecen mayor homogeneidad de horarios entre los establecimientos que en los secundarios.

Ya los horarios entre los nuevos centros son mucho mayores. Los *shoppings centers* de ambas ciudades coinciden en sus horarios, abren a las 10:00 y cierran a las 22:00 horas. Los hipermercados, grandes superficies comerciales especializadas y grandes almacenes difieren bastante en el horario o de apertura o de cierre, no en el número de horas. Los hipermercados suelen abrir antes, de las 7:00 hasta las 8:30 y cerrar más tarde, de las 21:00 hasta las 00:00 horas, como es el caso de uno de los establecimientos de Muffato de Londrina. Ya los grandes almacenes y superficies especializadas suelen abrir más tarde y cerrar antes. El Decathlon de Londrina sigue el horario de los *shoppings centers*, mientras que Havan, en Presidente Prudente, abre a las 9:00 horas y cierra a las 22:00 horas.

El horario de los sábados es una segunda diferencia. La ley en ambas ciudades permite la apertura de los establecimientos durante más horas de lo habitual solo en algunos días. Este incremento de horas no todos los establecimientos lo van a utilizar, representa un gasto que muchas veces no se ve recompensado o una organización que no se tiene.

Los establecimientos que más capacidad muestran para abrir los sábados están en los centros principales, superando ampliamente la mitad de los establecimientos (tabla 7). Esto convierte los sábados en un diferencial entre centros y subcentros, además de la línea temporal sobre la cual el comercio está expandiendo su actividad en estas ciudades.

TABLA 7. ESTABLECIMIENTOS QUE AMPLÍAN HORARIO LOS SÁBADOS QUE PERMITE LA LEY

Ciudad	Centro	Total	%
Londrina	Caçadão	61	59,8
	Av. Higienópolis	9	9,7
	Av. Juscelino Kubistchek	3	8,8
Presidente Prudente	Caçadão	62	78,5
	Av. C. Marcondes	12	6,3

Fuente: elaboración propia.

4.2. La homogeneidad de los horarios dentro de cada centro

Para caracterizar mejor la homogeneidad los indicadores de dispersión muestran estadísticamente cuánta similitud hay entre los horarios comerciales de cada centro (tabla 8). Los nuevos centros se han tomado como conjunto para simplificar el análisis. En la tabla 8 se expresan las desviaciones estadísticas por centro. Se han separado los establecimientos comerciales de aquellos de servicios para tener una precisión mayor, ya que los servicios son los que muestran mayores diferencias y distorsionan en gran medida el conjunto.

El resultado del análisis muestra que los mínimos de dispersión, para ambas ciudades, se dan en los nuevos centros y el centro principal, y que los máximos se encuentran en los subcentros. En Londrina, para un día de la semana, los mínimos en el comercio y en los servicios se dan en los *shoppings centers*, hipermercados y grandes superficies especializadas. Lo mismo ocurre con los sábados. Los domingos también, aunque lógicamente es menor en el centro tradicional o subcentros, no porque sean coincidentes, sino porque no abren. Después de los *shoppings centers*, los *caçadões* son los que muestran una menor dispersión los días de la semana y sábados. En este caso, el incremento significativo en los sábados es porque una parte de los establecimientos no sigue el horario ampliado, como ya se mostró. A pesar de ello, la diferencia con los subcentros es significativa.

Los máximos de dispersión se dan entre los subcentros. Para el caso de Londrina, los mayores para el comercio pertenecen a la av. Higienópolis, mientras que en los servicios se da en la av. Juscelino Kubistchek.

TABLA 8. DESVIACIÓN ESTADÍSTICA POR EJES Y POR SUBSECTORES

Ciudad	Centro	Sector	1 día de la semana	Sábado	Domingo	Total de lunes a viernes	Total semana
Londrina	Calçadão	Comercio	1,4	3,3	2,0	7,0	9,2
		Servicios	2,9	5,7	3,6	14,5	20,9
	Total Calçadão		2,1	5,5	2,6	10,3	15,1
	Av. Higienópolis	Comercio	3,0	5,4	4,7	14,9	23,1
		Servicios	3,4	5,5	5,3	18,2	26,9
	Total av. Higienópolis		3,2	5,6	5,1	17,0	25,4
	Av. Juscelino Kubistchek	Comercio	2,4	5,1	0,0	12,1	16,3
		Servicios	5,8	8,6	8,4	28,8	43,1
	Total av. J. Kubistchek		5,2	7,9	7,6	25,9	38,7
	Shopping centers*	Comercio	1,1	1,1	2,9	5,7	9,6
Servicios		0,0	0,4	0,0	0,0	0,4	
Total shopping centers		1,1	1,2	2,6	5,5	8,5	
Total Londrina			3,3	6,1	5,1	16,7	24,8
Presidente Prudente	Calçadão	Comercio	0,9	1,5	0,0	4,6	5,7
		Servicios	2,5	3,6	0,0	12,5	15,8
	Total Calçadão		1,4	2,5	0,0	7,1	9,3
	Av. Coronel Marcondes	Comercio	2,7	4,4	4,3	13,5	19,9
		Servicios	4,8	7,4	7,4	24,2	37,6
	Total av. C. Marcondes		4,1	6,5	6,4	20,8	32,0
	Shopping centers	Comercio	1,2	1,2	4,5	5,8	10,4
		Servicios	0,5	0,5	0,5	2,5	3,5
Total shopping centers		1,3	1,3	4,2	6,7	10,2	
Total Presidente Prudente			3,7	5,6	5,7	18,3	27,8
Total General			3,5	5,9	5,4	17,6	26,5

*Shopping centers, hipermercados, grandes superficies comerciales especializadas y grandes almacenes. Fuente: elaboración propia.

El caso de Presidente Prudente sigue el mismo patrón aunque con algunas diferencias. Los mínimos de dispersión se dan entre *shoppings centers*, hipermercados y grandes superficies especializadas, a excepción de lo que ocurre en los días de lunes a viernes. En este caso es el Calçadão el que muestra menor dispersión. Los valores más elevados se

dan de nuevo en el subcentro estudiado. Esto demuestra la mayor cohesión entre horarios del centro y menor en los subcentros. Las diferencias entre comercio y servicios vuelven a ser significativas, mostrando una mayor diversidad entre los horarios de los servicios que del comercio.

4.3. Distribución de los horarios comerciales

Analizar las horas medias de apertura al público para cada centro de forma individualizada permite concretar temporalmente las diferencias en el sentido de cuánto la centralidad se verá condicionada y cuándo en relación a los días de la semana, sábados y domingos.

En general, las diferencias son muy marcadas entre los hipermercados y los *shoppings centers*, y entre estos y los centros y subcentros urbanos (figura 1). Para explicar estas diferencias se explicarán las desigualdades entre el centro que presenta un mayor número de horas abierto de cada ciudad, los *shoppings centers* como un conjunto (pues en todos los casos tienen el mismo horario), el centro principal (Calçadão) y los subcentros.

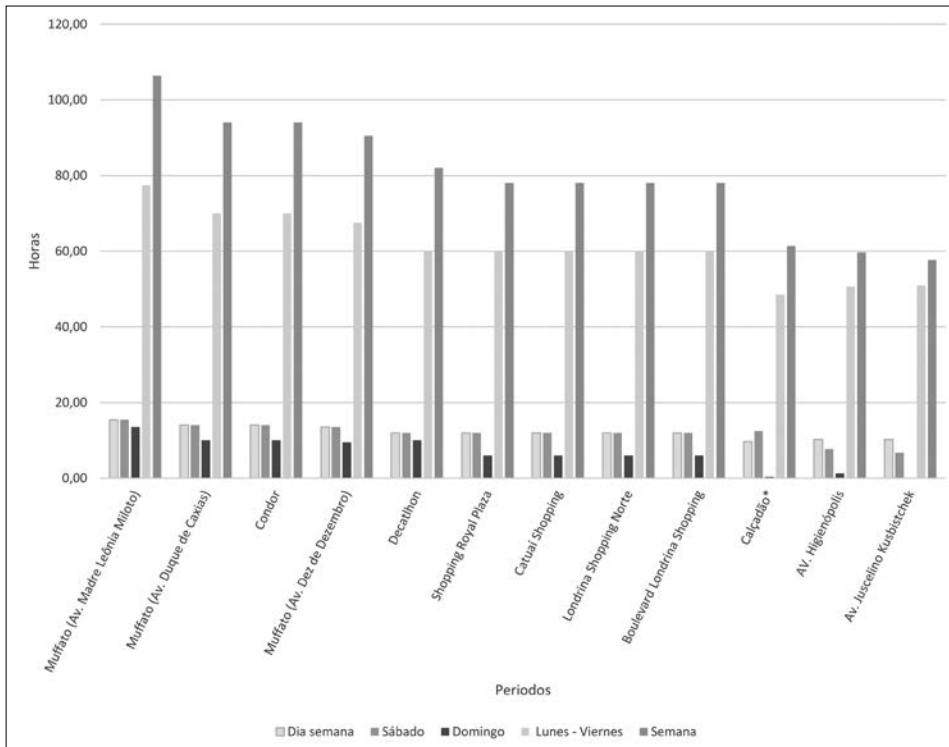
En Londrina, el centro que abre más horas por semana es el hipermercado Muffato de la av. Madre Leônida Miloto, un total de 106,40 horas. Este centro abre 28,40 horas más que los *shoppings centers* de la ciudad. Con el resto de hipermercados y superficies especializadas las diferencias son menores, ninguna superior a la de los *shoppings*. Las diferencias mayores se producen con respecto a los subcentros. En el caso de la av. Juscelino Kubistchek son 48,70 horas y 46,70 horas semanales con la av. Higienópolis. Con el Calçadão la diferencia es también significativa, 45 horas a la semana.

El orden de las diferencias entre los centros se mantiene cuando se observan las horas por días de lunes a viernes. Y aumentan cuando se trata de los sábados y domingos. Cualquier día laboral de la semana el hipermercado Muffato abre 3,48 horas más que los *shoppings*, 5,28 más que los subcentros y 5,78 horas más que el Calçadão. Los sábados, la diferencia se mantiene igual entre el hipermercado y los *shoppings centers* y, sin embargo, varía de forma opuesta con los centros urbanos. En concreto, reduce a 2,98 horas con el Calçadão²² y amplía a 7,78 horas con la av. Higienópolis y 8,87 horas con la av. Juscelino Kubistchek. Ya los *shoppings centers* en relación con el Calçadão abren 2,30 horas más y 1,80 con los dos subcentros estudiados. Los sábados el Calçadão abre 0,50 horas más que los *shoppings*, mientras que la av. Higienópolis y la av. Juscelino Kubistchek abren 4,30 horas y 5,30 horas menos, respectivamente. Las diferencias en domingo siguen un patrón distinto. Por un lado, el comercio y la mayor parte de los servicios de los centros urbanos no abren, a pesar de que unos pocos establecimientos, como farmacias, hospitales, mototaxis, supermercados o tanatorios, sí lo hacen. Por otro lado, hipermercados,

22 Fueron consideradas las horas medias para un sábado en que el horario es ampliado.

shoppings y grandes superficies especializadas tienen un horario reducido. Los hipermercados reducen entre un 10% y un 30% las horas y los *shoppings centers*, un 50%. Por tanto, la diferencia entre el hipermercado Muffato y los *shoppings* es de 7,30 horas, mientras que para los centros urbanos es el máximo de horas.

FIGURA 1. LONDRINA. HORAS ABIERTOS AL PÚBLICO

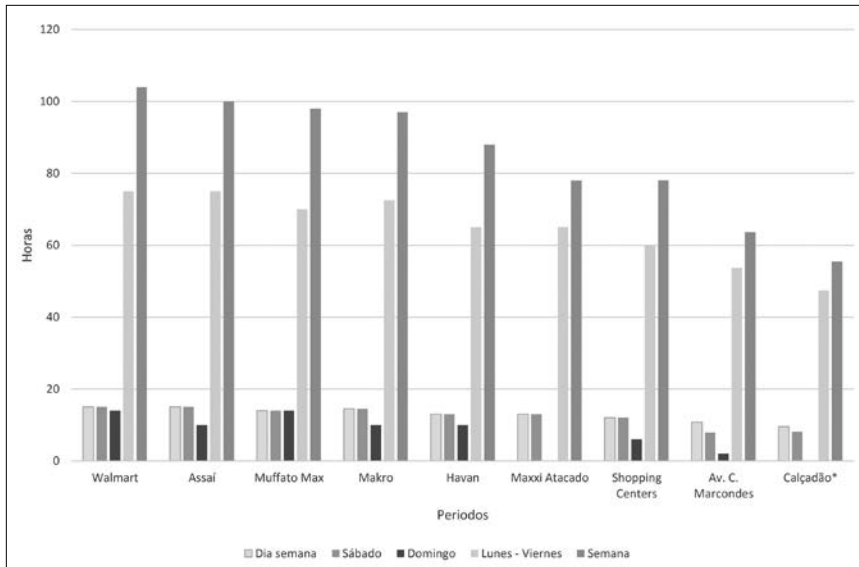


Fuente: elaboración propia.

En Presidente Prudente las diferencias son parecidas (figura 2). El hipermercado Walmart es el centro que abre más horas por día (15 horas), sábado (15 horas), domingos (14 horas) y por semana (104 horas). Le siguen el resto de hipermercados, grandes almacenes Havan, los dos *shoppings centers* (con el mismo horario), la av. Coronel Marcondes y el Calçadão en el centro tradicional. Los contrastes entre el comercio urbano, *shoppings* e hipermercado son muy marcados. Walmart abre 48,5 horas a la semana más que el Calçadão y 40,4 más que el comercio de la av. Coronel Marcondes, y 26 horas más que el comercio del *shopping center*. Ya el *shopping center* abre 22,5 horas más que el Calçadão y 14,4 más que la av. Coronel Marcondes. Y la av. Coronel Marcondes abre 8,1 horas más que el Calçadão.

Estas diferencias tomadas día a día muestran que Walmart abre cada día 5,5 horas más que el Calçadão y 4,2 más que el comercio de la av. Coronel Marcondes, y 3 horas más que el comercio del *shopping center*. El *shopping center* abre 2,5 horas más que el Calçadão y 1,2 más que la av. Coronel Marcondes. Y la av. Coronel Marcondes abre 1,3 horas más que el Calçadão. Los sábados se incrementan las horas y se altera la jerarquía entre el subcentro y el centro urbano principal. Walmart abre 6,9 horas más que el Calçadão y 7,10 más que el comercio de la av. Coronel Marcondes, y mantiene las 3 horas con los *shopping centers*. El *shopping center*, por su parte, abre 3,9 horas más que el Calçadão y 4,1 más que la av. Coronel Marcondes. Y el Calçadão abre 0,2 más que la av. Coronel Marcondes. El domingo es el día de las máximas diferencias, puesto que, por un lado, el comercio de calle cierra y, por otro lado, el sector de la alimentación abre más horas. En el caso de los domingos, Walmart abre 8 horas más que el comercio de los *shopping centers*.

FIGURA 2. PRESIDENTE PRUDENTE. HORAS ABIERTOS AL PÚBLICO



Fuente: elaboración propia.

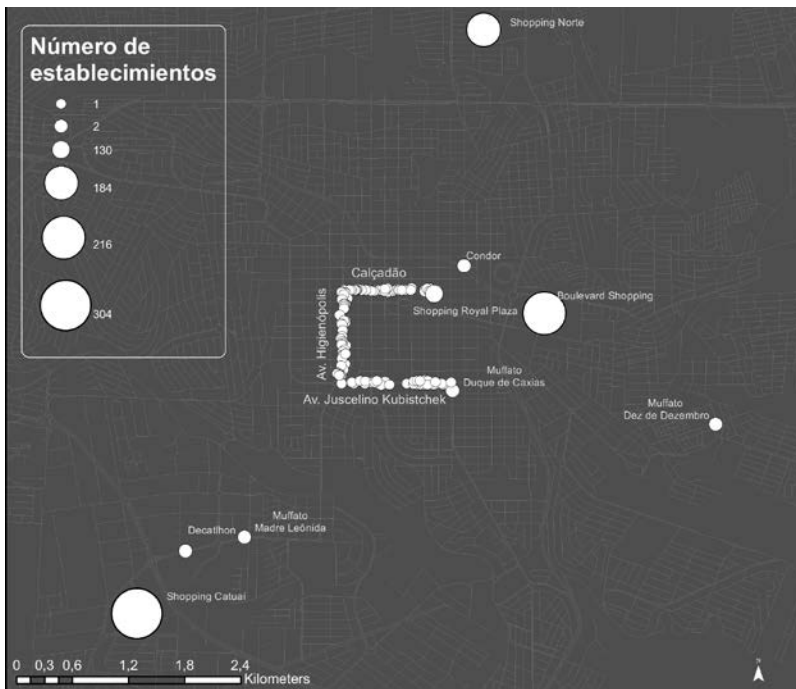
Más allá de las diferencias estadísticas de tendencia central, la distribución de las diferencias ubicadas a lo largo de los días de la semana permite establecer claramente los límites temporales de las actividades. Y a partir de aquí ver cómo el horario afecta a los centros y su centralidad. Se ha escogido representar secuencias cartográficas de tres momentos de cada ciudad que son representativos de las diferentes combinaciones de horarios. Los mapas 1, 2 y 3 son de Londrina a las 12:00, 19:00 y a las 23:30 horas de un martes cualquiera. Los

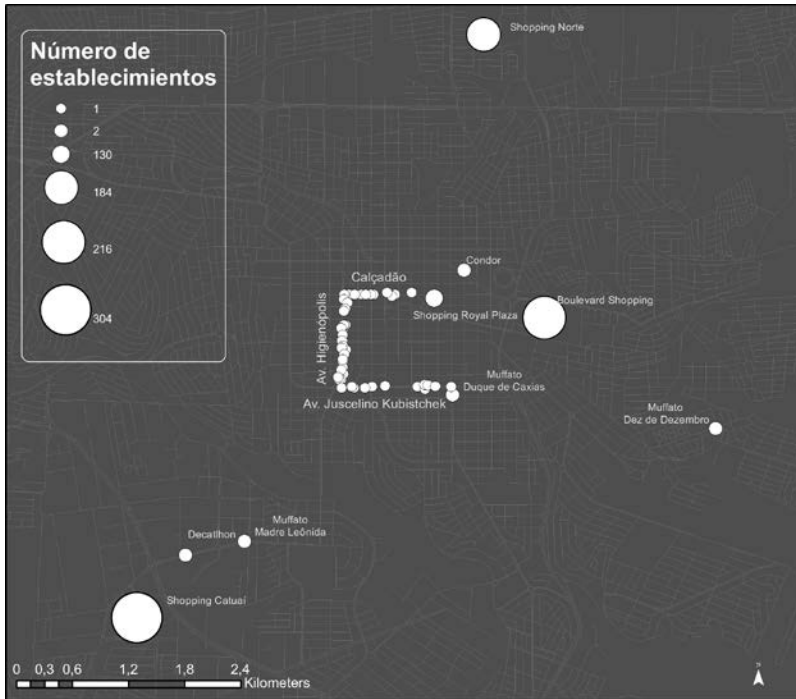
mapas 4, 5 y 6 representan lo que sucede en la ciudad de Presidente Prudente a las 12:00, 16:00 horas y a las 18:00 horas del primer sábado del mes.

Como se observa en ambos casos, la situación transita a lo largo del día desde una situación de multicentralidad a una situación casi de monocentralidad. A las 12:00 horas (mapa 1) en Londrina todos los centros están activos y comparten centralidad. A las 19:00 horas (mapa 2) muestra la situación en la que los centros de comercio de calles ya han cerrado y tan solo permanecen servicios y el comercio de los nuevos centros. Casi a media noche (mapa 3) es el momento en que unas pocas actividades siguen abiertas. En Londrina permanecen abiertos algunos servicios de 24 horas, restaurantes y un hipermercado Muffato que cierra a media noche.

En la secuencia de mapas del sábado en Prudente se observa cómo el cierre del comercio de calle deja a los nuevos centros con toda la centralidad comercial de la ciudad. A las 12:00 del mediodía el comercio está casi todo abierto. Un segundo momento (mapa 5) es el periodo en que el comercio de la avenida Coronel Marcondes cierra casi todo mientras permanece abierto el del Calçadão. A pesar de no poderse apreciar con claridad en el mapa, los establecimientos que continúan abiertos en esta avenida son exclusivamente servicios y alimentación. Finalmente, un tercer momento se produce cuando también el comercio del Calçadão cierra. La composición mayoritaria de comercios sobre servicios hace que la reducción de establecimientos del centro principal sea más apreciable cartográficamente.

MAPAS 1, 2 Y 3. LONDRINA. COMERCIO ABIERTO EN MARTES, 12:00, 19:00 Y 23:30 HORAS

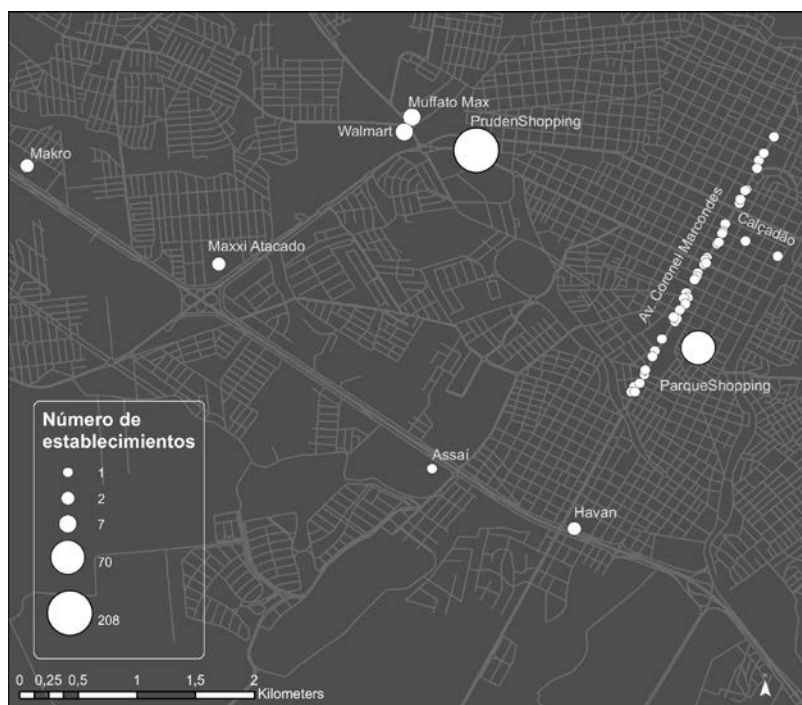




Fuente: elaboración propia.

MAPAS 4, 5 Y 6. PRESIDENTE PRUDENTE. COMERCIO ABIERTO EN SÁBADO, 12:00, 16:00 Y 19:00 HORAS





Fuente: elaboración propia.

5. Conclusiones

En relación a los *shopping centers* y grandes establecimientos comerciales, cabe decir que su orientación a convertirse en centralidades regionales les obligó a tener horarios extensos. El impacto de su implantación en las ciudades medias alteró no solo la centralidad espacial, sino principalmente la temporal. El centro principal ha dejado de tener la influencia de cuando era el único centro importante. Una evidencia es que sus horarios no se han modificado con la misma velocidad que los de los nuevos centros, siendo restrictivos en lo que respecta a periodos nocturnos y fines de semana. Por lo tanto, son estos nuevos establecimientos los que estimulan más el proceso de expansión del tiempo de consumo, llevando las actividades comerciales a horarios que hasta los años 90 estaban restringidos por ley en las ciudades medias estudiadas. Esto indica probablemente una estrategia diferenciada, en relación a los centros urbanos, de mayor adecuación a los hábitos de consumo contemporáneos que se producen fuera del horario de trabajo.

La variación de horarios comerciales entre los centros más tradicionales y los nuevos permite ver cómo la centralidad es condicionada a desplazarse a lo largo del espacio y del tiempo de los primeros hacia los segundos. Cuando unos cierran, los flujos se van a concentrar sobre los que permanecen abiertos. Durante la mayor parte de los días,

las ciudades medias estudiadas comparten la centralidad entre los distintos centros, la multicentralidad expresada por Sposito (2001). En el transcurso de un día cualquiera de la semana, el horario de cierre reconfigura la centralidad de los centros. La tendencia es que después de cada momento de reconfiguración haya menos actividades y centros actuando. Pasando de un periodo donde la multicentralidad será más intensa hacia otros donde lo será menos hasta llegar a la casi monocentralidad. Lo cual explica en parte los resultados de los estudios citados (Silva, 2008; Sposito, 2001).

Los primeros periodos (de multicentralidad intensa) siempre se van a concentrar durante el día, principalmente durante los horarios normales de 8:00 a 18:00 horas, cuando todos los centros están funcionando. Los segundos (de multicentralidad menos intensa) van apareciendo a medida que se entra en la tarde y la noche, después de las 18:00 horas, durante los días de lunes a viernes. Los sábados son diferentes. Por la tarde, en el caso de Prudente, cuando el comercio del centro tradicional y del subcentro no abre, la multicentralidad será menos intensa, concentrado todo sobre los nuevos centros comerciales. No es el caso de Londrina, donde los horarios ya fueron equiparados entre los nuevos y los tradicionales centros. Y por supuesto, los domingos son los periodos exclusivos de los nuevos centros y, por lo tanto, solo ellos tendrán centralidad.

Por último, parece existir una homogeneidad dentro de cada centro respecto a los horarios, lo que indica capacidad técnico-empresarial y de diferenciación. En los nuevos, como los *shoppings centers*, se da por la gestión única para todos los establecimientos. Aquí el horario necesariamente ha de ser amplio, como medida estratégica para poder servir a una región cada vez mayor. En los centros principales, por su parte, los horarios se han mantenido más o menos estables durante los periodos de lunes a viernes. No ocurre lo mismo los fines de semana, que son la frontera sobre la cual el horario se está ampliando. Es el caso de los sábados, cuyo horario se amplía en función de si está al principio o al final del mes. Por fin, los subcentros, por su reducida capacidad de abastecer a toda la región, son los que mantienen los horarios de comercio más reducidos. Incluso en los casos de subcentros que limitan con el centro principal, como los que se han mostrado.

Bibliografía

- BAUMAN, Z. (2003): *Modernidad líquida*, México, Fondo de Cultura.
- BERRY, B. (1965): *Central place studies: a bibliography of theory and applications*, Filadelfia, Regional Sc. Res. Inst. [edición en castellano consultada de 1967, *Geografía de los Centros de Mercado y Distribución al por Menor*, Barcelona, Ed. Vicens Vives].
- BLANCHARD, R. (1911): *Grenoble. Étude de Géographie urbaine*, París, A. Colin.
- BRAGUETO, C. R. (2007): «O aglomerado urbano-industrial de Londrina: sua constituição e dinâmica industrial». Tesis doctoral (en Geografía), São Paulo, USP.

- CASTELLS, M. (1972): *La question urbaine*, París, François Maaspero [edición consultada de 1974, México, Siglo XXI].
- CHABOT, G. (1948): *Les villes*, París, A. Colin [traducción consultada en castellano de 1972, *Las ciudades*, Barcelona, Labor].
- CHABOT, G. (1987): «Mélanges Hans Bobek», *Annales de Géographie*, vol. 76, n° 415, pp. 332-333.
- CHABOT, G.; BEAUJEAU GARNIER, J. (1963): *Tratado de geografía urbana*, Barcelona, V. Vives [edición consultada en castellano de 1970].
- FRESCA, T. (2012): «Deslocamentos pendulares na região metropolitana de Londrina - PR: uma aproximação», *Geo UERJ* - año 14, n° 23, v. 1, primer semestre de 2012, pp. 167-191.
- GÓES, EDA; SPOSITO, M. E. B. (2013): *Espaços fechados e cidades. Insegurança urbana e fragmentação socioespacial*, São Paulo, Ed. Unesp.
- GOSS, J. (1993): «The “Magic of the Mall”: An Analysis of Form, Function, and Meaning in the Contemporary Retail Built Environment», *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 83, 1, pp. 18-47, marzo.
- GOSS, J. (2006): «Geographies of consumption», *Progress in Human Geography*, n° 30, pp. 237-249.
- MELBIN, M. (1978): «Night As Frontier», *American Sociological Review*, 43, pp. 3-22.
- MONTESSORO, C. C. L. (1999): «Shopping Centers e (re)estruturação urbana em Presidente Prudente – SP». Trabajo de Fin de Máster, Presidente Prudente, UNESP.
- PARKES, D.; THRIFT, N. (1980): *Times, Spaces and Places*, Londres, Wiley, Chichester.
- PINTAUDI, S. M.; FRUGOLI JUNIOR, H. (1992): «Shopping-Centers - Espaço, Cultura e Modernidade Nas Cidades Brasileiras», São Paulo, EDUNESP.
- SANTOS, M. (1996): *A Natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*, São Paulo, Ed. Hucitec
- SILVA, W. R. da (2008): «A redefinição da centralidade em cidades médias. Londrina e Maringá no contexto da reestruturação urbana e regional. *Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008*». *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica*, Universidad de Barcelona, <http://www.ub.es/geocrit/xcol/37.htm>.
- SPOSITO, M. E. B. (2011): *Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo*, Projeto temático, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, Presidente Prudente.
- SPOSITO, M. E. B. (2007): «Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista», *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Barcelona, Universidad de Barcelona, vol. XI, n° 245 (11). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24511.htm>. ISSN: 1138-9788.

- SPOSITO, M. E. B. (org.) (2001): «Novas Formas Comerciais e a redefinição da centralidade intra-urbana», en SPOSITO, M. E. B.: *Textos e Contextos para a leitura geográfica de uma cidade média*, Presidente Prudente, UNESP.
- WRIGLEY, N; LOWE, M. (2014): *Reading retail: a geographical perspective on retailing and consumption spaces*, Routledge.

9

URBANIZAÇÃO E DINÂMICA ECONÔMICA NO NORDESTE DE MINAS GERAIS – BRASIL: A FRAGILIDADE DAS RELAÇÕES ENTRE CIDADE E REGIÃO

WAGNER BATELLA

Universidade Federal de Viçosa, Brasil

1. Introdução

Este trabalho é fruto das reflexões acumuladas em uma tese de doutorado sobre os limiares das cidades médias, adotando-se como contexto empírico a cidade de Teófilo Otoni, localizada na Mesorregião Vale do Mucuri, porção nordeste do estado de Minas Gerais, Brasil (Batella, 2013).

Durante a pesquisa, observou-se que, diante da diversidade inerente às cidades da rede urbana brasileira, bem como do reconhecimento de grupos de cidades com diferentes portes e papéis, ainda que se considerem os processos gerais responsáveis pela produção do espaço urbano, há uma multiplicidade de relações mutantes no tempo e no espaço que consubstanciam as particularidades dos espaços urbano e regional de uma cidade. Trata-se da premente necessidade de buscar não apenas o que é geral às cidades médias, mas também as particularidades de cada contexto urbano-regional que as envolve e delas resulta.

Muitas cidades médias têm se destacado pela rapidez e intensidade com as quais se inserem na dinâmica capitalista contemporânea. A presença de novos agentes econômicos que passam a atuar nesses espaços ou, ainda, o desenvolvimento de uma elite capitalista empreendedora nessas cidades são elementos propulsores de atividades econômicas que transformam não apenas o núcleo urbano, mas também seu espaço regional. A partir disso, essas cidades se reestruturam e dinamizam suas interações espaciais que, em gran-

de medida, extrapolam a escala regional, superando a própria rede urbana nacional, conforme a complexidade que apresentam.

Porém, deve-se ressaltar o caráter seletivo dessas atividades no que se refere às suas localizações, levando ao enredamento da Divisão Territorial do Trabalho. Como lembram Goldenstein e Seabra (1982: 21), “esse desenvolvimento desigual não é meramente fruto da reprodução de uma situação historicamente presente nos primórdios da definição do modo de produção capitalista”, mas se configura a partir de determinações que se acumulam e interferem no próprio processo de desenvolvimento do capitalismo. Essas determinações, ainda segundo os autores em análise, guardam aspectos ora mais especificamente técnicos, ora mais econômicos ou mesmo político-econômicos, que vão causar a qualificação geográfica dos recursos disponíveis, provocando a sua distribuição social e espacial (Santos, 2009 [1996]).

Diante disso, as seguintes indagações motivam este trabalho: quais os papéis de cidades médias que se localizam em regiões marcadas pela fragilidade das atividades econômicas? Qual a importância dessas cidades para sua região? E o papel da região para o dinamismo da cidade? Para responder essas questões, segue-se com o texto estruturado em duas partes, além desta introdução e das considerações finais. Na primeira, realiza-se uma reflexão sobre cidades médias e região, onde se resgata uma tradicional escala de análise nos estudos urbanos, a região. Na segunda seção, a atenção se volta para o contexto empírico por meio da análise das relações entre cidade e região na Mesorregião Vale do Mucuri. Trata-se de uma divisão territorial formada por 23 municípios e que tem como polo a cidade de Teófilo Otoni.

2. Cidades médias e contextos regionais

O crescimento quantitativo do número de núcleos urbanos que apresentam população no intervalo entre 100.000 e 500.000 habitantes é um indicador expressivo da complexidade urbana inerente à sociedade contemporânea. Considerando o período que envolve os quatro últimos Censos Demográficos brasileiros, houve um crescimento de 143% no número total dessas cidades. Em 1980, havia 88 cidades nessa faixa de população e em 2010, este número chegou a 214 (IBGE, 1980; 2010).

Esse expressivo incremento quantitativo deve ser analisado concomitantemente às mudanças de ordem qualitativa. Em termos relativos, essas cidades se tornaram os principais destinos de migrantes, apresentando taxas de crescimento populacional superiores às das áreas metropolitanas. Esse cenário que envolve tais cidades, algumas dessas classificadas por muitos autores como cidades médias, tem sido influenciado pelas transformações da urbanização brasileira recente e alterado os conteúdos e os papéis desempenhados por elas.

Dessa maneira, o período atual demanda novas propostas metodológicas para interpretação dessas cidades. Ainda assim, como se argumenta adiante, abordagens clássicas da Geografia Urbana continuam importantes para a compreensão das cidades médias.

2.1. A complexidades dos estudos contemporâneos

Diversos estudos empíricos demonstraram as transformações que envolvem os papéis desempenhados pelas cidades médias no âmbito da Divisão Territorial do Trabalho. Observa-se não apenas a intensificação das relações econômicas, mas também a ampliação das escalas em que elas transcorrem, principalmente a partir do período que marca a transição do sistema de produção fordista para aquele chamado por alguns pesquisadores de acumulação flexível.

Nesta perspectiva, algumas cidades médias brasileiras têm se destacado nas últimas décadas por apresentarem uma alta e competitiva especialização funcional (Silveira, 2002), que se materializa no comando técnico da produção agrícola, na oferta de comércio e serviços cada vez mais diferenciados, no incremento de importantes funções que consolidam o papel de liderança regional dessas cidades, como saúde e educação. Soma-se a isso a presença, nessas cidades, de agentes econômicos que atuam em escalas internacionais, o que torna os papéis econômicos das cidades médias cada vez mais complexos. Tudo isso contribuiu para que as cidades médias superassem a mera “função de *relais*” (Silveira, 2002: 14), quando se limitavam apenas à intermediação entre pequenas cidades e metrópoles, inserindo-as recentemente em dinâmicas globais e assumindo papéis antes restritos apenas às redes urbanas hierarquizadas.

Deve-se destacar que não se trata de um rompimento com a escala regional e com as redes urbanas hierarquizadas. Desde a transição do sistema fordista para o sistema flexível tem-se observado a ampliação das escalas de relações nas quais as cidades médias se inserem, mas sem desconsiderar seus papéis regionais. Na visão de Sposito (2005: 172), o que se nota é a “prevalência das mudanças sobre as permanências”.

Essa constatação demonstra a complexidade inerente à análise dos papéis desempenhados pelas cidades médias na Divisão Territorial do Trabalho hodierna, pois, se as transformações ascendentes de seus papéis têm sido uma tendência, deve-se destacar que as continuidades, e até a retração, também merecem atenção:

Não menos importante é se analisarem os contextos regionais em que as permanências, sobretudo de natureza política e cultural, são mais densas que as transformações, possibilitando não apenas as prevalências de relações hierárquicas, como a diminuição relativa dos papéis das cidades médias e, muitas vezes, diminuição profunda dos papéis das menores cidades da respectiva rede urbana (Sposito, 2010: 53).

Diante disso, ressalta-se o cenário extremamente plural que envolve a temática das cidades médias, atestando-se tratar de um objeto diversificado e dinâmico, que demanda o estudo não apenas de seus processos mais gerais, mas também de suas particularidades, incluindo aí seus papéis regionais.

2.2. A importância da abordagem regional nos estudos urbanos

Sposito (2009) destaca que um dos caminhos para se entender as articulações que envolvem cidades médias está na relação entre a cidade e sua região. A autora ressalta a importância do conceito de Região para a Geografia, mas reconhece a escassez de investigações científicas recentes que recorram a essa temática.

Quanto mais se tem pesquisado, quanto mais se têm reunido, todos que estudam cidades médias e pequenas, mais nos damos conta de que não há possibilidade de compreensão do que sejam cidades médias e pequenas sem entendimento do que é a região, porque a região é o próprio quadro de referências, é o próprio ambiente, socialmente construído, a partir das relações entre cidades médias e pequenas. (Sposito, 2009: 18-19).

A importância da escala regional nas análises urbanas fica evidente, ainda, nas palavras de George (1983: 205):

a cidade (...) faz parte de um sistema urbano elaborado no decorrer de um período histórico mais ou menos longo. Só se pode fazer um estudo geográfico válido da cidade quando ela é recolocada em um duplo contexto: regional (e talvez seja útil dar à palavra região uma aceção mais ampla) e citadino.

A importância dos estudos sobre região já foi apontada por Pattinson (1964). Para esse autor, tais abordagens fazem parte de uma longa tradição geográfica, tendo o conceito de Região evoluído e se transformado juntamente com essa ciência ao longo de sua história. Conceitos e metodologias diferenciados emergem de cada grande corrente do pensamento geográfico, atestando a importância e a complexidade desta categoria (Correa, 2003; Diniz; Batella, 2005).

Tomando o exposto como base, uma primeira dificuldade, dada a complexidade do próprio conceito, refere-se aos impasses na definição do que seria a “região de uma cidade”. Para Kayser (1980: 283), “o espaço polarizado que se organiza em torno de uma cidade é uma região”.

Essa definição evidencia o processo de polarização como elemento fundante para se pensar a dimensão espacial do desenvolvimento do capitalismo, particularmente por meio das relações entre cidade e região. De acordo com Brandão (2007: 82), “a polarização deriva dos processos de concentração e centralização do capital e de seus des-

dobramentos no espaço”. Todavia, isso não acontece de forma homogênea, ou seja, as polaridades, entendidas pelo autor como “campos de força”, são geradas a partir do desenvolvimento desigual e combinado no espaço das forças produtivas.

Dessa forma, a extensão de uma região dependeria do caráter funcional de uma cidade, sendo esse variável no tempo, mas também no espaço, em função de certo número de fatores. Trata-se de uma aceitação das ciências regionais entender o caráter desigual do processo de desenvolvimento capitalista ou, nas palavras de Brandão (2007: 57), da existência de uma “desigualdade na distribuição espacial dos fatores de produção e das atividades”. Dessa forma, a cidade passa a ser “o fermento da vida regional” (Le Lannou, 1949 *apud* Beaujeu-Garnier, 1997), como também aponta George (1983: 205): “é justamente como pivô de uma série de relações que a cidade define limites locais ou regionais que são as fronteiras onde termina o exercício de suas atividades”.

São as forças econômicas dessas cidades que moldam a organização regional. Esse papel de comando pode ser expresso de diversas formas, sempre considerando a distribuição desigual de pessoas e atividades no espaço. Assim, a concentração da população na cidade, sua estrutura complexa de serviços, infraestruturas, centros de armazenagem, comercialização, consumo, gestão, controle e poder político e cultural (Brandão, 2007) vão definir papéis diferenciados entre as cidades que compõem uma região.

Sposito (2009: 19, *grifos nossos*) apresenta possíveis cenários desses papéis com foco nas cidades médias, destacando a existência de:

cidades que *comandam* uma região, que *polarizam* uma região, que *crecem em detrimento* de sua própria região ou *crecem em função* de sua própria região, as duas coisas acontecem. Cidades médias que *ampliam seus papéis*, porque *diminuem os papéis* das cidades pequenas a partir de uma série de mecanismos econômicos, ou cidades que, em função do tipo de atividades que têm, das lideranças que ali se encontram, são capazes de *crescer e propor um projeto* ou *desempenhar um papel político, econômico e social de crescimento* para toda uma região.

Das análises apresentadas até aqui se desdobra uma miríade de possibilidades metodológicas para o estudo das cidades médias. Essas propostas não são excludentes, ao contrário, são necessárias e vão ao encontro da urbanização contemporânea, marcada por cidades que articulam escalas que vão do local ao global. Uma dessas perspectivas é apresentada a seguir com base nas reflexões de Santos e Silveira (2008 [2001]).

2.3. A “posição ideal” entre as verticalidades e horizontalidades

Observa-se, nos estudos atuais sobre as cidades médias, a importância de se trabalhar com o movimento das interações espaciais escalares, ou seja, que articulam diversas escalas geográficas, para a compreensão dos papéis dessas cidades na rede urbana e no espaço

regional que comandam. Um importante aspecto a se enfatizar refere-se à concepção de que o movimento dos fixos e dos fluxos que compõem essas cidades permite analisar outro movimento do espaço geográfico: a dialética entre os vetores externos e os vetores internos. Para Santos (1991 [1988]: 96),

o interno é tudo o que, num momento dado, está presente num lugar determinado. No interno, as variáveis têm a mesma dimensão do lugar, as dimensões se superpõem delimitadas pelo lugar. O interno é aquilo que, num momento dado, aparece como local. A escala do lugar confunde-se com sua própria existência. Mas as variáveis que formam uma situação são frequentemente extralocais, portando mais amplas que o lugar. A escala das variáveis é maior do que a escala do lugar (o país, o mundo). O externo é tudo isso cuja sede é fora do lugar e tem uma escala de ação maior do que o lugar, muito embora incida sobre ele.

Com esta confluência de lógicas internas e externas no comando das dinâmicas dos lugares, pode-se afirmar que o arranjo produz situações múltiplas, realçando-se dois tipos principais de “situações geográficas” nas quais transcorrem as interações espaciais: uma mais vertical, relacionada principalmente à influência de vetores externos ao lugar, portadores de uma racionalidade nem sempre adequada com a reprodução local da vida, pois se apresentam como veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente quanto geograficamente, outra mais horizontal, ou seja, mais afinada às solidariedades locais e regionais da produção, *locus* de uma cooperação mais limitada.

Esta concepção propicia uma interpretação que permite entender as cidades como pontos de interseções e superposições entre horizontalidades e verticalidades. Dessa maneira, como atestam Santos e Silveira (2008 [2001]: 281), as cidades passam a constituir uma ponte entre o global e o local, principalmente em função das crescentes necessidades de intermediação e da demanda, também crescente, de relações. Nesse cenário, as cidades médias contemporâneas podem ser entendidas como aquelas cidades que se encontram “na encruzilhada das verticalidades e das horizontalidades” por sintetizarem esses dois vetores, como propõem os autores anteriormente citados.

Essas cidades desempenham papéis de destaque nos seus espaços regionais, suprindo a demanda de consumo para seu espaço imediato e próximo, principalmente mediante o consumo consumptivo, isto é, aquele voltado para as famílias, como o consumo de educação, saúde, lazer etc. Mas também se articulam com vetores controlados por agentes hegemônicos externos que se materializam, por exemplo, nos setores financeiros, privados e/ou de oferta de produtos voltados ao consumo produtivo, que se configuram como o consumo voltado à produção de mercadorias: maquinário, conhecimento científico, consultorias, crédito etc., controlados por um número reduzido de empresas ou grupos globais. Dessa forma, em função das novas lógicas econômicas da urbanização, as cidades médias são incorporadas ao processo de “funcionamento global da sociedade e da economia” (Santos, 2009 [1996]: 284).

Essa também é a perspectiva sobre a qual Sobarzo (2009) analisou a cidade de Passo Fundo, no Rio Grande do Sul, e que, em grande medida, apoia a análise desenvolvida neste trabalho. Para esse autor, as cidades médias poderiam ser entendidas como aquelas que se encontram na confluência das verticalidades e das horizontalidades, pois:

as cidades médias, na atualidade, caracterizam-se pela função de intermediação na rede urbana, que responde a uma combinação de verticalidades e horizontalidades num jogo de forças globais e locais. Esses vetores e forças se articulam e/ou se contrapõem e definem um espaço de geometria variável, ou seja, não se trata somente de intermediação entre um nível e outro da rede urbana ou entre a cidade e o campo, numa concepção hierárquica rígida, mas trata-se de relações seletivas que conectam pontos específicos, segundo interesses também específicos e instáveis que obedecem as demandas e requerimentos externos (Sobarzo, 2009: 151).

Segundo a perspectiva de Sobarzo (2009), a abordagem da conjunção das horizontalidades e verticalidades se constituiria num importante instrumento teórico e metodológico para a interpretação da condição de cidade média, pois favoreceria a análise dessas cidades e suas interações espaciais escalares nas redes urbanas e nas regiões em que se inserem.

3. Cidades e região no nordeste de minas gerais

3.1. A embrionária formação de uma rede urbana regional

A Mesorregião Vale do Mucuri, objeto de estudo neste trabalho, é formada por 23 cidades, sendo Teófilo Otoni aquela que concentra a maior população urbana, 42,19% do total da Mesorregião, segundo o Censo 2010. A figura 1 leva à reflexão sobre o tamanho das cidades e os papéis que elas desempenham na rede urbana, apontado por Corrêa (1989: 15) como um tema clássico nos estudos urbanos. Segundo o autor, “é através das cidades que as ligações internas e externas se realizam, delas derivando o desenvolvimento: o tamanho das cidades aparece então como uma expressão do desenvolvimento”.

A rede urbana do Mucuri é reflexo do processo de urbanização naquela região, marcada pela forte concentração da população e das atividades na cidade de Teófilo Otoni, caracterizando uma estrutura primaz (gráfico 1). Na perspectiva do tamanho da população urbana, a cidade principal é cerca de três vezes maior do que a segunda, Nanuque. A primazia urbana é um dos elementos que limita e condiciona o desenvolvimento da rede de cidades no Mucuri. Analisando essa estrutura primaz a partir da reflexão de autores europeus, Corrêa (1989: 17-18) aponta que “o subdesenvolvimento é associado à existência de primazia urbana”, uma vez que forças econômicas atuam concentradamente em um único centro, drenando para si toda a riqueza, sendo a rede urbana comandada por esta cidade primaz classificada como desequilibrada.

FIGURA 1. REDE URBANA DA MESORREGIÃO VALE DO MUCURI - 2010

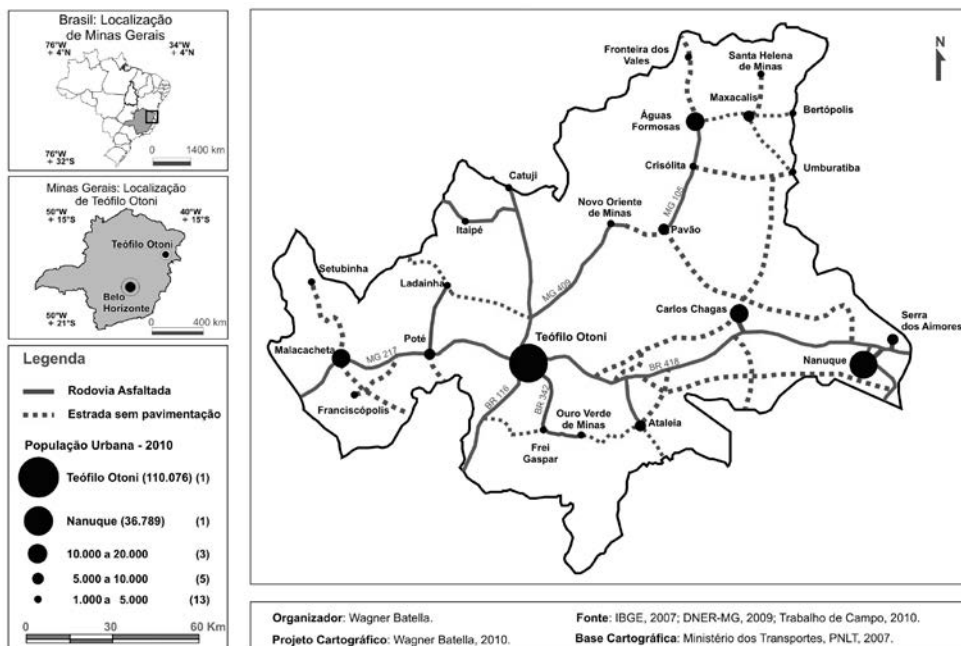
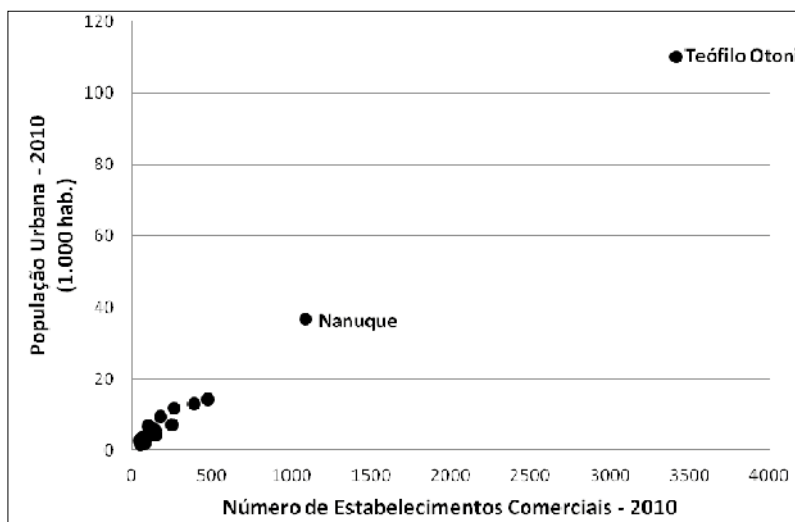


GRÁFICO 1. RELAÇÃO ENTRE POPULAÇÃO URBANA (2010) E NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS (2010) NAS CIDADES DA MESORREGIÃO DO MUCURI



Fonte: IBGE, 2010. Organizado por: Wagner Batella.

No mesmo sentido, tal tipo de estrutura já havia sido caracterizada no primeiro estudo específico sobre essa rede urbana, realizado por Amorim Filho (1990). Utilizando três grupos de variáveis (população urbana, equipamentos urbanos e relações interurbanas), o autor trabalhou com 15 cidades situadas na bacia do Rio Mucuri. Os resultados, nas palavras do autor:

mostram uma rede urbana ainda em gestação, com uma estrutura hierárquica excessivamente piramidal, na qual se destacam no nível mais alto, a cidade de Teófilo Otoni, e num nível intermediário, Nanuque. As demais cidades constituem um conjunto de pequenos centros urbanos muito pouco diferenciados. (Amorim Filho, 1990: 26).

Esse estudo corrobora a hipótese apresentada nesta seção, pois, considerando a caracterização da rede urbana do Mucuri no final do século XX e as transformações ocorridas nas cidades sob influência de Teófilo Otoni, não houve a formação de uma rede urbana regional, em grande medida pela fragilidade das articulações entre os centros urbanos, permitindo-se referenciar a uma rede urbana ainda embrionária, pouco densa e de baixas interações.

Este contexto é responsável pela assimetria das relações entre as cidades do Vale do Mucuri, donde se destaca a importância e diversidade dos papéis desempenhados pela cidade de Teófilo Otoni perante as demais da região.

3.2. Multiplicidade dos papéis regionais

Uma importante variável para essa análise refere-se à distribuição dos serviços públicos e suas regionalizações. Uma publicação que serve de ponto de partida é o *Atlas das Áreas de Atuação de Órgãos Públicos no Estado de Minas Gerais*, realizada pelo Instituto de Geociências Aplicadas (IGA, 1981) e que ainda não contou com uma atualização. Embora sua publicação date do início da década de 1980, é possível entender o papel regional que Teófilo Otoni já desempenhava naquela época. Esse atlas analisou 29 órgãos públicos que atuavam no estado por ocasião do estudo, sendo que a cidade analisada era polo regional de 22 desses órgãos, incluindo aí bancos, serviços de saneamento, distribuição de água, secretarias de educação, saúde abastecimento, agricultura etc., além de subdivisões de órgãos federais.

Os sete órgãos que não apresentavam a cidade de Teófilo Otoni como polo regional nas suas divisões regionais do estado, envolviam-na em outras subdivisões intermediárias no âmbito das suas respectivas regiões administrativas. São elas: a Companhia de Habitação do Estado de Minas Gerais, a Companhia Energética de Minas Gerais, a Telecomunicações de Minas Gerais, a Polícia Militar de Minas Gerais e a Superintendência de Receita Federal, que eram polarizadas por Governador Valadares, cidade ao sul de

Teófilo Otoni e que pertence à Mesorregião Vale do Rio Doce; o Corpo de Bombeiros de Minas Gerais, que tinha como polo regional o município de Belo Horizonte, capital do estado; e o Ministério do Exército, polarizado por Juiz de Fora, que pertence à Mesorregião Zona da Mata.

Não se pretende promover uma atualização desse trabalho realizado pelo IGA, embora se reconheça a urgência desta empreitada, mas busca-se retomar a análise dos serviços relacionados com saúde, educação e comércio que configuram as horizontalidades da cidade no período hodierno e que são representativas das dinâmicas regionais.

No que se refere à saúde, a diversificação das atividades relacionadas com esse setor, onde a oferta de serviços de alta complexidade tem se destacado, contribui significativamente para a problematização dos vetores das horizontalidades das cidades médias (Ramires, 2007).

Dessa forma, pretende-se demonstrar que o setor de saúde tem reforçado a posição de destaque de Teófilo Otoni na rede urbana mineira e, principalmente, na região em que essa cidade se insere. No Plano Diretor de Regionalização da Saúde no Estado de Minas Gerais, a cidade aparece como polo da macrorregião de saúde Nordeste, composta por 63 municípios e uma população estimada de 811.856 pessoas no ano de 2011.

De acordo com dados do DATASUS (Banco de Dados do Sistema Único de Saúde), do Ministério da Saúde, em relação ao ano de 2012, dos 1.047 estabelecimentos de saúde existentes na macrorregião Nordeste, 397 estão instalados em Teófilo Otoni, o que representa 38% do total. Esses estabelecimentos estão assim organizados na cidade em relação ao tipo de prestador do serviço: 91 são públicos, 302 privados e quatro filantrópicos.

A rede de saúde de Teófilo Otoni está estruturada segundo os três níveis de atenção do SUS (Sistema Único de Saúde): básica, secundária e terciária. As ações básicas pertencem ao nível primário do sistema de saúde e englobam procedimentos individuais e coletivos voltados a uma dada população, com o objetivo de prevenir e tratar os agravos prevalentes na saúde desse grupo. A atenção secundária caracteriza-se por desenvolver atividades assistenciais nas quatro especialidades elementares: clínica médica, pediatria, ginecologia e cirurgia, bem como nas especialidades estratégicas, nas modalidades de atenção ambulatorial, internação, urgência e reabilitação. Já o nível de atenção terciária caracteriza-se pela maior capacidade resolutiva dos casos mais complexos do sistema, nas modalidades de atenção ambulatorial, internação e de urgência (Pires, 2007).

Ainda conforme os dados do DATASUS, Teófilo Otoni conta com 38 UBS (Unidade Básica de Saúde), sendo que 30 dessas incluem o PSF (Programa de Saúde da Família). Todavia, Pires (2007) destacou que, de acordo com os padrões definidos para municípios com mais de 100.000 habitantes, essa cidade encontra-se ainda em um processo incipiente de implantação do PSF.

Além desses estabelecimentos, destacam-se os hospitais do município. Em toda macrorregião foram contabilizados 36 hospitais no ano de 2012, sendo que em Teófilo

Otoni encontra-se a maior concentração (quatro), seguidos por Almenara, Itambacuri, Malacacheta e Nanuque, com dois hospitais cada.

A cidade desponta, ainda, pela oferta de leitos em várias especialidades, concentrando 362 (19,5%) dos 1.849 disponíveis para a macrorregião Nordeste. Segundo estatísticas mais recentes do Ministério da Saúde, de janeiro a novembro de 2012, foram realizadas na cidade de Teófilo Otoni 11.398 internações das 43.685 que ocorreram no mesmo período na referida macrorregião de saúde, o que representou 26% do total. Em relação aos 853 municípios do Estado de Minas Gerais, essa cidade ficou na 14^o colocação em número de internações realizadas no mesmo período.

A importância do setor da saúde para o vetor das horizontalidades, envolvendo a cidade e sua macrorregião de saúde, fica evidente quando se analisa a distribuição de alguns equipamentos/aparelhos selecionados pela sua aplicação em exames mais específicos. Segundo informações obtidas no DATASUS para o ano de 2012, tem-se que, dos 17 mamógrafos que existem na macrorregião Nordeste, nove estão em Teófilo Otoni, assim como, seis dos oito tomógrafos computadorizados, 29 dos 113 aparelhos de ultrassom e o único aparelho para ressonância magnética.

Por sua vez, a ocupação de pessoas na área de saúde encerra esta análise. Segundo o CNES (Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde), a mesorregião Nordeste possui 492 médicos, sendo que 341 encontram-se na cidade de Teófilo Otoni, ou seja, cerca de 70%. A importância do setor de saúde para a cidade fica evidente quando se examina os dados do Cadastro Central de Empresas, do IBGE, que registra que o setor de saúde concentrava 6,7% dos ocupados assalariados da cidade, o que representa a cifra de 1.301 empregados.

Outro tema importante na compreensão das horizontalidades envolvendo Teófilo Otoni é a educação. Nessa cidade, esse setor encontra-se numa fase de recente e forte ampliação, particularmente nos níveis superior e tecnólogo, o que impacta no desenvolvimento de ciência, tecnologia e informação.

A presença de IES (Instituições de Ensino Superior) nesta cidade foi, por certo tempo, fortemente marcada por poucas instituições privadas. Todavia, nos últimos dez anos houve uma expansão do setor educacional no Brasil (Soares *et al*, 2010), resultando em novas faculdades e universidades, públicas e privadas, e conseqüentemente, ampliando o leque das modalidades de cursos.

Como já mencionado, o setor de ensino superior em Teófilo Otoni tem aumentado significativamente nos últimos anos, o que fica patente pelas observações de campo e levantamentos de dados no site do MEC (Ministério da Educação). Na primeira visita realizada em julho de 2009, identificou-se sete IES. Porém, um ano depois, em outro trabalho de campo, esse número tinha subido para 14 IES e, em novo levantamento realizado em 2012, identificou-se 17 IES cadastradas.

Esse crescimento na oferta de cursos de graduação é fortemente marcado pela presença da iniciativa privada, pelos cursos EaD (Educação à Distância) e por cursos no

grau de Tecnólogo. Dos cursos ofertados pelas IES que atuam na cidade, 66% referem-se à EaD e 39% são cursos tecnológicos. Destaca-se que, dos 60 cursos tecnológicos existentes, apenas dois são presenciais: os cursos de Tecnólogos em Gestão Hospitalar e Radiologia Médica, ofertados pela FATEGIDIO. Esses dados chamam atenção para o peso que a EaD ganha na cidade.

Segundo o MEC (Brasil, 2005), a Educação a Distância é a modalidade educacional na qual a mediação didático-pedagógica nos processos de ensino e aprendizagem ocorre com a utilização de meios e tecnologias de informação e comunicação, com estudantes e professores desenvolvendo atividades educativas em lugares ou tempos diversos.

Diante do que se observa em Teófilo Otoni, a EaD pode ser considerada como um segmento das horizontalidades, pois conecta os estudantes dos municípios próximos ao polo educacional, a cidade que sedia a gestão dos cursos ofertados nessa modalidade para toda a região. Por outro lado, esse polo intermedeia a conexão desses alunos às instituições, professores e recursos que estão em lugares distantes, espalhados no território brasileiro, configurando-se também como uma verticalidade. As IES que oferecem essa modalidade de ensino na cidade possuem sedes em várias localidades do Brasil, como São Paulo-SP, Santos-SP, Tubarão-SC, Londrina-PR, Belo Horizonte-MG, Uberaba-MG, Lapa-PR e Curitiba-PR.

Ainda sobre as instituições que atuam na cidade, destaca-se a UFVJM (Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri). Ela foi criada em 2005, no contexto do programa REUNI (Reestruturação e Expansão das Universidades Federais), do Governo Federal, e encontra-se sediada na cidade de Diamantina, em Minas Gerais. Em Teófilo Otoni, essa universidade iniciou suas atividades em uma instalação provisória desde sua fundação, mas em fevereiro de 2010 foi inaugurado o novo *campus* avançado da UFVJM, que fica no bairro Jardim São Paulo, porção sul da cidade, afastado da área central. Não há cursos de pós-graduação *stricto sensu* em Teófilo Otoni, mas a UFVJM oferece sete mestrados acadêmicos, três mestrados profissionais e um doutorado no *campus* de Diamantina.

Todas essas IES atuando na cidade, principalmente, na modalidade EaD, faz com que se identifique um número elevado de oferta de cursos de pós-graduação *lato sensu* também na modalidade EaD. O levantamento desses cursos se faz inviável, pois as informações indicadas nos sites das instituições não caracterizam matrículas na cidade ou região de Teófilo Otoni. Dessa forma, a partir dos dados do Censo Demográfico de 2010, pode-se ter a seguinte perspectiva das pessoas que frequentam os cursos de pós-graduação e graduação (tabela 1).

Os dados da tabela 1 demonstram o peso do setor privado na educação de Teófilo Otoni e sua região, principalmente na pós-graduação, com percentuais superiores àqueles observados no estado de Minas Gerais nessa modalidade. Destaca-se que não foram encontrados cursos presenciais de pós-graduação *lato sensu* na cidade, sendo todos, inclusive os públicos, ofertados pela EaD.

TABELA 1. TEÓFILO OTONI, MICRORREGIÃO DE TEÓFILO OTONI, MESORREGIÃO VALE DO MUCURI E MINAS GERAIS. PESSOAS QUE FREQUENTAM CURSOS DE GRADUAÇÃO E PÓS-GRADUAÇÃO EM 2010 NAS REDES PÚBLICA E PRIVADA

	Superior de graduação			Pós-graduação		
	Rede Pública	Rede Privada	Total	Rede Pública	Rede Privada	Total
Município de Teófilo Otoni	1.199 (29,24%)	2.901 (70,76%)	4.100	111 (21,35%)	409 (78,65%)	520
Microrregião de Teófilo Otoni*	1.656 (28,96%)	4.062 (71,04%)	5.718	132 (20,82%)	502 (79,18%)	634
Mesorregião Vale do Mucuri	1.983 (26,92%)	5.384 (73,08%)	7.367	196 (23,76%)	629 (76,24%)	825
Estado de Minas Gerais	160.395 (25,68%)	464.312 (74,32%)	624.707	30.766 (34,62%)	58.107 (65,38%)	88.873

*Integram esta microrregião os municípios de Ataleia, Catuji, Franciscópolis, Frei Gaspar, Itaipé, Ladainha, Malacacheta, Novo Oriente de Minas, Ouro Verde de Minas, Pavão, Poté, Setubinha e Teófilo Otoni.

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010 – Organizado por Wagner Batella.

Outro elemento que se destaca refere-se ao peso do município em relação a sua microrregião e sua mesorregião. Na primeira, Teófilo Otoni representa 71,70% das pessoas que frequentam a graduação e 82,02% das que fazem pós-graduação. Na mesorregião, o município representa, respectivamente, 55,65% e 63,03%, entre a graduação e a pós-graduação.

Considerando que o fenômeno de expansão das IES demonstra o ritmo e a intensidade das transformações do território brasileiro, observa-se que o modelo que predomina em Teófilo Otoni reforça seu papel de cidade média na encruzilhada das horizontalidades e verticalidades, pois a implantação de um campus da UFVJM provoca transformações na região, uma vez que implica em produção de informações e conhecimento que apresentam potencial de subsidiar o desenvolvimento regional. Além disso, destaca-se a capacidade de dinamizar o mercado de trabalho da própria cidade em função do aumento do consumo no comércio, no mercado imobiliário e na geração de empregos, dentre outros. Soma-se a isso, o peso que a EaD ganha para a configuração das verticalidades, demonstrando que o setor da educação possibilita que a cidade articule escalas.

Outra dimensão das horizontalidades que será analisada refere-se ao consumo terciário e seu papel na determinação das relações entre cidade e região. A presença de um terciário diversificado que atenda as demandas de consumo de bens e serviços especia-

lizados de toda região do Mucuri é característica de um período mais recente, uma vez que no começo dos anos 1980, predominava na cidade o comércio para atendimento de necessidades mais locais e imediatas, como descrito no relatório da Fundação João Pinheiro (FJP, 1981: 44):

o valor da produção do setor terciário tem uma participação pequena de prestação de serviços propriamente dita, compondo-se preponderantemente de serviços de comércio, quando comparado com o conjunto do Estado, o que vem a reforçar a característica do atraso da região, conhecendo-se o fato de que um maior leque de prestação de serviços especializados tem correlação direta com o grau de desenvolvimento.

A partir da década de 1990, os setores de comércio e serviços se reestruturaram, passando por uma ampliação, quantitativa e qualitativa, que pode ser observada na evolução do número de estabelecimentos, segundo os setores de atividades econômicas e pelos empregos formais no período 1991, 2000 e 2008 (tabela 2).

TABELA 2. TEÓFILO OTONI. NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS POR ATIVIDADE ECONÔMICA E EMPREGOS FORMAIS. 1991, 2000 E 2008

	Número de estabelecimentos			Empregos formais		
	1991	2000	2008	1991	2000	2008
Extrativa mineral	7	24	18	17	64	69
Indústria de transformação	147	276	372	1.006	1.049	1.832
Serviços industriais de utilidade pública	4	3	3	108	127	38
Construção civil	121	164	479	415	789	1.605
Comércio	508	2.137	2.398	2.544	4.250	6.440
Serviços	376	1.229	1.646	3.306	4.468	6.226
Administração pública	4	8	8	1.678	1.290	2.759
Agropecuária, extrativa vegetal, caça e pesca	32	549	656	297	1.056	1.160
Total	1.199	4.390	5.580	9.371	13.093	20.129

Fonte: RAIS/MET. Organizado por Wagner Batella.

Enfatiza-se que o número total de estabelecimentos cresceu 365%, passando de 1.199 unidades em 1991 para 5.580 em 2008, enquanto no mesmo período, o número total de empregos formais cresceu 115%, passando de 9.371 para 20.129 postos de trabalho, respectivamente em 1991 e 2008. Outra observação importante está na distribuição desse crescimento entre os setores, pois exceto os serviços industriais de utilidade pública, todos os outros demonstram incremento na quantidade de estabelecimentos, bem como no número de empregos formais. Sobre os setores de comércio e serviços, eles cresceram, respectivamente, 372% e 337,76% no número de estabelecimentos entre os anos de 1991 e 2008, e 153,14% e 88,32% no número de empregos formais durante o mesmo período. Esses dados permitem inferir que o aumento se justifica mais pelo surgimento de estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços de menor porte, considerando as vagas de empregos geradas. Além disso, como observado na grande maioria das cidades brasileiras, esses dois últimos setores analisados foram os principais responsáveis pelo crescimento, chegando a representar no ano de 2008, 72% do número de estabelecimentos e 63% do total de empregos formais totais da cidade.

Dentre esses dois setores, o comércio se destaca pelo maior número de estabelecimentos, 2.398 unidades em 2008, enquanto os serviços concentram 1.646 no mesmo ano. A diferença é menor quando se analisa o número de empregos formais dos dois setores, 6.440 e 6.226, respectivamente para o de comércio e o de serviços em 2008. O comércio foi, em todo período analisado, a atividade que mais empregou na cidade de Teófilo Otoni, seguido pelo setor de serviços.

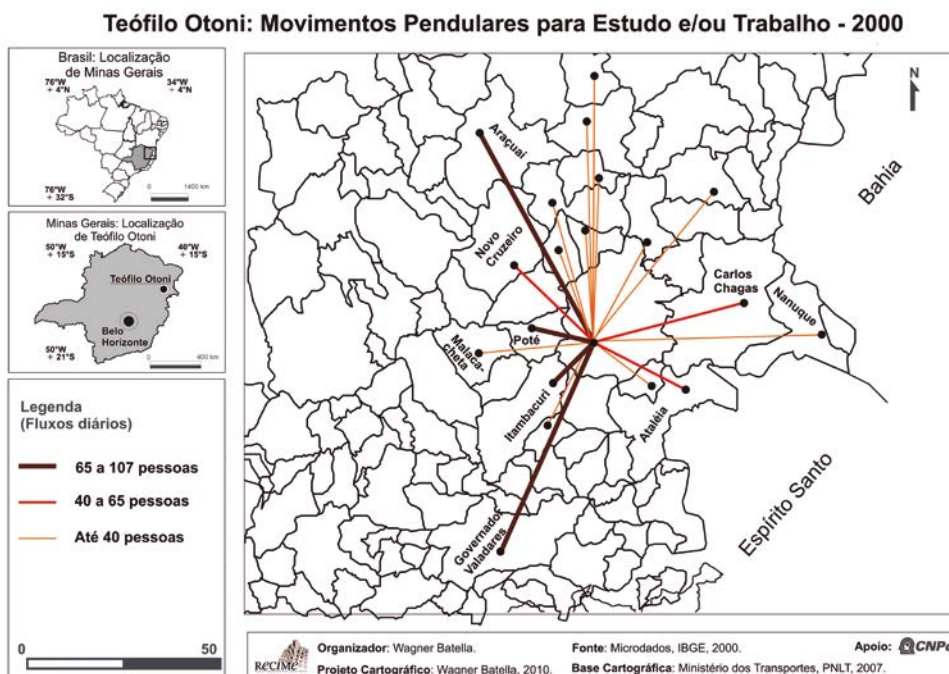
Teófilo Otoni vai se sobressair, em comparação com outras cidades de sua região, pela oferta de comércio e serviços financeiros. Nessa cidade não se identifica a presença de equipamentos de consumo mais complexos como lojas de departamentos, *shopping centers* ou redes de *fast food*, mas há uma diversidade do comércio varejista que faz da cidade uma referência para o consumo na mesorregião Vale do Mucuri. Essa informação é importante, pois, como esclarece Corrêa (2010), os *shopping centers* se constituem como um tipo de inovação espacial do capitalismo que tem se difundido nas últimas décadas, gerando formas espaciais novas que introduzem novos hábitos e costumes, principalmente num segmento da sociedade, além de alterar os padrões de consumo da cidade e da região. Vários estudos têm demonstrado o papel desses equipamentos nas transformações das cidades médias contemporâneas que, segundo a ABRASCE (Associação Brasileira de Shopping Centers), em 2013 superaram as capitais em número de unidades de *shopping centers*.

No setor bancário, a cidade concentra dez das 38 agências bancárias que se distribuem pelas 23 cidades da sua mesorregião, o equivalente a 26,32% do total regional. A análise entre os bancos públicos e privados demonstra o peso de agentes privados como operadores do sistema financeiro na cidade, tendência que remete à década de 1980, quando o Banco Central passou a incentivar a instalação de agências pioneiras dos bancos privados fora das grandes cidades (Elias; Pequeno, 2010). Merece destaque a agência do Banco do

Nordeste do Brasil na cidade, o que demonstra a integração da economia local com a da Região Nordeste. Por fim, há ainda, em virtude da política recente do Banco do Brasil voltada para o microcrédito, a existência de uma agência do Banco Popular do Brasil, que pertence à Fundação Banco do Brasil.

A síntese dos vetores das horizontalidades pode ser apresentada onde o movimento se faz “mais visível”, isto é, no deslocamento de pessoas. Essa informação é significativamente importante para entender os papéis regionais da cidade de Teófilo Otoni, e será analisada a partir dos dados de migração pendular disponibilizados pelos microdados dos censos realizados pelo IBGE nos anos 2000 e 2010. No primeiro, a migração pendular para a cidade foi analisada a partir dos dados de deslocamento diários motivados por estudo e/ou trabalho (figura 2).

FIGURA 2

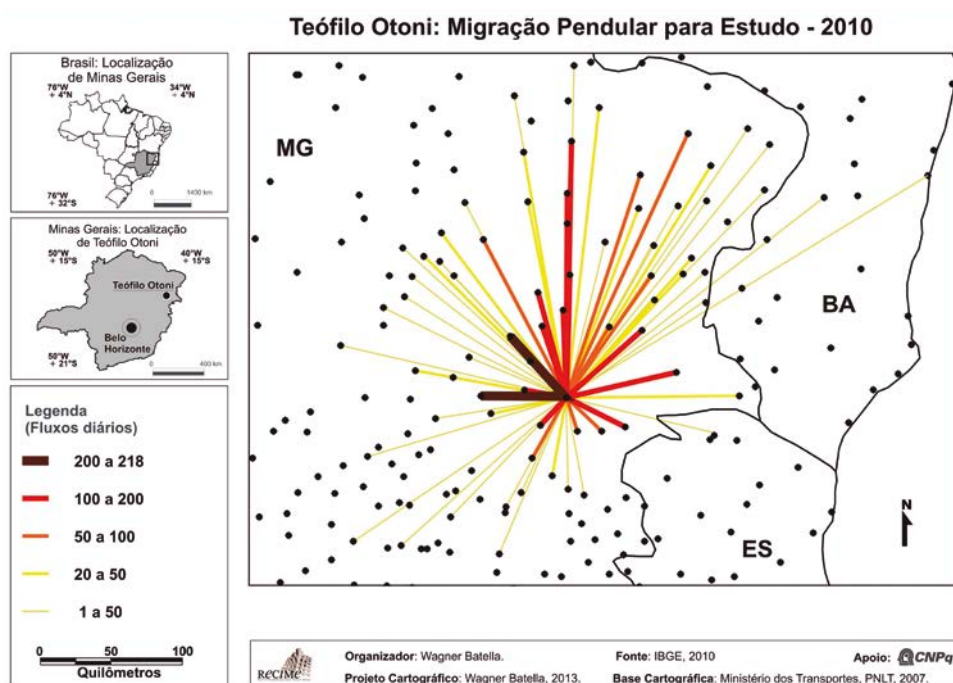


Pelo fato dos dados se encontrarem agrupados, a análise desagregada do peso desses dois segmentos, educação e trabalho, fica inviabilizada, mas a influência regional da cidade se faz evidente pela análise da figura 2, que mostra que as interações de Teófilo Otoni são maiores com cidades postadas nas porções oeste, norte e leste, e menores entre aquelas que se situam ao sul, exceto Itambacuri e Governador Valadares. A primeira cidade se justifica pela proximidade, mas a segunda é apontada como outra importante

cidade que comanda um sistema urbano que não está sob influência direta de Teófilo Otoni. As trocas que envolvem Governador Valadares caracterizam relações de cooperação entre as duas cidades, mas a não existência de outros fluxos com as demais cidades que se situam ao sul de Teófilo Otoni podem demonstrar relações de competição, pois elas estariam sob influência mais direta de Valadares, o que demandaria outro estudo para comprovação.

A partir do Censo Demográfico de 2010, a variável que mede a migração pendular foi desagregada, permitindo a comparação entre esses deslocamentos e suas motivações (estudo e trabalho). Esses dados estão apresentados nas figuras 3 e 4.

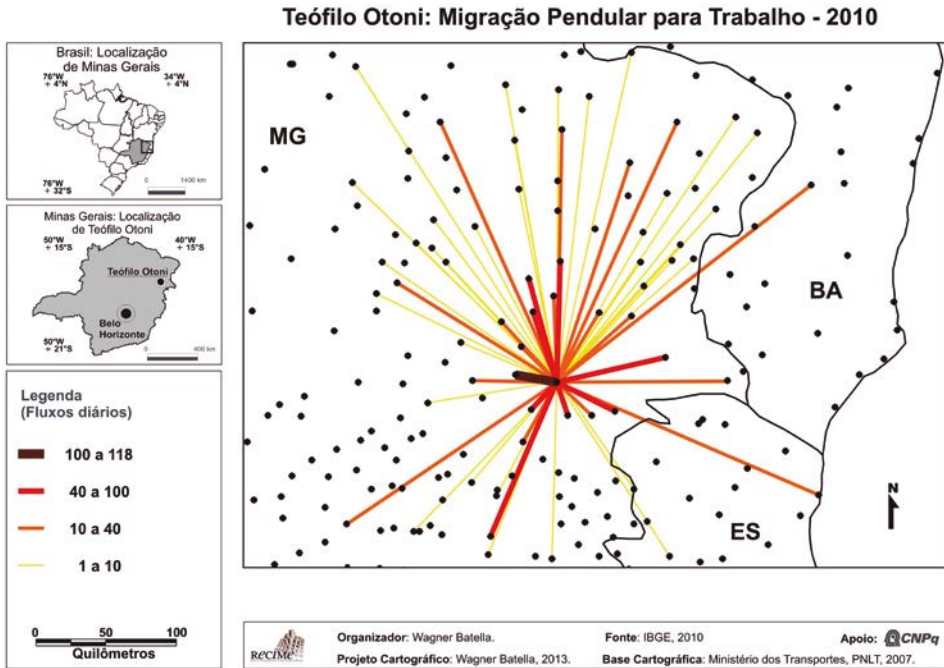
FIGURA 3



Uma primeira análise dessas representações mostra que a área de influência segue a mesma configuração, com peso maior sobre cidades localizadas a oeste, norte e leste de Teófilo Otoni, e menor em relação àquelas situadas ao sul. As figuras revelam, ainda, o surgimento de fluxos com cidades situadas em outros estados. Além disso, corroborando o crescimento quantitativo e qualitativo dos serviços ligados à educação, analisados anteriormente, observa-se o incremento das migrações pendulares motivadas por estudo. Na figura 2, que agrupava os deslocamentos pelos dois motivos, estudo e/ou trabalho, os fluxos mais intensos foram de até 107 pessoas por dia. Na figura 3, em que se analisa

apenas os deslocamentos por estudo, as trocas mais intensas alcançaram fluxos de 218 pessoas por dia. Tai informação é representativa de como a educação tem se configurado um importante setor das horizontalidades de Teófilo Otoni.

FIGURA 4



A figura 4, por sua vez, expressa a migração pendular por motivo de trabalho. A configuração da área de influência se mantém, com destaque para a centralidade que a cidade exerce no seu entorno imediato, além do fluxo intenso com Governador Valadares, o que permite inferir que as relações com essa cidade podem se justificar mais por relações econômicas que envolvem atuação de agentes de Governador Valadares que trabalham em Teófilo Otoni, do que pela oferta de serviços de educação por esta última.

4. Considerações finais

Visando elaborar uma síntese dessas discussões, destaca-se que as dinâmicas das verticalidades e horizontalidades analisadas aqui inserem a cidade de Teófilo Otoni, como apontou Santos e Silveira (2008 [2001]) e Sobarzo (2009), na “encruzilhada” desses dois conceitos, uma condição típica de cidades médias. Todavia, alerta-se que este processo

de compreensão das cidades médias na “encruzilhada das horizontalidades e verticalidades” em Teófilo Otoni não acompanha as tendências de outras cidades médias localizadas em diferentes porções do território brasileiro (Elias; Pequeno, 2010; Sobarzo, 2010; Lan *et al*, 2010; Soares *et al*, 2010; Ruiz; Vásquez; Fernández, 2012; Melazzo, 2012), notadamente naquelas onde houve expressiva modernização econômica. Em Teófilo Otoni há uma predominância de dinâmicas horizontais, em detrimento das verticais, o que demonstra que a compreensão dessa cidade como média passa precipuamente pelo entendimento das clássicas análises das relações entre cidade e região.

Considerando as dinâmicas entre as cidades da Mesorregião Vale do Mucuri, nota-se a forte assimetria da distribuição espacial das atividades econômicas, notadamente concentradas na cidade de Teófilo Otoni. Tal situação coloca essa cidade numa condição de responsabilidade perante as demais no que se refere à oferta de uma gama de bens e serviços. A ausência de sinergia nas interações entre as cidades faz com que o núcleo primaz seja “capturado” pela região, o que restringe um desenvolvimento equitativo entre as cidades do Vale do Mucuri.

5. Referências bibliográficas

- AMORIM FILHO, Oswaldo B. (1990): «A rede urbana da bacia do Mucuri». *Geografia & Ensino, Belo Horizonte*, n.10, v.3: pp. 26-36.
- BATELLA, Wagner. (2013): Os limiares das cidades médias: reflexões a partir da cidade de Teófilo Otoni-MG. Tese (Doutorado em Geografia) – FCT/UNESP, 228 p.
- BATELLA, Wagner. (2014): «Assimetrias das relações entre Verticalidades e Horizontalidades no estudo de cidades médias: problematizações a partir da cidade de Teófilo Otoni MG». *Revista GeoUECE*, v. 3, pp. 238-267.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. (1997): *Geografia Urbana*. 2.ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 444 p.
- BRANDÃO, Carlos A. (2007): *Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas: Editora da Unicamp, 238 p.
- BRASIL. (2005): Decreto 5.622, de 19 dez. 2005. Regulamenta o art. 80 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Diário Oficial, Brasília, 19 dez. 2005.
- CORRÊA, Roberto L. (1989): *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 96 p.
- CORRÊA, Roberto L. (2003): *Região e organização espacial*. 7ª Ed. São Paulo: Ática, 93 p.
- CORRÊA, Roberto L. (2010): “Inovações espaciais – algumas reflexões”. *Cidades*, v. 7: pp. 151-162.

- DINIZ, Alexandre Magno A.; BATELLA, Wagner B. (2005): «O Estado de Minas Gerais e suas regiões: um resgate histórico das principais propostas oficiais de regionalização». *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, v. 17, n. 33: pp. 59-77.
- ELIAS, Denise; PEQUENO, Renato B. (2010): «Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais». SPOSITO; Maria Encarnação B.; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. São Paulo: Expressão Popular, pp. 101-284.
- GEORGE, Pierre. (1983): *Geografia Urbana*. São Paulo: Difel, 236 p.
- GOLDENSTEIN, Léa; SEABRA, Manoel. (1982): «Divisão territorial do trabalho e nova regionalização». *RDG - Revista do Departamento de Geografia*, n.1: pp. 21-47.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. (1981): *Programa Estadual de Centros Intermediários – Diagnóstico Teófilo Otoni*. Belo Horizonte, FJP, 170 p.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (1980): *Censo Demográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (2010): *Censo Demográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro.
- INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS APLICADAS (MG). (1981): *Atlas das áreas de atuação de órgãos públicos no Estado*. Belo Horizonte, IGA, 66p.
- KAYSER, Bernard. (1980): «A região como objeto de estudo da Geografia». GEORGE, Pierre. *A geografia ativa*. São Paulo/Rio de Janeiro: Difel, pp. 281-334.
- MELAZZO, Everaldo S. (2012): «Marília: Especialização industrial e diversificação do consumo. Trajetórias de uma cidade média». SPOSITO; Maria Encarnação B.; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília*. São Paulo: Outras Expressões, pp. 161-280.
- LAN, Diana; LINARES, Santiago; NUCCI, Josefina; PONS, Magdalena L. (2010): «La lógica de La organización espacial em La ciudad de Tandil». ELIAS, Denise; SPOSITO; Maria Encarnação B.; SOARES, Beatriz Ribeiro. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Tandil e Uberlândia*. São Paulo: Outras Expressões, pp. 29-155.
- PATTINSON, William D. (1964): «The four traditions of Geography». *Journal of Geography*. 63 (5): pp. 211-216.
- PIRES, Cynthia. (2007): Estratégias de saúde da família na cidade de Teófilo Otoni -MG - Perspectivas geográficas no espaço intraurbano. Dissertação (Mestrado em Tratamento da Informação Espacial) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. 137 p.
- RAMIRES, Júlio César L. (2007): «Cidades médias e serviços de saúde: algumas reflexões sobre os fixos e os fluxos». SPOSITO, M. E. B. (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. 1ed. São Paulo: Expressão Popular, v. 1. pp. 173-186.

- RUIZ, Cristian H.; VÁSQUEZ, Federico A.; FERNÁNDEZ, Marta H. (2012): «Transformaciones urbanas em la ciudad de Chillán, Chile: lo local y lo tradicional frente a la influencia global». SPOSITO; Maria Encarnação B.; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília*. São Paulo: Outras Expressões, pp. 25-159.
- SANTOS, Mil ton. (1991): *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia*. 2ª Ed. São Paulo: Hucitec, 124 p.
- SANTOS, Milton. (2009): *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4º Ed. São Paulo: EDUSP, 308 p.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. (2008): *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 10. ed. Rio de Janeiro: Record. 473 p.
- SILVEIRA, Maria Laura. (2002): «Globalização, Trabalho, Cidades Médias». *Geo UERJ*. n. 11, pp. 11-17.
- SOARES, Beatriz R.; RAMIRES, Júlio C. de L.; OLIVERIA, Hélio Carlos M.; MELO, Nágela Aparecida; SOUZA, Marcus Vinícius M.; RIBEIRO FILHO, Vitor. (2010): «Uberlândia (MG): leituras geográficas de uma cidade média em transição». ELIAS, Denise; SPOSITO; Maria Encarnação B.; SOARES, Beatriz Ribeiro. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Tandil e Uberlândia*. São Paulo: Outras Expressões, pp. 157-285.
- SOBARZO, Oscar. (2009): «Passo Fundo: uma cidade média do sul do Brasil na encruzilhada das horizontalidades e das verticalidades». BELLET SANFELIU, Carmen; SPOSITO, Maria Encarnação B. (Org.). *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*. 1ª ed. Lleida: Edicions de la Universitat de Lleida / UNESCO, v.: pp. 145-158.
- SOBARZO, Oscar. (2010): «Passo Fundo: cidade média com funções comerciais, de serviços e de apoio ao agronegócio». SPOSITO; Maria Encarnação B.; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro. (Org.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional - Passo Fundo e Mossoró*. São Paulo: Expressão Popular, v.: pp. 29-100.
- SPOSITO, Maria Encarnação B. (2005): «A divisão territorial do trabalho e as cidades médias no Estado de São Paulo». *Caderno Prudentino de Geografia*, Presidente Prudente - SP, v. 26: pp. 169-180.
- SPOSITO, Maria Encarnação B. (2009): *Para pensar as pequenas e as médias cidades brasileiras*. Belém: FASE e UFPA, 57 p.
- SPOSITO, Maria Encarnação B. (2010): «Novas redes urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização». *Geografia*, Rio Claro, v. 35, n.1, jan./abr., pp. 51-62.

WILLIAM RIBEIRO DA SILVA

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil

O presente texto busca promover uma discussão acerca da nova composição das cidades médias em processo de reestruturação, de modo a apresentar questões e breves considerações sobre as novas dinâmicas, padrões de consumo e formas espaciais.

Como importantes empreendimentos imobiliários, os *shopping centers* passaram a fazer parte do cotidiano das cidades médias brasileiras somente após o início da década de 1990. Esses grandes equipamentos de consumo são instalados a partir de estratégias espaciais que se assemelham às lógicas utilizadas nas cidades dos Estados Unidos, como a escolha locacional em áreas periféricas ao tecido urbano, porém, com vias de acesso a áreas importantes da cidade e da região, exercendo assim forte influência na edificação dos arredores, com grande frequência, loteamentos fechados, hotéis e universidades privadas.

Os *shoppings centers* das cidades médias, geralmente resultantes de capitais locais, cresceram significativamente em variedade e em tamanho nos últimos vinte anos e passaram a atrair para elas o interesse de grandes grupos nacionais ou internacionais do

1 Texto resultante do desenvolvimento da pesquisa “Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo”, apoiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, coordenada pela Profa. Maria Encarnação Beltrão Sposito.

ramo. Após a análise de quatro deles – Multiplan, Sonae Sierra, Iguatemi e Alliansce – verificamos que, recentemente, passaram a incluir as cidades médias em suas áreas de investimentos. Para mensurar tais questões, buscamos verticalizar a análise junto aos *shopping centers* instalados e em instalação nas cidades de Londrina (PR), São José do Rio Preto (SP) e Uberlândia (MG), visando discutir a origem dos capitais, ramificações dos investimentos, estratégias espaciais urbanas, perfil socioespacial e seus papéis na reestruturação urbana.

1. *Shopping centers* e a formação de núcleos periféricos emergentes nas cidades médias

O centro da cidade se constitui como algo intrínseco à própria lógica que orienta o processo de urbanização, de modo que representa a possibilidade de realização de funções pertinentes a uma divisão territorial do trabalho, sendo o ponto principal de convergência e dispersão de bens e serviços, onde ocorre as relações dentro da totalidade composta pelos espaços urbano e rural.

Nesse sentido, não há como se pensar na existência de uma cidade que não tenha um centro, ou seja, que não possua uma área particularmente eleita pelos agentes econômicos ou políticos para concentrar equipamentos e ações e constituir-se como *locus* do poder emanado do território.

Na mesma lógica de raciocínio, tem-se, na sua contradição, a formação da periferia também como geneticamente associada ao processo de urbanização, lembrando que este é produzido por uma sociedade de classes e representa a materialização de suas relações através da divisão territorial do trabalho. A periferia, portanto, existe na sua relação direta com a área central da cidade, em seu sentido geométrico e socioespacial.

As pesquisas desenvolvidas acerca da cidade capitalista, no início do século XX, trouxeram um conjunto significativo de elementos para a reflexão sobre sua estruturação e sempre atribuíram importância destacada à configuração da área central e de seu CBD (*central business district*). Nos modelos aplicados de Ernest Burgess e Homer Hoyt, a área central comparece geometricamente no ponto central, com importância única na articulação com as demais áreas da cidade. No modelo apresentado por Harris e Ullman, dos múltiplos núcleos, há também a presença do centro como área de destaque, com a formação do CBD, porém, não posicionado no foco geométrico central, mas composto por um conjunto substancialmente mais complexo de articulações com o restante do tecido urbano.

Historicamente, por necessidades capitalistas já elencadas anteriormente, houve o desenvolvimento de processos de descentralização que permitiram uma maior difusão de equipamentos urbanos e de meios de consumo coletivos, atribuindo, aos agentes econô-

nicos, maior dinamicidade e eficiência, tanto na produção e na distribuição, quanto no consumo de mercadorias.

Larry O'Brien e Frank Harris (1991) trazem uma sistematização, em três fases progressivas, dos períodos e processos espaciais da descentralização das atividades comerciais na Grã-Bretanha, que pode contribuir para a compreensão das novas lógicas de estruturação urbana nas cidades médias brasileiras, mesmo que estejam tratando de uma realidade empírica díspar em formação social e econômica e, ainda, referindo-se às questões metropolitanas. Os autores chamam a atenção para o fato de que, na medida em que se tem o avanço do processo de descentralização, a complexidade urbana é ampliada e as diferenças sociais e econômicas emergem.

Assim, algumas áreas tornaram-se alvo de investimentos dos agentes econômicos que vislumbraram objetivos, tanto da esfera privada de relações – fixação de residências e demais meios de consumo cotidianos – quanto do campo econômico, na produção da cidade em seus diferentes significados.

O advento do automóvel e as melhorias no sistema de transporte promoveram uma melhora significativa na mobilidade urbana, o que permitiu a modificação da escala da produção da cidade, com a ampliação absoluta das distâncias e o processo da metropolização, além de alterações nas inter-relações na rede urbana. Conseqüentemente, há um rearranjo importante nas lógicas de produção da cidade e de sua organização interna e interurbana, aprofundando os processos de segregação espacial e de fragmentação urbana.

A descentralização, portanto, como um artifício capitalista para o incremento de suas condições de reprodução, não prescinde, porém, da manutenção de centros de convergência que desenvolvam funções de gestão territorial e de articulação urbana e interurbana. Assim, ainda que haja a descentralização, a área central da cidade continuará com destaque na atenção dos agentes econômicos e políticos. Em muitos casos, ocorreram processos de obsolescência de parte ou de toda a área central, com a emergência de outra que realizasse sua função, evidenciando uma migração de sítios. Situação bastante comum ao que se convencionou chamar de centros históricos. No entanto, por serem áreas geograficamente importantes e, por via de regra, amplamente dotadas de redes técnicas e de potencial logístico importante, voltam ao interesse capitalista por meio de práticas denominadas *gentrification*.

Dessa maneira, após os anos de 1970/1980, a cidade passou a ser produzida com uma periferia abundante, diferenciada entre setores de moradia das camadas de poder aquisitivo médio e alto, e outras, pauperizadas, constituídas de conjuntos habitacionais ou de ocupação irregular. Ocorre, então, a consolidação de uma periferia rica e uma periferia pobre, enquanto que a área central pode tornar-se, em alguns casos, empobrecida ou gentrificada.

A reestruturação urbana das cidades, atrelada às novas demandas da reprodução capitalista, intensifica esses processos e leva a uma movimentação espacial dos capitais que

reorientam as práticas urbanas cotidianas, bem como os vetores de expansão e valorização. Isso posto, o par centro e periferia é ressignificado, com novas dimensões e novos padrões de mobilidade e rotatividade urbanas.

Nesse contexto, o papel da rede urbana torna-se mais importante, pois revela a maior dinamicidade econômica do território, através das intermediações de circuitos produtivos e de consumo. As cidades médias, antes apenas centros de distribuição de bens e serviços de âmbito regional, assumem novos papéis, e a periferia da rede urbana também sofre drásticas alterações.

A rede urbana foi produzida no âmbito de uma centralização consolidada na cidade considerada como cabeça de rede, ou ponto de convergência e dispersão, que exercia um controle absolutamente hierárquico e rígido, próprio das economias de padrão fordista, papel exercido pelas metrópoles ou pelos centros de maior importância. Milton Santos (1982), refletindo sobre a constituição das cidades latino-americanas, apresentou uma caracterização dos tipos de cidades existentes, com a presença do que veio a denominar como metrópoles completas e metrópoles incompletas, distinguindo as que contam com todas as etapas de suprimento da população e as que não possuem indústrias consolidadas ou outros estágios das cadeias produtivas. Abaixo, na hierarquia, mostrou as cidades intermediárias e as cidades locais.

Uma rede urbana bastante macrocefálica não permite a fluidez econômica desejada no período atual, e a reestruturação mostra-se impositiva aos agentes que ingressam na nova lógica, seja por desenvolvimento próprio, seja por importação compulsória de lógicas externas, via aquisições, fusões, desmembramentos etc.

Assim, algumas cidades, antes localizadas na periferia da rede urbana, passam a receber investimentos e se transformam em lócus privilegiados de reprodução de capitais, o que reestrutura suas organizações internas.

Em momento de expansão econômica, como é o caso brasileiro na primeira década no século XXI, na escala da rede, cidades na periferia do sistema tornam-se também foco dos agentes econômicos quando, internamente, tanto nas metrópoles, quanto em algumas cidades médias de interesse, áreas pauperizadas ou mesmo rurais de suas periferias assumem destaque para investimentos.

Essas estratégias são largamente utilizadas pelos empreendedores de *shopping centers*, que produzem valor da terra em áreas até então não centrais. A consolidação de suas ações resulta em ganhos de complexidades das cidades e na formação dos núcleos periféricos emergentes. Estes nos impõem a redefinição das periferias, com a presença não só de *shopping centers*, que representam grandes investimentos, como também de loteamentos e condomínios fechados, redes hoteleiras e centros de convenção, universidades e institutos de pesquisa, numa gradativa rotatividade de usos da terra e do perfil socioeconômico, estabelecidos no período anterior.

Assim, guardadas as proporções e as lógicas escalares, metrópoles e cidades médias recebem investimentos consideráveis na reestruturação dos espaços e veem, crescentemen-

te, o ingresso de agentes externos interessados na nova fase de reprodução capitalista. Então, que periferia é essa?

2. *Shopping Centers* e a concentração dos agentes econômicos

Na formação dos núcleos periféricos emergentes, os *shopping centers* possuem papel fundamental, na medida em que formatam um padrão de valorização das terras urbanas e condicionam os eixos de expansão. No caso das metrópoles, constituem nós fundamentais para viabilizar as distâncias de deslocamentos cotidianos que chegam a 80 ou 100 km, servindo como pontos de consumo regionais e, por tal razão, carregando consigo as especificidades de padrão socioeconômico do bairro ou da área por eles centralizada, a exemplo daqueles com explícita especificidade socioeconômica, como o Fashion Mall (São Conrado – Rio de Janeiro); o Morumbi Shopping (Morumbi – São Paulo); o Grande Rio (São João de Meriti – Baixada Fluminense); o Shopping D (Canindé – São Paulo).

Nas metrópoles, a difusão de *shopping centers* permitiu, em muitos casos, melhor distribuição de bens e serviços, como cinemas e órgãos governamentais, sendo comum abrigarem escritórios da Polícia Federal, de empresas de energia etc. Porém, nas cidades médias, a escala territorial torna a presença de um ou dois grandes *shopping centers* como definidora da centralização de toda a cidade e da região, sendo, ao contrário da questão metropolitana, um elemento que reforça os maiores deslocamentos cotidianos, já que consumidores da cidade e da região passarão a frequentar aqueles espaços, ainda que residam a distâncias acima de 10 ou 20 km.

Considerando que os *shopping centers* são empreendimentos imobiliários, optamos por compreender algumas relações de configuração, bem como estratégias imobiliárias, presentes nas cidade médias em processo de reestruturação.

Os *shopping centers* são grandes equipamentos comerciais e de serviços, cuja produção, no espaço urbano, contempla, em geral, interesses fundiários e imobiliários relativos aos grandes empreendimentos, gerando impactos na estruturação do espaço urbano, o que varia segundo o porte de sua instalação e das cidades. Assim, por movimentarem muitos consumidores e frequentadores, mercadorias e capitais, expressam centralidades, em alguns casos, de alcance regional.

Nas palavras de Pintaudi (1987, p. 29), tal fato nos parece mais evidente, pois:

O *shopping-center* é um empreendimento imobiliário e comercial que permite a reunião em um ou mais prédios contíguos, das mais variadas lojas de vendas a varejo, diferentes umas das outras não só pelos tipos de mercadorias que comercializam (ainda que a presença de várias lojas do mesmo ramo possibilite a compra por comparação),

como também pela sua natureza (lojas de departamentos, supermercados, boutiques, serviços etc.).

Reynolds (1993) sintetiza a definição de *shopping centers* de maneira bastante objetiva, o que contribui para o nosso debate:

- France: a group of retail outlet usually built to a coherent plan and possessing common components and services (such as parking)... The Panorama census is limited to commercial centres larger than 5,000 m² Gross Leasable Area and /or 10 units (Panorama, 1991, 20).
- UK: “a centre should have at least 4,650 m² GLA, be built and let as an entity comprise three or more retail units. It should also include some planned pedestrian area outside the component shops or joint parking facilities.” (Hillier Parker, 1987, 43).
- Germany: “Shopping Centres are centrally planned, built and maintained developments which satisfy the short, middle and long term requirements (of consumers)”. They are characterized by:
 - A spatial concentration of specialist non-food, food or service outlets of various sizes;
 - A number of smaller specialist outlets in combination, as a general rule, with one or more dominant operator (such as a Warenhaus, Kaufhaus or SB-Warenhaus);
 - A large shared parking area;
 - A central management;
 - A set common functions (such as marketing and publicity for example); and – covering a selling area in excess of 10,000 m² or GLA of 15,000 m² (DHI, 1990, 13).

(Reynolds, 1993.)

Como se vê, algumas características de *shopping centers* podem ser extrapoladas a diferentes países, mas outras são relativas, como a questão do tamanho. Para o caso brasileiro, não há como considerar que sejam assim denominados empreendimentos com menos de 10.000 m² e que não tenham um conjunto significativo de lojas com grande diversidade funcional. Então, por se tratar de uma questão bastante subjetiva, à qual acreditamos não ser apropriado estabelecer um quantitativo de referência em vista das muitas variações na composição da rede urbana brasileira, optamos por adaptar a listagem disponibilizada pela Associação Brasileira de Shopping Centers (ABRASCE). Para escolher as cidades médias que comporiam o estudo, tomamos também a compreensão de não se tratar de uma questão numérica e quantitativa, mas, sim, de relatividade e compreensão da situação urbana, assim como do grau de complexidade da estruturação interna das cidades. Desse modo, excluímos as capitais dos estados e as cidades situadas nas áreas de influência direta das metrópoles.

Segundo dados da ABRASCE relativos a 2011, 268 *shopping centers* encontravam-se em operação no Brasil, com 74.575 lojas, 9,7 milhões de m² de ABL e uma estimativa de frequência da ordem de 329 milhões de pessoas por mês. Comparando esses números com pesquisa realizada por Pintaudi em 1989, nota-se como foi rápida a expansão desse tipo de empreendimento pelo Brasil, pois, naquele ano, existiam apenas 64 *shopping centers* no país.

Diante do contexto da reestruturação urbana e da potencial “interiorização” da economia, com a penetração de capitais que passam a buscar novas áreas para se reproduzir, há no Brasil, atualmente, um movimento importante de modificação das lógicas de localização de *shopping centers*, sendo que, ainda que o número de empreendimentos tenha aumentado de maneira acelerada nas metrópoles e nas capitais dos estados, sua presença em cidades médias (interior), quase inexpressiva em 1989 – apenas 19, quando da pesquisa de Pintaudi (1989 –, ampliou-se, passando a 57 novos shoppings, o que evidencia modificações significativas nos hábitos de consumo dessas localidades, bem como em suas estruturas urbanas.

Em alguns estados com rede urbana complexa, como nos casos de São Paulo e Minas Gerais e Rio Grande do Sul, percebe-se a existência de muitas unidades de *shopping centers* no interior, sendo 22, 5 e 8, respectivamente. Em outros, o número de unidades no interior chega a ultrapassar ao da capital do estado, como ocorre no próprio Rio Grande do Sul, em Santa Catarina e na Paraíba, onde há uma divisão de 50%.

Observando a instalação dos *shopping centers* nas cidades médias, nota-se que ela ocorreu bastante tempo após o seu surgimento nas metrópoles brasileiras, o que teve início com o Shopping Iguatemi, no ano de 1966, em São Paulo. Embora o primeiro deles no interior tenha sido implantando em Ribeirão Preto (SP), no ano de 1981, sua difusão ocorreu de maneira mais expressiva apenas após os anos de 1990. Quanto ao porte dos *shopping centers* das cidades médias, é possível avaliar que se trata de empreendimentos de grande vulto, com grande consumo de área (Tabela 2 e Mapa 2).

Quando se consideram as inaugurações de *shopping centers* previstas nas cidades médias brasileiras, deparamo-nos com um movimento bastante contemporâneo, pois é um processo que está se desenvolvendo em marcha acelerada, com um número representativo de novas unidades em implantação, implicando a utilização de grande quantidade de área bruta locável e a introdução de agentes externos atuantes na escala nacional nesse setor. Das 50 inaugurações previstas pela ABRASCE para 2011 e 2012, 12 ocorreram em cidades médias (24%), sendo que, do total de 1.417.811 m² de ABL utilizada, 472.548,50 m² referem-se a cidades médias (33,32%), evidenciando forte presença dos investimentos, que são dignos de nota.

Cidades como Londrina, Urberlândia, Ribeirão Preto, Blumenau, Resende, Campos dos Goytacazes, Parauapebas e Cabo Frio receberam, nesses dois anos, investimentos de empresas atuantes do setor em escala nacional, que as selecionaram por vislumbrarem vantagens competitivas nas cidades médias (Tabela 1).

TABELA 1. SHOPPING CENTERS EM INAUGURAÇÃO NAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS – 2011 E 2012

Nome Shopping	Cidade	ABL (área bruta locável)	Vagas Estacionamento	Lojas Âncoras	Empresa empreendedora (cidade da sede)
Boulevard Londrina Shopping	Londrina – PR	47.800,00	2.400	8	Sonae Sierra (São Paulo)
Uberlândia Shopping	Uberlândia – MG	43.600,00	2.500	–	Sonae Sierra (São Paulo)
Shopping Londrina Norte	Londrina – PR	35.000,00			Grupo Catuaí (Londrina)
Blumenau Norte Shopping	Blumenau – SC	34.000,00	1.200	7	Almeida Junior (São Paulo)
Via Vale Garden Shopping	Taubaté – SP	33.375,00			Tenco Reality (Belo Horizonte)
Porto Shopping Pelotas	Pelotas – RS	33.000,00	–	–	-
Shopping Center Iguatemi Ribeirão Preto	Ribeirão Preto - SP	32.500,00	–	–	Iguatemi (São Paulo)
Shopping Park Europeu	Blumenau – SC	32.000,00	1.620	2	Shopinvest/João Fortes (Rio de Janeiro)
Shopping Pátio Pinda	Pindamonhangaba – SP	25.000,00	–	4	-
Pátio Mix Resende	Resende – RJ	25.000,00	1.231	4	Pátio Mix Shopping Centers (Rio de Janeiro)
Shopping Pátio Botucatu	Botucatu – SP	25.000,00	1.700	5	JHF e AD Shopping (São Paulo)
Shopping Pelotas	Pelotas – RS	24.498,00	1.173	5	Josapar (Pelotas)

Pátio Chapecó	Chapecó – SC	20.000,00	-	-	King Participações e AD Shopping e (Chapecó e São Paulo)
Shopping Boulevard Campos	Campos dos Goytacazes – RJ	18.000,00	1.000	4	Aliansce (Rio de Janeiro)
Unique Shopping Parauapebas	Parauapebas – PA	14.500,00	650	3	Urbia Properties (São Paulo)
Park Lagos	Cabo Frio – RJ	27.500,00	1260	7	Shopinvest/João Fortes (Rio de Janeiro)

Fonte: ABRASCE, 2011 e Sites corporativos das empresas, 2011.

*A ABRASCE compõe a lista das inaugurações com os *shopping centers* em estágio de obras ou comercialização com previsão de abertura em 2011 e 2012.

O setor de *shopping centers* mostra-se progressivamente concentrado no Brasil, via fusões, aquisições e incorporações, ou mesmo por empreendimentos de grandes empresas que dispõem de significativa articulação no setor e de grandes capitais disponíveis, sendo bastante modernas e de capitais abertos, com negociação de ações na bolsa de valores.

Ainda que empresas de grande porte já tivessem direcionado seus investimentos a cidades médias, tais iniciativas constituíam apenas exceções. No momento atual, porém, um número considerável delas busca conquistar os mercados dessa escala de cidades, o que representa uma tendência do processo de reestruturação urbana e demonstra quais são as áreas de interesse selecionadas pelos capitais para suas reproduções (Quadro 1).

Os *shoppings centers* analisados nas cidades pesquisadas foram instalados em período posterior ao ano de 1990, o que de certa maneira demarca um recorte temporal à sua reestruturação urbana. A análise priorizou os *shopping centers* de Londrina, Uberlândia e São José do Rio Preto, três empreendimentos estabelecidos em cidade médias nos estados do Paraná, Minas Gerais e São Paulo, todas, porém, diretamente integradas à rede urbana comandada pela capital paulista, apesar das fronteiras político-administrativas dos estados. Localizam-se, portanto, na chamada Região Concentrada do Brasil e estão em processo de integração econômica com um conjunto significativo de empresas de grandes capitais nacionais e internacionais.

QUADRO I. PRINCIPAIS EMPREENDEDORAS DE *SHOPPING CENTERS*
NO BRASIL E AS OPERAÇÕES EM CIDADES MÉDIAS – 2010

Companhias	Unidades em operação	Início das operações	Área total (m ²)	Sede da Companhia	Unidades em cidades médias	Projetos e inaugurações em cidades médias
BRMalls	44	2006	1.259.000,00	Rio de Janeiro	-Londrina - PR -Maringá - PR -Uberlândia - MG -Caxias do Sul - RS -Juiz de Fora - MG -Piracicaba - SP -Sete Lagoas - MG	-
Multiplan	13	1977	530.000,00	Rio de Janeiro	-2 em Ribeirão Preto – SP	-
Aliansce Shopping Centers	13	2004	493.000,00	Rio de Janeiro	-Campina Grande - PB -Feira de Santana - BA	-Campos dos Goytacazes - RJ
Iguatemi	11	1979	380.000,00	São Paulo	-São Carlos - SP -Caxias do Sul - RS	-Ribeirão Preto - SP -São José do Rio Preto - SP
Sonae Sierra Brasil	10	1999	364.100,00	São Paulo	-Franca - SP -Santa Bárbara D'Oeste - SP	-Londrina - PR -Uberlândia - MG

Fonte: Sites corporativos das empresas, 2010 e 2011.

Os três *shoppings centers* selecionados apresentam as seguintes características:

- a. *Catuai Shopping Center* - Inaugurado no ano de 1990, o *Catuai Shopping Center*, construído pela Construtora Khouri, de capital local (Londrina), associada à

Catuai Construtora, Banco Pontual, Banco Multi Stock, Badressa Participações, Ceres Fundação, Fundação Braslight, PRHOSPER, Instituto Rhodial, Prebeg Caixa e Regius Sociedade. Demandou um investimento da ordem de 55 milhões de dólares, oriundos da Caixa Econômica Federal e dos fundos de previdência privada da Light e da White Martins. Possui uma área de 69.873,75 m² (área bruta locável somada à área bruta vendida)², com 249 lojas e 26 franquias, sendo cinco lojas âncoras, quatro “megalojas” e 266 lojas satélites; possui estacionamento para 2.700 automóveis. Conta com um fluxo de 200.000 veículos e uma frequência de 800.000 pessoas por mês, expressando uma centralidade de escala intraurbana e interurbana, ou seja, sua atração extrapola os limites de Londrina e alcança a população de outras cidades da região e de outros estados, sendo 78,64% oriunda de Londrina e 21,35% de outras cidades e estados (CATUAÍ SHOPPING CENTER, 2005)³. Em seus arredores, instalaram-se, posteriormente, duas universidades privadas, 24 loteamentos fechados e dois hotéis - Comfort Suítes (Rede Atlântica), com 122 acomodações e diária de 178 reais, e o Hotel Villalba (pequena rede com sede em Uberlândia), com 78 acomodações e diária de 71 reais. Foi recentemente adquirido pela BR Malls.

- b. *Rio Preto Shopping* - Reunindo 296 lojas e duas praças de alimentação em uma área de 50 mil metros quadrados, o Riopreto Shopping Center é responsável por mais de 2.500 empregos diretos, gerando uma das maiores arrecadações de impostos para nossa cidade, elevando o nome de São José do Rio Preto em todo o Brasil, pois influencia diretamente 250 cidades com população de 2,5 milhões de habitantes nos estados de São Paulo, Goiás, Triângulo Mineiro, Mato Grosso do Sul e Paraná. Cerca de 1.500.000 (um milhão e quinhentas mil) pessoas visitam o shopping mensalmente, visita esta facilitada pela sua localização nobre. Há 20 anos no mercado, o Riopreto Shopping Center tem uma área construída de 50 mil metros quadrados, em um terreno de 107 mil metros quadrados. Hoje, trabalham no estabelecimento cerca de 2,5 mil pessoas em vários setores. Conta com sete salas de cinema, praça de eventos, duas praças de alimentação, boliche computadorizado, e mais de 290 lojas. Para atender aos antenados com a moda, o Riopreto Shopping conta com lojas das melhores grifes nacionais e internacionais (RIOPRETOSHOPPING CENTER, 2010).
- c. *Center Shopping* - Inaugurado em 1992, sempre foi representativo no desenvolvimento de Uberlândia e região. Hoje, faz parte de um complexo *mixed use*, envolvendo compras, lazer, negócios e hospedagem, movimentando diariamente mais

2 Ressalte-se que houve, no ano de 2004, uma expansão de 21,04 % de área construída, considerando a inauguração do chamado “Catuaí Casa”, ou seja, um acréscimo de 12.147,78 m².

3 Segundo a ABRASCE (Associação Brasileira de Shopping Centers), o Catuaí Shopping Center é o que possui a maior área bruta locável do sul do Brasil (www.abrasce.com.br) (acesso em 10/10/2005).

de 30.000 pessoas. É um centro de moda, entretenimento e alimentação. O Center Convention e o Plaza Shopping Hotel (capital local), com 152 acomodações e diárias variando entre 233 e 521 reais, compõem este empreendimento (CENTER SHOPPING, 2010). Possui ainda em sua proximidade o Hotel Villalba (capital local), com 66 acomodações e diária de 81 reais.

- d. A BR Malls celebrou a compra de ações representativas de 51% da empresa que detém o Center Shopping em Uberlândia (MG). O valor da transação foi negociado em 204 milhões de reais. A BR Malls passará a ser responsável pela administração e comercialização desse empreendimento (Exame, 24/09/2010).

Nos três casos estudados, verificamos que são áreas onde consideráveis investimentos públicos e privados são aplicados em infraestrutura e novas edificações. Apresentam forte valorização do preço da terra urbana e conseguem atrair a instalação de empresas em seu entorno. Porém, os empreendimentos não atingem os patamares indicados por Hartshorn e Müller (1989) para serem chamados de *suburban downtown*, pois nenhum deles apresenta uma área que congregue investimentos comerciais, imobiliários e empresariais (gestão), não possuem área bruta locável superior a 90.000 m², nem os hotéis somam mais de 400 acomodações. O que se percebe, nas cidades médias, é que, embora haja um processo de concentração comercial e de investimentos imobiliários em áreas especialmente selecionadas e com nítidas estratégias de antecipação espacial, em termos empresariais – negócios, gestão, transações financeiras, escritórios, etc. – a concentração é predominante no centro principal – CBD.

Analisando os agentes econômicos, depreendemos um processo de concentração importante em curso no Brasil nos últimos anos. Os três shoppings selecionados foram produzidos por agentes locais, tendo sido expandidos e reformados diversas vezes, com vistas ao potencial de consumo regional. Em 2010 e 2011, respectivamente, o Center Shopping e o Catuaí Shopping Center foram adquiridos pela empreendedora BR Malls, sediada no Rio de Janeiro. Fenômeno já presente nas metrópoles brasileiras, ele se reproduz igualmente fora das áreas metropolitanas, quando, diante da diversificação do consumo e da ampliação do poder aquisitivo presentes nas cidades médias, os grandes capitais passam a ter interesse em nelas atuar, o que redefine os papéis regionais dessas cidades e seus potenciais de gestão territorial.

No caso do Catuaí Shopping Center, havia uma tendência de ampliação da escala de gestão regional, com a implantação, por parte do então grupo controlador, sediada em Londrina, de mais uma unidade na cidade, o Catuaí Norte, em obras, uma em Maringá, já em operação, e outros dois projetos, em Cascavel e Presidente Prudente. Todas as unidades, instaladas e em projeto, foram adquiridas pela BR Malls, representando uma ampliação territorial da atuação dos grandes capitais e revertendo a predominância da ação dos agentes locais nos *shopping centers* das cidades médias, configurada nos últimos vinte anos.

3. Considerações finais

Sabemos que há uma diferença significativa em termos de escalas dos processos espaciais, mas, também, da absorção destes nas cidades médias, pois pelas suas dimensões reduzidas em relação às metrópoles, ainda que em menores escalas, eles podem significar impactos profundos na estruturação das cidades médias.

Entre os elementos importantes para este debate estão os *shopping centers*, empreendimentos com finalidades imobiliárias e comerciais, oriundos das cidades estadunidenses nos anos de 1950 e 1960 e que chegaram às cidades médias brasileiras, com maior importância e influência apenas em 1990. A compreensão de tal influência precisa ainda ser aprofundada, de modo que a continuidade desta pesquisa deverá se ocupar do mapeamento preciso das atividades econômicas dos *shopping centers* e de suas respectivas áreas de entorno, bem como da análise dos empreendimentos instalados, no que concerne à origem dos capitais e investimentos, à relação com as demais áreas da cidade e aos fluxos de transporte urbano e interurbano.

Considerando, então, que para a formação de áreas que assumiriam a condição de núcleos periféricos emergentes, demanda uma grande complexidade de investimentos, constituindo uma concentração de bens e serviços que estariam direcionados aos consumidores de poder aquisitivo médio e elevado, teríamos uma abertura do debate sobre as cidades médias brasileiras, pois algumas delas já estão sendo, inclusive, absorvidas por capitais externos para a introdução de suas lógicas, o que tende a redefinir os espaços e constituir áreas consolidadas.

As cidades médias possuem, portanto, novos atributos em suas relações interurbanas e em suas estruturações internas, que avançam no sentido de produzirem espaços com a gestão total corporativa. Quanto mais se amplia a concentração e o poder dos grandes grupos, mais eles avançam demarcando os territórios com seus interesses, sobretudo nas cidades médias, onde o poder de defesa governamental é menor do que nas áreas metropolitanas, com uma difusão maior de investimentos e de capitalistas. Aliás, os capitais atuantes nacionalmente no setor de *shopping centers* são oriundos das metrópoles nacionais, o que reforça a articulação e o aumento de seu poder de gestão territorial.

Nessa perspectiva, as cidades médias, assumindo um padrão mais complexo de estruturação, vivenciam, concomitantemente, a ampliação das lógicas de desigualdade espacial e de implantação de filtros socioeconômicos para a frequência em determinadas áreas. Dessa forma, o direito à cidade é diminuído ao direito de consumo, e as cidades médias iniciam um processo de incorporação de práticas metropolitanas, mas com lógicas e escalas particulares, o que instiga mais e mais a continuidade da pesquisa.

Referências bibliográficas

- ABRASCE (2011). Site corporativo. Disponível em www.abrasce.com.br (acesso em 15/08/2011).
- HARTSHORN; MULLER. (1989) Suburban downtowns and the transformation of metropolitan Atlanta's business landscape. *Urban Geography*. vol. 10, 375-395.
- O'BRIEN, L. G. (1991) *Retailing: shopping, society, space*, London, Routledge.
- PINTAUDI, Silvana Maria. (1989) Templo da Mercadoria. Estudo sobre os shopping centers do estado de São Paulo. 156 f. (Tese de Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo.
- REYNOLDS, Jonathan. (1993) "The Proliferation of the planned shopping centre". BROMLEY, Rosemary D.; THOMAS, Colin J., 1993. *Retail Change. Contemporary issues*. UCL Press Limited.
- SANTOS, Milton. (1982) *Ensaio sobre a Urbanização Latino-Americana*. São Paulo: HUCITEC, 1982.

II

URBANIZACIÓN Y DINÁMICAS INMOBILIARIAS EN CIUDADES MEDIAS / INTERMEDIAS

1

PLANIFICACIÓN DE BASE EN CIUDADES INTERMEDIAS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, ARGENTINA. UNA HERRAMIENTA PARTICIPATIVA PARA EL DESARROLLO LOCAL

BRUNO REINHEIMER

**Dir. Provincial de Planificación Territorial,
Santa Fe, Argentina**

1. Características territoriales: ambiente, economía y sociedad

La provincia de Santa Fe, situada en el área territorial más dinámica de la República Argentina, se caracteriza por una importante diversidad natural y cultural. Si bien encuentra una constante en la configuración llana y extendida del territorio, posee características geográficas y climáticas disímiles. Una heterogeneidad que se manifiesta en todas las dimensiones que definen los asentamientos humanos: distribución social, identidad cultural, base económica, unidades ambientales predominantes, etc.

Con una extensión de 132.694 km², cifra que representa el 3,54% de la superficie nacional, Santa Fe alberga el 8,15% de la población del país, con un total de 3.200.736 habitantes (INDEC-IPEC, 2010). En función de estas cifras, la densidad media poblacional resulta de 24,1 hab./km².

Dicha población se distribuye a lo largo y ancho del territorio provincial de manera asimétrica, configurando un conjunto de 363 localidades determinadas por 51 municipios, es decir, aquellos distritos de más de 10.000 habitantes, y 312 comunas, correspondientes a distritos que no alcanzan los 10.000 habitantes. A su vez, los habitantes pueden encontrarse residiendo en zona urbanizada o bien dispersos o agrupados en zona rural.

La realidad demográfica responde a un territorio provincial que es profundamente rural y, a la vez, fuertemente urbanizado, con un 93% de la población concentrada en

áreas industriales, comerciales y de servicios (AA. VV., 2014). Esta doble condición, rural y urbana, es la que define su matriz de actividad agroalimentaria. Se apoya sobre un extenso frente fluvial de conexiones, transferencias y flujos macroeconómicos a lo largo de la cuenca del río Paraná, donde a su vez se asientan las ciudades más importantes.

Siendo la segunda economía del país en términos de producto bruto geográfico (AA. VV., 2013), detrás del aglomerado que conforman la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la provincia bonaerense, la fortaleza de Santa Fe radica en la diversificación de su producción, que constituye una síntesis de la articulación entre las principales explotaciones de recursos y la actividad industrial. Como complemento, sus 849 kilómetros de frente fluvial norte-sur sobre el río Paraná resultan clave para la comercialización, principalmente de materias primas, a partir de una gran dinámica portuaria que posibilita la embarcación de más del 70% de las exportaciones argentinas en agroalimentos.

La riqueza de recursos naturales y la diversidad cultural presente en sus habitantes le otorgan a la provincia una notable complejidad en toda su extensión territorial.

FIGURA 1. PANORAMA DE LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS, SOCIALES, AMBIENTALES Y ECONÓMICAS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE



Fuente: Gobierno de la Provincia de Santa Fe (2014).

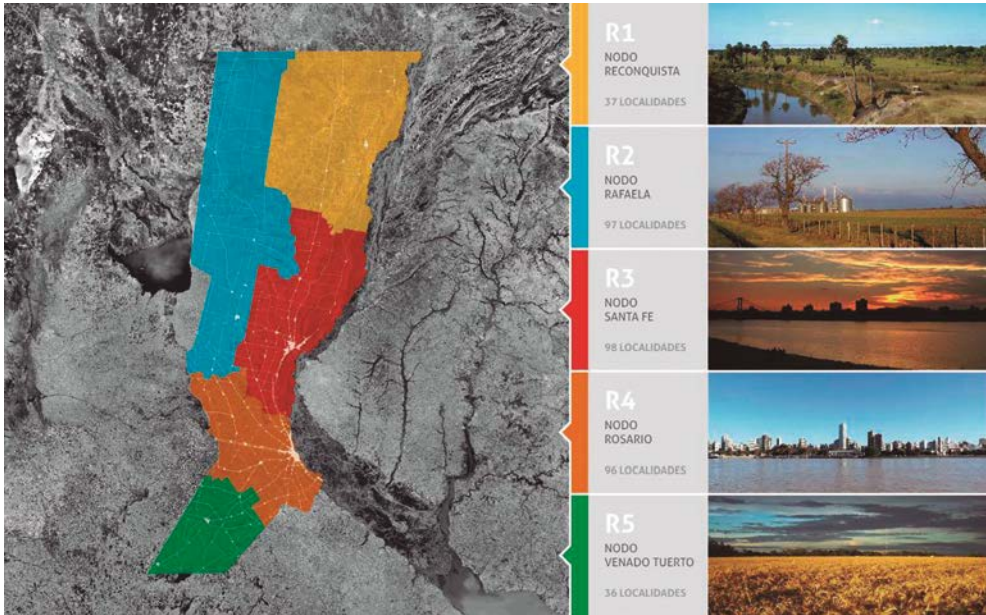
La conjunción de factores naturales y antrópicos también contribuye a visibilizar importantes asimetrías sociales y materiales presentes en el territorio, las cuales requieren un abordaje integral y sostenido en el tiempo.

2. Una nueva organización del territorio

Desde el año 2008, la provincia de Santa Fe inició una profunda transformación del estado, anclada en la regionalización como nueva modalidad de gestión territorial; la descentralización administrativa; la planificación estratégica como herramienta colectiva de decisiones, y la participación ciudadana que promueve la deliberación plural en un espacio público horizontal y democrático.

La regionalización, es decir, la organización del territorio provincial en cinco regiones, se entiende como una estrategia para integrar y desarrollar los pueblos y ciudades de la provincia potenciando sus recursos y capacidades económico-productivas. La premisa base de esta política «Cinco regiones, una sola provincia» (AA. VV., 2009) ha posibilitado identificar las diversidades, reconocer las particularidades, revalorizar el diálogo histórico entre sociedad y ambiente, y establecer una nueva escala intermedia de pertenencia e inclusión para los 51 municipios y las 312 comunas que la integran.

FIGURA 2. DEFINICIÓN EQUILIBRADA DE LAS REGIONES Y SUS CUALIDADES PAISAJÍSTICAS IDENTITARIAS



Fuente: Gobierno de la Provincia de Santa Fe (2014).

Esta forma de entender el territorio permitió organizar las políticas públicas de manera descentralizada, desde las fases tempranas de diagnóstico hasta la planificación, gestión e implementación concreta de respuestas, más cerca de la gente.

El abordaje iniciado en Santa Fe puede ser analizado en sus dos dimensiones de proceso y resultado. Como proceso, su implementación y despliegue en el territorio adquiere formas y modalidades innovadoras. Como resultado, ha generado el Plan Estratégico Provincial que —construido con la participación de los ciudadanos y ciudadanas, representantes de organizaciones de la sociedad civil y gobiernos locales— ha anclado la acción pública de gobierno, de manera inédita hasta el momento, bajo la mirada y la decisión ciudadana. Caracterizado por ser participativo, abierto y dinámico, el plan sigue siendo elaborado en conjunto con los actores sociales a través de asambleas ciudadanas, que generan demandas y promueven propuestas genuinas y consensuadas, instalándose como una herramienta de gestión que articula e interrelaciona áreas temáticas y acciones en el territorio. De esta manera es que se definieron 346 proyectos de escala provincial y regional, con un horizonte a 20 años.

La Visión 2030 del plan inaugura una segunda generación de la planificación estratégica, en donde toman relevancia los proyectos intangibles que priorizan la gestión relacional entre actores. De esta manera, se propone pasar de la planificación a la gestión.

El plan se organiza a partir de tres líneas estratégicas: línea I, territorio integrado, línea II, calidad social, y línea III, economía del desarrollo.

Dentro de la línea I, particularmente caracterizada por acciones de orden físico que dejan huella en el territorio, se ubica el eje del trabajo Planificación y Ordenamiento del Territorio, el cual reúne proyectos orientados a ordenar su crecimiento y desarrollo teniendo en cuenta realidades y potencialidades. Apuesta por articular acciones conjuntas de tipo público-público y público-privadas, que redunden en mejores condiciones de calidad de vida para los santafesinos y que contribuyan al desarrollo sostenible (AA. VV., 2012, pp. 168-169). En paralelo a la vigente planificación estratégica provincial por regiones, esto implica un salto de escala para acompañar, asesorar y capacitar a los gobiernos locales en sus procesos de desarrollo, considerando sus particularidades y brindando las herramientas técnicas y de gestión necesarias para su adecuado desenvolvimiento en el tiempo. Sobre todo porque, según las leyes orgánicas provinciales N° 2439 para comunas y N° 2756 para municipalidades, son los gobiernos locales los que tienen la capacidad de decisión directa sobre el crecimiento, ordenamiento y desarrollo de la ciudad y su jurisdicción territorial.

En este encuadre de trabajo, desde 2013 se encuentra en ejecución el programa «Planes Base en Ciudades Intermedias de la Provincia de Santa Fe», consistente en la implementación de un instrumento básico de planificación, orientado al abordaje de la complejidad de las ciudades con una franca actitud pragmática. Se trata de la aplicación del Plan Base, herramienta técnica simplificada y ágil, desarrollada por la Cátedra UNESCO UdL Ciudades intermedias: urbanización y desarrollo, dirigida por Josep

Maria Llop, con sede en la Universitat de Lleida, España. Su adopción apunta a dar respuesta a la frecuente escasez, ausencia u obsolescencia de instrumentos técnicos y/o normativos en las localidades. Se propone que desde las administraciones locales pueda elaborarse una propuesta de proyecto de ciudad a mediano plazo, con el fin de anticiparse a las transformaciones actuales y futuras con una mirada estratégica, a partir de comprender su estado de situación en función de los conflictos y potencialidades detectados. El Plan Base en Santa Fe significa el punto de partida de un proceso inédito de trabajo articulado intergubernamental, enfocado sobre el aspecto físico de las ciudades, en pos de garantizar el abordaje colectivo de la planificación urbana desde lo local, vincular estratégicamente y en forma concurrente las diversas escalas de actuación desde los distintos niveles de gobierno intervinientes, y a su vez promover la materialización de las transformaciones urbanas necesarias en cada localidad.

FIGURA 3. PIEZAS DE DIFUSIÓN DEL PROGRAMA PROVINCIAL DE PLANIFICACIÓN DE BASE



Fuente: Gobierno de la Provincia de Santa Fe (2014).

En el marco del Programa Internacional CIMES, la provincia de Santa Fe es el primer gobierno intermedio que asume el compromiso de acompañar los procesos de planificación urbana de los gobiernos locales pertenecientes al territorio provincial, a través de la herramienta Plan Base (Llop, 2013).

En paralelo, otra de las principales acciones impulsadas dentro de este encuadre de trabajo es el proyecto de Ley Provincial de Uso del Suelo y Hábitat, que tiene como principal objetivo promover la instalación de procesos sociales de construcción democrática y participativa del hábitat y ordenamiento territorial. Propone la creación de un conjunto de herramientas que aportan a la consolidación de un marco legal más equitativo en materia de acceso al suelo, y crea un conjunto de instrumentos de gestión social, urbana y fiscal que contribuyen a garantizar el derecho constitucional a la vivienda y al hábitat digno.

De esta manera, en un contexto históricamente deficitario y desactualizado en materia de legislación vigente, las políticas regionales de planificación de base en ciudades intermedias vienen a contribuir a los objetivos del mencionado proyecto de ley. De hecho, constituyen el primer paso hacia el posterior desarrollo de planes urbanísticos actualizados, con validez normativa, que permitan garantizar y conducir las transformaciones territoriales necesarias en el marco del actual contexto temporal y geográfico hacia una mejora gradual en la calidad de vida de sus habitantes.

3. Ciudades intermedias

3.1. Concepto

Las ciudades intermedias deben ser cada vez más importantes para el urbanismo, ya que alojan la mayoría de la población urbana del planeta.

Su adecuada definición depende no solo del volumen demográfico y una determinada dimensión física, coherentes con el contexto social y geográfico, sino, y sobre todo, de las funciones que desarrollan: el papel de mediación en los flujos (bienes, servicios, economía, información, innovación, administración, etc.) entre los territorios urbanos y rurales que conforman su área de influencia, y con otros centros o áreas de proximidad. Funciones de intermediación que llegan a darse, además, entre espacios locales/territoriales y regionales/nacionales, e incluso globales (Llop y Bellet, 2003).

En este sentido, actualmente las ciudades intermedias se constituyen como centros de interacción social, económica y cultural; como centros de bienes y servicios para la población de la ciudad y de localidades cercanas, sean asentamientos urbanos o rurales, generando focos de articulación y conexión territorial.

En cuanto a la dimensión física de la ciudad, es importante hacer referencia a una escala amable, considerando la proximidad como un factor de calidad de vida. Muchas veces se citan las desventajas, porque en un espacio reducido las ofertas de servicios y oportunidades suelen ser *a priori* limitadas. Sin embargo, el calibre moderado de una ciudad puede verse también desde sus ventajas:

- Permite que la localidad sea más accesible, muchas veces fomentando el transporte en bicicleta o a pie, aprovechando las menores distancias para el desplazamiento de sus habitantes y garantizando, de esta manera, mayor agilidad en el acceso a los equipamientos.
- La adecuada relación de tiempos y desplazamientos suele combinarse con otros factores: mejores relaciones con el ambiente natural, bienes y servicios, espacios recreativos, etc., que en conjunto redundan en una oferta de buenos estándares de vida.
- La relación más cercana de los ciudadanos con los espacios comunitarios fomenta la integración ciudadana, lo cual promueve una mayor apropiación colectiva del territorio.
- Las relaciones de proximidad entre los ciudadanos y los espacios comunes es condición necesaria para imaginar proyectos y diseñar escenarios de desarrollo que afiancen la identidad local y promuevan el arraigo cultural y patrimonial.
- También suelen presentarse actividades generadoras de empleo y oportunidades para la reproducción de proyectos y soluciones innovadoras de impacto relevante en todo el territorio.

Sin embargo, para las administraciones locales correspondientes existen retos y debilidades. Los ingresos, tasas de servicios e impuestos se reducen en un alto porcentaje en comparación con las grandes ciudades, lo que conlleva tener mayores costos y menores capacidades de inversión en servicios públicos. Por otra parte, la capacidad administrativa es muchas veces limitada e insuficiente y es menos influyente la decisión política a nivel regional y nacional, lo cual condiciona la gestión.

3.2. Aprendizaje a partir de experiencias en red

Según Sara Hoefflich, de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, organismo internacional al que Santa Fe se asoció en 2013 para compartir y visibilizar su experiencia de trabajo, es necesario comprender las características principales y el papel de las ciudades intermedias, para fomentar el intercambio de experiencias y prácticas, la revisión y enriquecimiento de los programas de asociaciones de gobiernos locales, y así poder estimular un debate sobre el uso de la planificación urbana estratégica como una herramienta que prioriza acciones. De hecho, a pesar de que estas ciudades representan grupos muy diversos, hay numerosas similitudes en su dimensión global en términos de retos y oportunidades, y en lo relativo a los sistemas urbanos y territoriales que las distinguen. Por lo tanto, con el fin de abordar la planificación desde el desarrollo sostenible, respondiendo a las demandas de la población urbana y rural, las ciudades intermedias deben tener su propia voz en el debate sobre la urbanización. Consciente de ello, CGLU ha manifestado que son cada vez más los gobiernos locales dispuestos a participar en la generación de políticas de planificación urbana y estratégica concurrentes, que mejoren la articulación con el Estado.

Cuando hablamos de multigobernanza hablamos de romper jerarquías, de horizontalidad entre administraciones con diferente capacidad financiera y técnica. En este aprendizaje mutuo, tanto los equipos locales como los del gobierno provincial demuestran a la comunidad internacional un camino de innovación y desarrollo, reconociendo la capacidad de cada uno de ellos a la hora de desarrollar políticas innovadoras en beneficio de sus conciudadanos (Hoefflich, 2014).

3.3. Ciudades intermedias en Santa Fe

La configuración del territorio provincial, en lo referente a las infraestructuras de movilidad y a su desarrollo social y económico-productivo, pone de manifiesto la centralidad de sus principales núcleos urbanos. Entre ellos se destacan: Rosario, en el sector suroeste, cuya área metropolitana concentra aproximadamente 1.500.000 habitantes; Santa Fe de la Vera Cruz, en el sector centro-este, capital provincial que junto a su aglomerado urbano ronda los 500.000 habitantes; y las ciudades de Reconquista, Rafaela y Venado Tuerto, en el rango de 60.000 a 100.000 habitantes. Por sus dinámicas de desarrollo y localización, estas ciudades funcionan como articuladoras de bienes y servicios, producción, información y recursos del territorio.

Mientras que las densidades medias de población en los departamentos de Rosario y de La Capital son de 634,1 habitantes/km² y 170,8 habitantes/km², respectivamente, el promedio del resto de la provincia es de solo 11,58 habitantes/km². Estas características dan cuenta de una profunda asimetría territorial, que se complica por la existencia de zonas modernizadas con un alto nivel de servicios y otras con evidentes carencias de desarrollo.

Según la legislación provincial, las 363 localidades tienen diferentes categorías, presupuestos y estructura administrativa de acuerdo a su volumen demográfico. Se denominan municipios de 1ª categoría las localidades con más de 200.000 habitantes (en este caso solo Rosario y Santa Fe de la Vera Cruz); municipios de 2ª categoría aquellos de entre 10.000 y 200.000 habitantes; y finalmente comunas aquellas de menos de 10.000 habitantes.

En virtud de esta clasificación, en la provincia de Santa Fe consideramos ciudades intermedias a las localidades que cumplen un rol de articulación de bienes y servicios involucrando otros territorios urbanos y rurales además del propio, característica que en general es propia de los municipios de 2ª categoría.

Su distribución geográfica, relativamente equidistante entre sí hacia el interior de la provincia, se combina con una oferta general de bienes y servicios que da cuenta de su rol de referencia territorial. También su estructura administrativa es más fuerte que la de las comunas, aunque menor que la existente en los municipios de 1ª categoría. De hecho, en cuanto a las capacidades de gestión administrativa, son ciudades que se encuentran dentro de un proceso de consolidación y fortalecimiento técnico, financiero y político.

3.4. Crecimiento demográfico: nuevos desafíos

Para el diseño e implementación de esta iniciativa, el gobierno provincial tomó como referencia las previsiones del Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (UN-HABITAT, 2007), que proyectan un alto crecimiento de la población para las próximas décadas, concentrado en las áreas urbanas de los países menos desarrollados. De hecho, pasaron ya ocho años desde que el planeta atravesó en silencio un acontecimiento histórico: la población mundial que vive en ciudades superó a la población rural, con una previsión de alcanzar un 60% en el año 2030 y un 70% en 2050. En el contexto latinoamericano la situación resulta aún más significativa, puesto que la población urbana promedio alcanza el 80%. Argentina es uno de los países más urbanizados del continente, con una tasa que ya supera el 90%, mientras que la provincia de Santa Fe en particular registra actualmente un 93% de personas viviendo en ciudades (AA. VV., 2009, p. 12). Frente a este fenómeno demográfico, las ciudades y pueblos demandarán mayor cantidad de servicios e inversiones para hacer frente a los múltiples desafíos derivados.

En particular, dichas previsiones indican, además, que en la actualidad más del 50% de la población urbana del mundo vive en ciudades intermedias.

Según el censo nacional de población (INDEC, 2010), en la provincia de Santa Fe, durante los últimos diez años, el 66% de las localidades con más de 10.000 habitantes creció por encima del promedio provincial, que fue del 0,7% anual, llegando a registrarse casos de hasta el 4,2% en ciudades del área metropolitana de Rosario. También las ciudades con poblaciones de entre 50.000 y 100.000 habitantes alcanzaron un crecimiento anual mayor a la media.

Este crecimiento sostenido en nuestras ciudades ha generado una fuerte demanda de suelo, situaciones de especulación sobre el valor de la tierra, desordenados procesos de urbanización con conflictos de accesibilidad, fenómenos de segregación socioespacial, informalidad en la tenencia del suelo urbano, dificultades en el acceso a bienes y servicios básicos de salud, transporte, educación y trabajo, y la emergencia de problemáticas sociales directamente derivadas de la falta de integración social. Esto implica el reto de enfrentar las nuevas tensiones, cambios y transformaciones de manera prioritaria, con mecanismos ágiles de planificación y gestión que incluyan participación ciudadana e instrumentos normativos y regulatorios más acordes a la realidad.

4. Estrategia en red de aplicación del Plan Base

La sistematización y puesta en funcionamiento del Plan Base en ciudades intermedias de Santa Fe, de forma coordinada entre las localidades seleccionadas y progresiva sobre la totalidad de ciudades identificadas, ha requerido desde la gestión provincial una serie de estrategias fundamentales que garanticen avances concretos en el proceso de trabajo,

a partir del cumplimiento de metas periódicas. Se aspira al fortalecimiento de los gobiernos locales y a instalar la cultura de la planificación urbana en Santa Fe, lo cual requiere no solo impulsar el proceso, sino asegurar su continuidad.

Para lograrlo es necesario involucrar diversos actores del ámbito político y técnico, porque un plan elaborado por técnicos necesariamente requerirá de decisión política y de un claro liderazgo, frente al desafío de instalarlo en la sociedad como proyecto de ciudad. Pero a su vez un plan que emane exclusivamente del círculo político será frágil en términos de continuidad, si no involucra a referentes de carrera que puedan aportar mayor permanencia, además del conocimiento técnico y empírico necesario.

4.1. Actores involucrados

4.1.1. Intendentes

Asumen el compromiso de liderar el Plan Base de su ciudad y capitalizar los resultados derivados, a partir de la firma de un acta de adhesión formal al programa.

4.1.2. Equipos técnico-ejecutivos de los gobiernos locales

Cuentan con la capacidad técnica crítico-reflexiva para asumir la elaboración del Plan Base. Deben constituirse bajo un esquema mixto de dos a cuatro integrantes, incluyendo referentes técnicos de la plantilla permanente y otros pertenecientes a la gestión política. A los primeros se los asocia con una prolongada experiencia, conocimiento profundo del territorio y posibilidad de continuidad del plan más allá de los tiempos de gestión, mientras que de los segundos depende alcanzar un resultado que tenga la aceptación y conformidad de la máxima autoridad local para su liderazgo.

4.1.3. Equipo técnico-ejecutivo provincial

Tiene a su cargo la coordinación del programa, la organización de las sucesivas instancias de trabajo, el seguimiento institucional y el asesoramiento técnico permanente a los equipos locales.

4.1.4. Cátedra UNESCO UdL de la Universitat de Lleida, España, Ciudades intermedias: urbanización y desarrollo

Siendo el ámbito generador de la herramienta Plan Base, sus principales referentes asumen el compromiso de brindar asesoramiento técnico en instancias clave del proceso de trabajo, sobre todo en aquellas modalidades de interacción en red que implican actividades colectivas con la totalidad de los equipos técnicos para avanzar de forma coordinada sobre sus respectivos planes.

4.1.5. Ciudades y Gobiernos Locales Unidos - CGLU

Apoya la cooperación internacional y facilita la creación de redes para desarrollar las capacidades de los gobiernos locales. En este caso, posibilita la visibilidad de los Planes Base elaborados y la integración de las localidades seleccionadas al debate internacional sobre ciudades intermedias a partir de los resultados de planificación que hayan alcanzado.

4.2. Ventajas de su aplicación sistematizada

La instrumentación de este documento guía de planificación urbanística y/o física encierra una serie de ventajas evidentes para el caso de Santa Fe:

- Incluye principios y criterios de desarrollo sostenible y planificación estratégica, siendo concurrente con el Plan Estratégico Provincial - Visión 2030.
- Permite a estas ciudades analizar su condición urbana actual, conducir una reflexión integral y definir las actuaciones prioritarias, operando bajo una lógica de diagnóstico integral, mirada estratégica y priorización de propuestas que impliquen desarrollo.
- Significa el inicio del camino hacia la planificación urbanística para aquellas ciudades que no cuentan con una tradición en este aspecto, mientras que para las que sí la tienen implica una oportunidad de revisión crítica del camino recorrido hasta el momento.
- No condiciona, sino que habilita etapas posteriores de planificación urbana, más complejas y particularizadas.
- Intensifica la articulación necesaria entre provincia y municipios de manera equilibrada por regiones, abordando en este caso la escala urbana.
- Permite fortalecer el concepto de red de ciudades en todo el territorio provincial, a partir del involucramiento progresivo de técnicos locales con propuestas para sus propias ciudades, lo cual retroalimenta el programa año a año en términos de identificación de problemáticas y conflictos actuales, revisión de buenas prácticas, discusión de enseñanzas y aprendizajes colaborativos.

4.3. Etapas de implementación

Se trabaja de manera equilibrada en términos territoriales, involucrando ciudades que cumplan con los siguientes criterios:

- Cuenten con una administración local con capacidad técnico-ejecutiva suficiente para llevar a cabo el proceso de trabajo.
- Independientemente de su tamaño, funcionen como centro de intermediación con otros territorios y/o localidades.
- No cuenten con avances significativos en materia de planificación urbana y territorial, o bien se encuentren en un estadio inicial. Según esto, el programa no alcanza a

aquellas ciudades intermedias que ya cuentan con una tradición consolidada en esta materia: Santa Fe de la Vera Cruz, Rosario, Rafaela y Venado Tuerto.

4.3.1. Primera etapa

Involucra a cinco ciudades intermedias, una por cada región: Las Toscas (R1), Tostado (R2), Santo Tomé (R3), Casilda (R4) y Villa Cañás (R5).

4.3.2. Segunda etapa

Involucra a trece localidades, manteniendo los criterios de equilibrio territorial: Reconquista-Avellaneda (conurbación), Vera; San Cristóbal, San Jorge; San Carlos Centro - San Carlos Sud (conurbación), Laguna Paiva; Alcorta, Carcarañá, El Trébol; Chañar Ladeado, Wheelwright.

4.4. Esquema participativo gradual y alcance progresivo de consensos

En cada localidad se fomenta un proceso participativo gradual en torno al Plan Base Preliminar elaborado por el equipo técnico-ejecutivo local para garantizar acuerdos a partir del involucramiento de actores claves del territorio:

4.4.1. Acuerdo interno municipal

Implica la revisión y eventualmente ajustes para alcanzar una versión consensuada hacia el interior de la gestión local, involucrando a todas o a la mayoría de las áreas municipales intervinientes (planeamiento urbano, obras y servicios públicos, medioambiente, economía, desarrollo social, gobierno, etc.).

4.4.2. Legitimidad social a partir del conocimiento público y la participación ciudadana

Conlleva publicar y difundir el Plan Base como un eslabón de la serie de publicaciones locales que coordina y financia el gobierno provincial, encabezar desde el municipio su presentación pública en la ciudad, someterlo a discusión y eventuales ajustes por parte de la ciudadanía, y finalmente abrirlo a un taller participativo de priorización de proyectos y sugerencia de nuevos, entre otras alternativas.

4.4.3. Institucionalización y aprobación total o parcial del Plan Base

Precisa el involucramiento del restante arco político local (consejo municipal, senadores y diputados departamentales, etc.), con la expectativa de que el Plan Base pueda ser institucionalizado total o parcialmente a partir de la actualización de la normativa urbanística local.

4.5. Derivaciones del Plan Base

4.5.1. Planificación y gestión urbanística:

Promoción para la actualización de normativas urbanísticas: ordenanzas municipales, creación o renovación de plan regulador, código urbano, reglamento de ordenamiento urbano/rural, etc.

4.5.2. Planificación y gestión estratégica

Gestión compartida, confluyente y coordinada de proyectos estratégicos, con vistas a su efectiva concreción. Esto implica la evaluación de herramientas financieras presentes en los distintos niveles gubernamentales (local, provincial, nacional) u organismos internacionales.

4.6. Impacto del Plan Base en cada ciudad

4.6.1. A corto plazo

Orienta, guía, perfila la toma de decisiones diarias sobre el territorio, evitando comprometer en el tiempo el proyecto de ciudad deseado y verificado técnicamente.

4.6.2. A mediano plazo

Constituye la base de un Plan de Ordenamiento Territorial o Plan Director Urbanístico renovado.

4.7. Encuadre normativo

Si bien se ha adoptado la metodología Plan Base para ser empleada como un instrumento de discusión y generación de consensos sobre un proyecto de ciudad de mediano plazo, en su elaboración debe manifestar un conocimiento y adecuación general a las normativas y reglamentaciones vigentes, provinciales y locales, principalmente aquellas con implicancias directas sobre la cuestión física del territorio. Entre las normas provinciales vigentes se destacan:

- Ley N° 2.439: Orgánica de comunas.
- Ley N° 2.756: Orgánica de las municipalidades. Reformas.
- Ley N° 10.000: Intereses simples y difusos.
- Ley N° 10.552 y Reglamentación: Conservación y manejo de suelos.
- Ley N° 11.273: Utilización de productos fitosanitarios.
- Ley N° 11.525: Parques y áreas industriales.
- Ley N° 11.717, reglamentación y modif.: Medio ambiente y desarrollo sustentable.

- Dec. N° 7.317/67: Normas para anteproy. de planes estructurales de desarrollo urbano.
- Reglamento tipo de loteos y urbanizaciones para comunas y municipios.
- Reglamento mínimo de edificación para comunas de la provincia.

FIGURA 4. PLAN BASE DE LA CIUDAD DE LAS TOSCAS, EL PRIMERO PRESENTADO PÚBLICAMENTE EN COMUNIDAD POR PARTE DEL MUNICIPIO EN 2014



Fuente: Gob.de la Provincia de Santa Fe - Municipalidad de Las Toscas (2014).

5. Primeros resultados

Al tratarse de un programa genérico de aplicación progresiva con criterios comunes para el conjunto de ciudades, el cual hoy presenta cierto grado de avance, se pueden comenzar a cosechar resultados a partir de los diferentes casos trabajados.

El balance general arroja numerosas problemáticas urbanas, muchas de ellas comunes entre casos, y en respuesta a ello, diversas estrategias, propuestas y soluciones desde los equipos técnicos locales, que quedan plasmadas en los correspondientes planes base finales o bien en aquellos en proceso de elaboración.

5.1. Impacto urbano del transporte vial de cargas

Esta problemática recurrente implica la circulación dentro de la planta urbana de camiones y vehículos pesados con todo tipo de cargas (peligrosas, sucias, etc.), vinculados al movimiento de egresos e ingresos de plantas industriales y edificios de servicios que no deberían funcionar en el ejido urbano.

Las estrategias planificadas varían en función de la magnitud del impacto y de los plazos reales de concreción: proyectos de circunvalación y rondas viales para derivar las cargas por fuera del perímetro de la ciudad, determinación de caminos periféricos alternativos para descomprimir el tránsito de camiones, introducción de calles colectoras y obras complementarias sobre la vía de circulación conflictiva, etc.

5.2. Impacto urbano del transporte ferroviario de cargas

Este aspecto, muy recurrente sobre todo en ciudades del sur provincial por la riqueza del suelo pampeano y los altos niveles de producción agrícola, atenta contra la seguridad y la dinámica natural cotidiana de las ciudades. Más aún teniendo en cuenta que los predios ferroviarios se encuentran ubicados mayoritariamente en el centro de las plantas urbanas, como consecuencia de haber sido prácticamente fundacionales de muchos de estos centros urbanos de indudable origen ferroviario.

Para contrarrestar este impacto negativo han surgido diversas propuestas que varían en sus plazos de concreción: proyectos de ejecución de *bypass* ferroviarios acercando las vías a las vialidades externas a la planta urbana, negociación de ventanas horarias con empresas concesionarias del servicio de cargas, para condicionar el tránsito a los horarios nocturnos menos desfavorables para la vida en la ciudad, etc.

5.3. Consecuencias urbano-ambientales de actividades de alto impacto

Se detectaron algunos casos de industrias, nodos logísticos, playas de maniobras, plantas acopiadoras de granos y áreas de disposición y tratamiento de residuos con impactos urbanos negativos, no solo por la penetración del transporte de cargas, sino también por la generación de ruidos molestos y olores desagradables a partir de la dirección de los vientos predominantes, contaminación y polución general del aire, contaminación de napas freáticas subterráneas y cursos de agua, etc.

Las propuestas van desde las decisiones más radicales y de largo plazo, como el traslado fuera de la ciudad de fábricas e industrias a parques y áreas industriales aptas, u otras que impulsan acciones de mitigación y reducción progresiva del impacto de estas actividades (optimización de procesos, producción más limpia, tratamiento de gases y efluentes, etc.).

5.4. Presencia incompatible de ciertas infraestructuras de servicios

En algunas ciudades permanecen tendidos troncales infraestructurales atravesando el ejido urbano (energía eléctrica de media y alta tensión, por ejemplo), incompatibles con la salud de la población por las consecuencias que produce la exposición humana prolongada a fuentes de radiación electromagnética, debido a que algunas de las antiguas estaciones transformadoras han quedado con el tiempo absorbidas por el crecimiento de la ciudad.

En respuesta a este aspecto se ha planteado la necesidad de gestionar el traslado de dichos tendidos a áreas no urbanizadas, acompañando por ejemplo las trazas de carreteras y rutas de conexión territorial, los trazados ferroviarios, etc.

5.5. Disponibilidad condicionada de servicios básicos

El abordaje de las ciudades participantes visibiliza algunos déficits en el acceso equitativo a servicios básicos como agua potable, e incluso tendidos de gas y energía que permitan potenciar el crecimiento y desarrollo económico de las ciudades.

Actualmente existen grandes obras de infraestructura en marcha, a escala provincial y regional, que apuntan a extender las redes territoriales de abastecimiento de servicios (grandes acueductos, gasoductos, generación y distribución de electricidad, etc.). Todas ellas son obras de largo aliento, que se encuentran en distintos grados de concreción.

Como alternativa, a partir de los Planes Base han surgido propuestas locales que exploran la posibilidad de cogeneración a partir de fuentes de energía alternativas, siempre en función de la viabilidad que presenta cada territorio: parques solares para la genera-

ción de energía fotovoltaica, energía eólica, biomasa, biogás, etc., con la consecuente elección de suelo disponible para una posible instalación (terrenos laterales a las vías rápidas de vinculación territorial, terrenos próximos a parques y áreas industriales, entre otros).

5.6. Problemas de escurrimiento hídrico en áreas urbanas y rurales

La alteración repentina de los regímenes pluviales y su impacto en los cauces hídricos naturales, atribuible en gran parte al cambio climático, ha venido produciendo situaciones de emergencia puntuales en algunas áreas de la provincia, viéndose afectadas por inundaciones algunas superficies rurales pero también áreas urbanas.

Si bien las ciudades no están diseñadas en función de fenómenos climáticos tan extremos y aislados, que muchas veces no registran precedentes históricos, algunas de ellas han aprovechado la herramienta y la prioridad social que tiene esta problemática para hacer una revisión de su infraestructura general de desagües. Particularmente, los trazados, ya sea subterráneos o a cielo abierto, surgiendo algunos proyectos complementarios para instalar la problemática de este tipo de contingencias y mejorando el escurrimiento natural de las aguas: aumento de secciones en canales a cielo abierto, plan de mantenimiento, preservación de la capacidad de carga de reservorios, liberación de suelo que naturalmente es superficie de libre escurrimiento.

5.7. Accesibilidad deficitaria a equipamientos

Una de las principales políticas provinciales de los últimos años es la obra pública, a partir de la prioritaria dotación de infraestructuras y equipamientos que garanticen el acceso equitativo de los santafesinos a bienes y servicios de calidad (salud, educación, justicia, cultura y espacios públicos, hábitat, etc.). Muchas de estas obras tienen impacto directo y puntual en las ciudades, lo cual requiere el involucramiento local que permita situar la obra en función de la complejidad de la ciudad. El Plan Base es una herramienta fundamental a estos fines, puesto que el análisis físico de todos los componentes urbanos visibiliza la necesidad o no de obras complementarias de soporte, con el fin de mejorar la integración del nuevo equipamiento a la ciudad a partir de un trabajo articulado regional-local.

Entre los proyectos urbanos surgidos de este análisis podemos mencionar la extensión estratégica de pavimento en calles que conectan edificios públicos relevantes nuevos o existentes, inclusive en articulación directa con carreteras.

5.8. Edificios históricos ociosos y en progresivo deterioro

En las ciudades involucradas hasta el momento se han detectado un sinnúmero de edificios históricos, públicos y privados, que se vienen deteriorando por la carencia de un uso definido o bien por haber sido destinados a usos no adecuados. Este inventario patrimonial encierra grandes oportunidades para la cultura local, puesto que su rehabilitación y puesta en valor puede contribuir a recuperar la identidad y la memoria, así como a dinamizar y enriquecer la oferta de atractivos para la ciudadanía y los visitantes. Inclusive la provincia actualmente dispone de un Plan de Recuperación Patrimonial, el cual destina inversiones a dichos fines.

Entre los numerosos edificios relevados, varios se encuentran en predios ferroviarios y por lo tanto requieren cesiones de uso de nación por ser patrimonio ferroviario argentino: estaciones de trenes, casas de directores del ferrocarril, plantas elevadoras de granos, tanques semienterrados para el almacenamiento de granos, etc. Se encuentran en pie algunas casonas de fundadores, las cuales requieren acuerdos con propietarios privados para su restauración y utilización, y también viejos edificios de la Empresa Provincial de la Energía que son patrimonio fiscal.

5.9. Grandes predios urbanos vacantes

Las vacancias urbanas son áreas de conflictividad social pero también de enorme oportunidad y potencialidad para una ciudad, puesto que generalmente se trata de tierras fiscales sin programa y a la espera de inversiones para su reconversión. Se han identificado grandes predios ferroviarios y militares, natural y favorablemente ubicados en el interior de las plantas urbanas, muchos de ellos con el desafío de la convivencia con el transporte ferroviario de cargas. Estos predios requieren una confluencia madura de todos los niveles del Estado (local, provincial, nacional) en términos de financiamiento, cesión de suelo, acuerdo de uso del espacio y definición de programas de interés, para garantizar proyectos de transformación que realmente signifiquen un impulso para la ciudad y su región de influencia.

Entre algunas iniciativas surgidas de los planes se encuentran proyectos de transformación integral con fines didácticos, culturales, deportivos, de hábitat, etc.

5.10. Déficit en la composición de sistemas de espacios verdes

Es frecuente la existencia de una aceptable superficie destinada a espacios verdes para actividades recreativas, aunque a menudo se encuentran desconectados y carentes de las

cualidades urbanísticas necesarias para generar mayores grados de apropiación y uso, a partir de garantizar continuidad y diversidad de espacios.

Se han sugerido estrategias proyectuales que dan respuesta a este diagnóstico para potenciar la escala caminable de ciudad y que plantean, por ejemplo, la generación de corredores verdes conectores de plazas y parques, la recuperación ambiental de canales hídricos con valores paisajísticos para aportar a la conectividad del sistema, el rediseño de plazas y plazoletas urbanas como extensión de los principales ejes verdes, y la transformación de las áreas urbanas vacantes que aportarían nueva superficie a estos fines. Como estrategia máxima, la revitalización general del espacio público, que incluye la articulación del sistema de espacios verdes con los equipamientos y el espacio abierto inmediato.

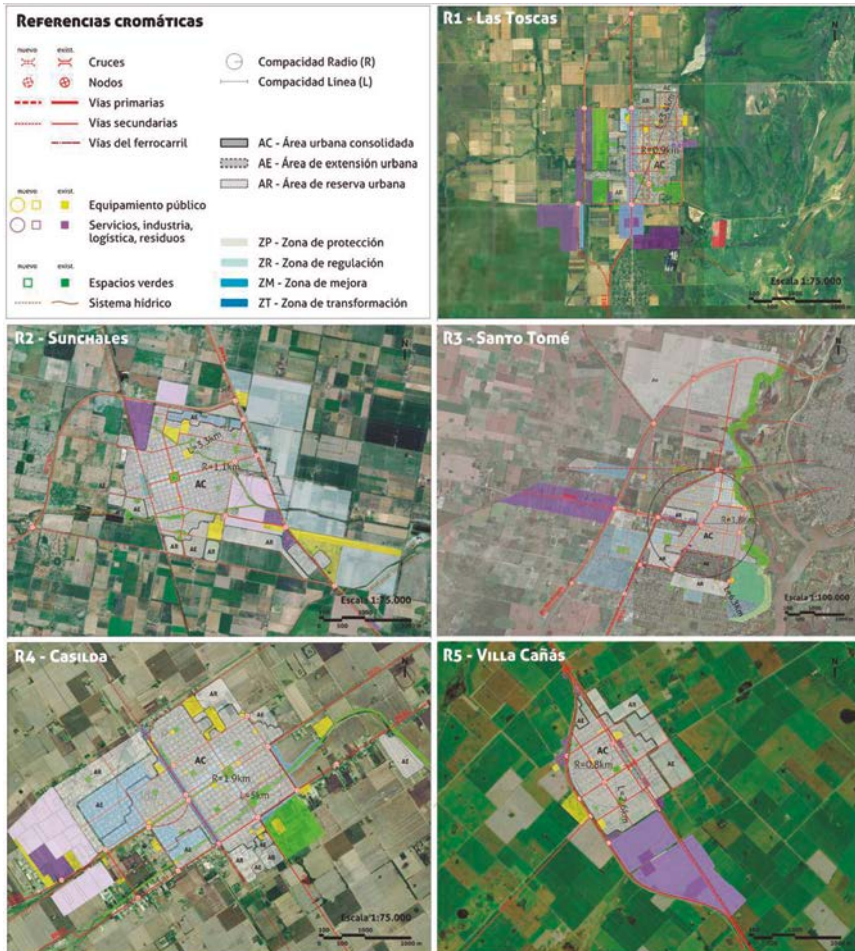
5.11. Presión y proliferación de emprendimientos residenciales privados

Este aspecto es el que mayor presión genera sobre las gestiones locales, puesto que se rige por las reglas del mercado y muchas veces es calculado con agilidad e inmediatez por parte de los privados, aprovechando desde un principio la frecuente debilidad de las administraciones públicas e instalando la propuesta desde origen a la altura de la necesidad social. El riesgo radica en la rapidez con que se suelen adquirir los lotes por parte de la demanda social creciente, inclusive sin contar el emprendimiento con las aprobaciones técnicas de los diversos niveles del Estado en términos de factibilidades (hídrica, de infraestructuras de servicios, de accesibilidad, de usos del suelo permitidos, etc.), lo cual en la mayoría de los casos corresponde a suelo rural en áreas inseguras e incompatibles con el destino residencial. La presión suele llegar finalmente al municipio ya con la problemática declarada, lo cual según los casos ha derivado en diversas respuestas que indefectiblemente implican un desgaste para el estado local: oponerse radicalmente a dicho emprendimiento por falta de factibilidades, con el correspondiente costo político que implica derribar la inversión e la ilusión de las familias adquirentes, o asumir la falta de reacción en tiempo y forma y por consiguiente cargar con las gestiones, inversiones y obras necesarias para garantizar que ese suelo pase a ser urbano y apto a los fines residenciales motivados por el privado.

La aplicación de la planificación de base en estos casos puede ser paradigmática a corto plazo, puesto que apunta a fortalecer a los gobiernos locales para que puedan transformarse en los principales decisores de su territorio, con capacidad de previsión y anticipación a las presiones externas. De hecho, el proceso participativo previsto se orienta a la ciudadanía para legitimar, fortalecer y defender el plan de ciudad que finalmente quede acordado en las instancias participativas. El proceso implica dar a conocer el plan preliminar y promover el involucramiento activo de los actores territoriales en la instancia de ajuste y definición de prioridades, para que frente a la presión del mercado se evidencien los beneficios y desventajas que impactarán en el grueso de la población,

en caso de tomar decisiones unilaterales. Porque el hecho de que un municipio acepte un emprendimiento alejado de la ciudad puede significar un compromiso para las finanzas públicas, y por ende el aplazamiento en el tiempo de mejoras urbanísticas integrales con impacto pleno en la ciudadanía.

FIGURA 5. PLANOS BASE SÍNTESIS CON IDENTIFICACIÓN DE PRIMEROS RESULTADOS, QUE IMPLICAN PROBLEMÁTICAS COMUNES PERO TAMBIÉN DIVERSAS ESTRATEGIAS DE RESPUESTA



Fuente: Elaboración propia (2015).

El rasgo no menor de que se trate de un plan físico, mensurado y manifiesto, hace explícitas todas las decisiones definidas en el territorio, lo cual resulta fundamental para

que sea interpretado por todos los actores de la ciudad, con el objetivo de generar apropiación colectiva.

A modo de ejemplo, la ilustración en el plano permite visualizar el área urbana consolidada y las áreas potenciales de extensión y reserva definidas por el municipio, lo cual implica proyectar el rol del gobierno local como decisor para orientar u ordenar los espacios de desarrollo de la ciudad, contando con el respaldo de la ciudadanía. Esto condiciona futuras acciones de los inversores privados, caracterizadas por la libertad de elección y la conveniencia propia. La representación gráfica también hace evidentes las complicaciones que puede acarrear para el estado el hecho de asumir potenciales desarrollos inmobiliarios privados alejados de la planta urbana consolidada, que es la que cuenta con mayor disponibilidad de servicios.

6. Perspectivas y proyección de la experiencia

Para la gestión provincial, este ejercicio de identificación y revisión de problemáticas presentes en las ciudades intermedias es fundamental para la profundización del programa, puesto que implica el desafío de interpretar los conflictos comunes que se suscitan particularmente en este rango de ciudades, y sobre todo aquellos sobre los cuales el estado provincial tiene algún grado de injerencia.

De esta manera, las observaciones derivadas deben retroalimentar las políticas públicas actualmente vigentes en el territorio en el marco del Plan Estratégico Provincial, con el fin de ajustar los actuales mecanismos de respuesta y mejorar la articulación horizontal entre áreas temáticas de gestión y vertical entre niveles de gobierno involucrados. Para el caso santafesino, el Plan Base es un instrumento claramente relacional para abordar la complejidad de la ciudad. Permite avanzar hacia una planificación urbanística y gestión de proyectos convergente en el territorio, con el objetivo esencial de garantizar una mejora progresiva en la calidad de vida, lo cual sigue siendo naturalmente posible en las ciudades intermedias por su escala amable.

El reto será dinamizar la superación gradual de los conflictos urbanos identificados, en especial aquellos de manifestación recurrente en diversas ciudades, aspirando a que el Estado pueda estar preparado para abordarlos anticipadamente y con un mayor grado de previsión.

Bibliografía

AA. VV. (2013): PBG Producto Bruto Geográfico 1993-2012. Resultados Preliminares; Ministerio de Economía, Instituto Provincial de Estadísticas y Censos de la provincia de Santa Fe [consulta: 10/12/2014].

- [https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111707/\(subtema\)/93664](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111707/(subtema)/93664)
- AA. VV. (2014): Plan Base de la ciudad de Las Toscas. Una herramienta participativa para el desarrollo local. Santa Fe, Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado y Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe [consulta: 02/12/2014].
<http://www.santafe.gov.ar/index.php/rmyc/content/view/full/181947>
<http://www.santafe.gov.ar/index.php/rmyc/content/view/full/181948>
- AA. VV. (2014): Plan Base de la ciudad de Santo Tomé. Una herramienta participativa para el desarrollo local. Santa Fe, Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado y Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe [consulta: 02/12/2014].
<http://www.santafe.gov.ar/index.php/rmyc/content/view/full/181960>
<http://www.santafe.gov.ar/index.php/rmyc/content/view/full/181962>
- AA. VV. (2014): Plan Base de la ciudad de Sunchales. Una herramienta participativa para el desarrollo local. Santa Fe, Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado y Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Santa Fe [consulta: 02/12/2014].
<http://www.santafe.gov.ar/index.php/rmyc/content/view/full/181945>
<http://www.santafe.gov.ar/index.php/rmyc/content/view/full/181946>
- AA. VV. (2009): Plan Estratégico Provincial Santa Fe: Cinco regiones, una sola provincia; 1º edición, Santa Fe, Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado de la Provincia de Santa Fe.
- AA. VV. (2012): Plan Estratégico Provincial Santa Fe - Visión 2030. Obras y proyectos que garantizan derechos; 1ª edición, Santa Fe, Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado de la Provincia de Santa Fe.
- AA. VV. (2014): Santa Fe en Cifras; Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado de la Provincia de Santa Fe [consulta: 01/12/2014].
[https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/110698/\(subtema\)/93664](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/110698/(subtema)/93664)
- BELLET, C.; LLOP, J. (2003): *Ciudades intermedias*, Lleida, Editorial Milenio.
- INDEC-IPEC (2010): Censo Nacional de Población [consulta: 01/12/2014].
[https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111720/\(subtema\)/93664](https://www.santafe.gov.ar/index.php/web/content/view/full/111720/(subtema)/93664)
- UN-HABITAT. United Nations Human Settlements Programme [consulta: 11/12/2014].
<http://www.unhabitat.org>

2

TRANSFORMACIONES URBANAS EN LAS CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS CON LA LLEGADA DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA

CARMEN BELLET

Universitat de Lleida, España

1. El tren de alta velocidad y el desarrollo territorial¹

La llegada de la alta velocidad ferroviaria (AVF) levanta un sinfín de expectativas de dinamización económica y social de los territorios servidos que en muchos casos no se cumplen. El tren es tan solo un medio de transporte, capaz de revolucionar tanto la accesibilidad de conexión a otros núcleos, pero, y por ello mismo, un elemento que solo puede tener repercusiones sobre aquellas actividades sensibles a las nuevas oportunidades de accesibilidad (Plassard, 1991; Mannone, 1995).

La mayoría de los estudios realizados al respecto coinciden en señalar que la existencia de mejoras en la oferta de transporte no es condición suficiente para que los territorios servidos experimenten, de forma mecánica, mejoras sustanciales en la dinámica y estructura económica local. Como ya apuntan Hoyle y Smith, «las infraestructuras permiten, que no causan directamente, el desarrollo económico-social y los cambios espaciales» (Hoyle y Smith, 1992). Sin embargo, estos mismos estudios suelen apuntar también que el acceso a la nueva infraestructura puede aportar ventajas comparativas respecto a

¹ La investigación forma parte del proyecto financiado por el MICIN (España): Patrones de transformación urbana y estrategias asociadas a la alta velocidad ferroviaria en España (URBATAV) - CSO2012-34629.

aquellos otros lugares que no cuentan con ella o disponen de menos servicios (Gutiérrez, 2004). Por lo tanto, sin ser una condición suficiente de crecimiento económico y de creación de bienestar, las mejoras introducidas por la nueva accesibilidad pueden dinamizar aspectos sustanciales de las estructuras sociales y económicas locales (Plassard, 1997). Los nuevos o mejorados servicios de transporte aportan nuevas oportunidades de relación, acompañando o potenciando aquello que ya está en marcha, pero difícilmente inducen o crean dinámicas de la nada (Bellet et al., 2010a).

Las visiones mecanicistas en la relación infraestructura y territorio responden más bien a planteamientos clásicos que presentaban una lectura lineal de causa-efecto, con una connotación determinista del proceso y del mismo concepto de desarrollo (Miralles, 2002). Las nuevas teorías ponen el énfasis en el llamado efecto estructurante de la implantación de nuevas infraestructuras sobre el territorio, y en la nula capacidad de generar desarrollo económico y social de las nuevas infraestructuras por sí solas (Hoyle y Smith, 1992).

En España, la llegada del tren de alta velocidad ha generado grandes expectativas de dinamización en los diferentes territorios donde se implanta (Bellet et al., 2010a). Las características de la red convencional, que cuenta con un ancho de vía (1,688 metros) diferente al ancho internacional (UIC: 1,435 m), llevaron a la decisión de construir las nuevas líneas de alta velocidad ferroviaria con ancho internacional (UIC). Las dos redes de ferrocarril solo resultan interoperables por algunos trenes, lo que convierte la red de alta velocidad en una malla que duplica la red histórica del ferrocarril convencional. Si a ello añadimos las limitaciones que ha sufrido el ferrocarril convencional en España en las últimas décadas (cierre de tramos, cierre de servicios, líneas sin electrificación, gestión deficiente, etc.), entenderemos por qué la llegada del nuevo tren ha ido generando tantas expectativas a escala local.

2. Los cambios espaciales urbanos derivados de la alta velocidad ferroviaria

Las nuevas tecnologías de transporte están más determinadas por el modo de organización económica y política en el que se implantan, de lo que estas pueden influenciar a este (Plassard, 1992, p. 243). El tren de alta velocidad (TAV), no por casualidad llamado el tren que vuela bajo, produce de hecho los mismos efectos espaciales que ya introdujeron sus predecesores (el ferrocarril y el avión): la extensión de los mercados y la polarización del espacio. Lo hace, ello es cierto, con una gran intensidad, generando potentes nodos en los corredores discontinuos y situados a notables distancias. Concebido inicialmente como un medio de transporte que se dirige prioritariamente al servicio de las grandes metrópolis urbanas (Zembri, 2005; Gutiérrez, 2004), el tren de alta velocidad es, quizás, como ninguna otra, una infraestructura postfordista. Se insiere en los procesos de diferenciación espacial y transformación socioproductiva contemporánea de una forma bastante convulsa: generando una gran dualidad entre espacios servidos y

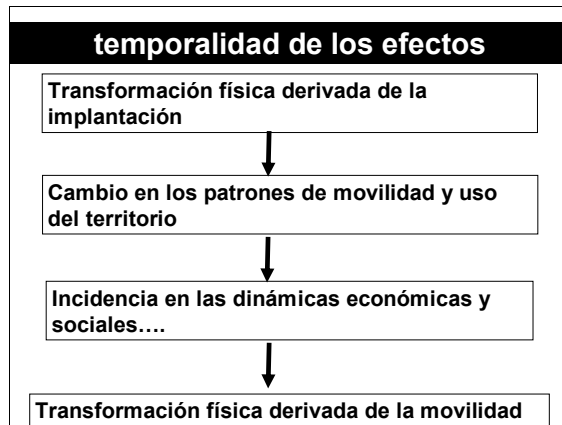
no servidos, articulando dinámicas socioeconómicas en espacios discontinuos y creando fuertes polaridades en los alrededores de los nodos-estación.

La infraestructura parece venir a reforzar los procesos de concentración de las actividades y de la población, resultado de la causalidad circular, que no lineal, de los efectos de la alta velocidad ferroviaria. Sin embargo, esta lógica responde también a las políticas y estrategias de superconcentración desarrolladas por todos los medios de transporte: grandes puertos industriales, sistemas de autovías y autopistas, plataformas aéreas tipo *hub*, polos intermodales, etc. El efecto de reagrupamiento y aspiración que reflejan estos puntos es innegable y la alta velocidad viene a confirmarlo (Troin, 1995, p. 256).

En este sentido, la alta velocidad ferroviaria refuerza la jerarquización de las ciudades y territorios. Las disimetrías, los contrastes intrarregionales, se amplían dado que solo la accesibilidad y los mejores servicios serán ofrecidos por unos pocos puntos del territorio. Sin embargo, estos procesos de jerarquización no son uniformes y se insieren, de hecho, en los procesos de diferenciación espacial dentro de las grandes evoluciones socioproductivas contemporáneas (Klein, 2001, cap. 9).

De entre los cambios espaciales más directos que provoca la llegada de la infraestructura, aquellos derivados de su misma implantación física son: reestructuración del sistema de ferroviario, soterramientos, construcción de vías y nuevas instalaciones, desplazamiento/renovación de viejas instalaciones, etc.

FIGURA 1. LA TEMPORALIDAD DE LOS EFECTOS DE ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA



Fuente: realización propia.

Más adelante llegan los cambios derivados de la movilidad y del uso del territorio que pueden alterar con el tiempo las dinámicas económicas y sociales e incidir en nuevos cambios físicos. A estos cambios físicos que genera la implantación de la infraestructura se su-

man aquellos derivados de los proyectos urbanísticos, de capital público y privado, que aprovechan la llegada de la nueva infraestructura como excusa (Bertoloni y Spit, 1998).

En España, la introducción de la nueva infraestructura en el medio urbano ha suscitado grandes cambios en la forma y la estructura de las ciudades. Y ello ha sido así básicamente por tres motivos que podemos concretar en los siguientes:

- El primer lugar, cabe destacar que los proyectos de implantación se gestaron en su gran mayoría en un contexto económico expansionista al que acompañó, desde finales de los años 90 hasta la llegada de la crisis en 2007, el llamado *boom* inmobiliario.
- En segundo lugar, porque la introducción del tren de alta velocidad suponía una gran oportunidad para paliar los problemas de integración del ferrocarril en la ciudad, de forma que buena parte de los proyectos ferroviarios plantearon fuertes remodelaciones del sistema ferroviario, tratando de integrar mejor la infraestructura en el territorio.
- En tercer lugar, en el medio local se aprovechaba la ocasión para resolver problemas urbanísticos heredados o sin resolver, algunos de los cuales poco (o nada) tenían que ver con el tren.

FIGURA 2. RED ESPAÑOLA DE ALTA VELOCIDAD Y LOCALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN



Fuente: realización propia.

La combinación de estos tres factores ha resultado en algunas de las más importantes operaciones de renovación urbana que nunca se han desarrollado en las ciudades españolas, acompañado, en ocasiones, de notables cambios en la estructura urbana general (Bellet y Gutiérrez, 2011). Además, la situación de integración del ferrocarril en la ciudad española, previa a la llegada de la AVF, difícilmente podría calificarse de satisfactoria (Santos, 2007). Barrios de estación degradados, vías e infraestructuras atrapadas en la trama urbana actuando de barrera y espacios ferroviarios abandonados o con poca funcionalidad en el centro urbano eran, y son todavía en muchos casos, situaciones frecuentes. En España, urbanismo y ferrocarril parecen haberse ignorado históricamente. Ello ayuda a entender también por qué en la ciudad española el ferrocarril suele entenderse como una molestia urbana que hay que paliar y por qué los nuevos proyectos de implantación del tren de alta velocidad plantean soluciones duras de integración de la infraestructura, soterrando el paso de esta por la ciudad o planteando nuevos trazados exteriores.

3. La llegada de la alta velocidad ferroviaria a las ciudades españolas

Las nuevas líneas de AVF, como ya ha sido indicado en otros trabajos y en otros contextos europeos (Hall, 2009), también en España, privilegian los enlaces entre las grandes metrópolis que tienden a localizar estos servicios de forma central (Gutiérrez, 2004). De hecho, en Madrid y en Barcelona se plantea construir varias estaciones centrales de AVF, que se desarrollan además como grandes nodos intermodales. Los cambios del sistema ferroviario en estas metrópolis generan importantes procesos de renovación urbana en posición central (Chamartín en Madrid o Sagrera en Barcelona). Pero la llegada de la nueva infraestructura es también una gran oportunidad para los grandes centros urbanos, como demuestran en España los casos de Sevilla, Valencia, Málaga o Valladolid. En estas grandes ciudades (más de 300.000 habitantes) también suele privilegiarse la localización central de las estaciones, el desplazamiento de algunas instalaciones ferroviarias a la periferia y el desarrollo de actuaciones de centralidad alrededor de la estación.

En España, y como muestra la tabla 1, las fuertes presiones locales y regionales han conseguido en muchos casos forzar los trazados para que ciudades medias o pequeñas pudieran incorporarse a la red de AVF, como son los casos de Cuenca, Segovia, Tarragona o Albacete, entre otros (Bellet y Gutiérrez, 2011; Gutiérrez Puebla, 2004)². La incorporación de numerosas paradas intermedias en las líneas muestra una mayor sensibilidad territorial, en lo que podríamos llamar la segunda generación de la alta velocidad en

2 La presión local para adherirse a la red produce situaciones como la que se observa en la línea Madrid-Lisboa, donde se insertan muchas estaciones para servir al máximo de puntos en las regiones de Castilla-La Mancha y Extremadura.

Europa. Tras la experiencia francesa, cuyas primeras líneas se centraban en la articulación de las grandes polaridades urbanas, parece iniciarse en los años 90 una visión diferente en la que se van introduciendo más paradas intermedias en los trayectos entre grandes ciudades (Troin, 1995; Ureña, 2006).

TABLA I. LOCALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AVF Y TAMAÑO DEMOGRÁFICO DEL ÁREA URBANA

		Áreas urbanas con más de 500.000 hab.	Áreas urbanas de entre 200.000 y 500.000 hab.	Áreas urbanas de entre 100.000 y 200.000 hab.	Áreas urbanas de entre 100.000 y 50.000 hab.	Áreas urbanas con menos de 50.000 hab.
Estaciones remodeladas	Estación central	Madrid-Atocha, Madrid-Chamartín, Barcelona, Málaga, Valencia	Alicante A Coruña	Lleida, Girona Ourense	Huesca (1)	
	Estación de borde			Albacete	Toledo, Santiago de Compostela	Calatayud, Tardienta
Estaciones nuevas	Nueva estación central	Sevilla	Córdoba, Valladolid			Puertollano (1)
	Nueva estación de borde	Zaragoza			Ciudad Real	Figueres
	Nueva estación periférica		Camp de Tarragona,		Segovia, Cuenca, Guadalajara	Antequera-Santa Ana, Puente Genil-Herrera, Requena-Utiel

Fuente: realización propia.

Nota: (1) Huesca, capital de provincia, tiene 52.555 habitantes en 2014. (2) Puertollano tiene, según datos del INE de 2014, 50.608 habitantes, y sin embargo, dado el papel que la ciudad juega en el territorio y su dinámica regresiva o estancada de la población, se ha decidido ubicarla en la categoría de núcleos más pequeños.

La fuerte inversión necesaria en la localización central de la AVF y los minutos que pueden perderse en el trayecto entre las grandes metrópolis explican que la localización de la estación sea periférica en el caso de ciudades medias, pequeñas y territorios poco densos. En este contexto, los criterios de eficiencia de la línea de alta velocidad pesan sobre la decisión del emplazamiento (Ribalaygua, 2005). Este es el caso de un buen número de estaciones francesas (Vendôme, Mâcon-Loche, Le Creusot, Haute Picardie, Arbois, Marne-la Vallée, Satolas, Valence, etc.) (Facchinetti-Mannone, 2005), pero también el de unas pocas españolas: Puente Genil-Herrera, Antequera-Santa Ana, Segovia, Camp de Tarragona, Cuenca, Requena-Utiel y Villena. Sin embargo, y a diferencia de los casos franceses, son muchas las ciudades medias y más pequeñas que en España reciben la AVF en posición central (Lleida, Ourense, Girona, Puertollano, Huesca).

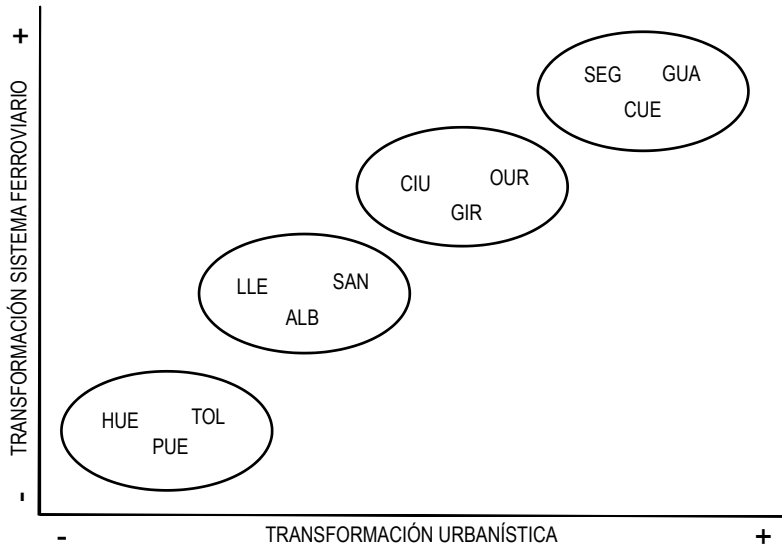
En algunos otros casos, la llegada de los servicios de alta velocidad se realiza en estaciones tangentes o de borde urbano sobre nuevas líneas construidas de nuevo, como en Ciudad Real, Zaragoza y Figueres. Estos casos son interesantes, porque la nueva localización de la estación en situación tangente permite el desmantelamiento y la transformación de suelo ferroviario en situación central generando importantes procesos de renovación urbana en el interior de las ciudades. Mientras, las estaciones tangentes ya existentes de Albacete, Toledo, Santiago, Calatayud y Tardienta se remodelan para acoger los nuevos servicios, implicando cambios menores o acotados al entorno de la misma estación.

4. Proyectos de implantación de la alta velocidad ferroviaria en las ciudades medias españolas

Para simplificar el análisis, vamos a agrupar los casos según el grado de transformación ferroviaria y el grado de transformación urbanística que los diferentes proyectos plantean. De hecho, partimos de la hipótesis de que cuanto mayor sea el cambio en el sistema ferroviario, mayor será el impacto espacial urbano/territorial. En las tres primeras categorías se produce una notable transformación del sistema ferroviario, acompañada de transformaciones urbano/territoriales más o menos importantes según el grupo.

En el texto no vamos a desarrollar los casos englobados en la cuarta categoría (Huesca, Puertollano y Toledo), casos en los que se produce poca transformación del sistema ferroviario ya existente. Solo cabe mencionar aquí el caso de Toledo, donde se desmanteló completamente la vía convencional para sustituirla por vías de ancho UIC, de forma que Toledo hoy solo tiene conexión con este tipo de ancho y con Madrid. Pero en ninguno de los tres casos se producen cambios espaciales dignos de mención, quedando casi todos ellos circunscritos a la adaptación de las estaciones para acoger los nuevos servicios.

FIGURA 3. CATEGORÍAS SEGÚN TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO Y TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA



Notas: SEG: Segovia; GUA: Guadalajara-Yebes; CUE: Cuenca; CIU: Ciudad Real; OUR: Ourense; GIR: Girona; LLE: Lleida; SAN: Santiago de Compostela; ALB: Albacete; HUE:Huesca;TOL: Toledo; PUE: Puertollano.

TABLA 2. CARACTERÍSTICAS DE LA ESTACIÓN Y DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

	Año inauguración	Distancia estación a centro urbano	Servicios ferroviarios en laborable	Media de pasajeros por día	
				Pasajeros	Año de datos
Girona	2013	Central	140	7.059	2010
Santiago	2011	Tangencial	104	4.854	2010
Lleida	2003	Central	120	3.804	2010
Toledo	2005	Tangencial	26	3.551	2013
Ciudad Real	1992	Tangencial	120	3.063	2013
Segovia-Guomar	2007	6	62	2.303	2013

Albacete	2010	Tangencial	86	2.229	2014
Puertollano	1992	Central	82	1.385	2013
Ourense	2011	Central	62	881	2010
Cuenca- F. Zobel	2010	4	48	767	2013
Guadalajara- Yebes	2003	10	18	196	2013
Huesca	2003	Central	18	182	2013

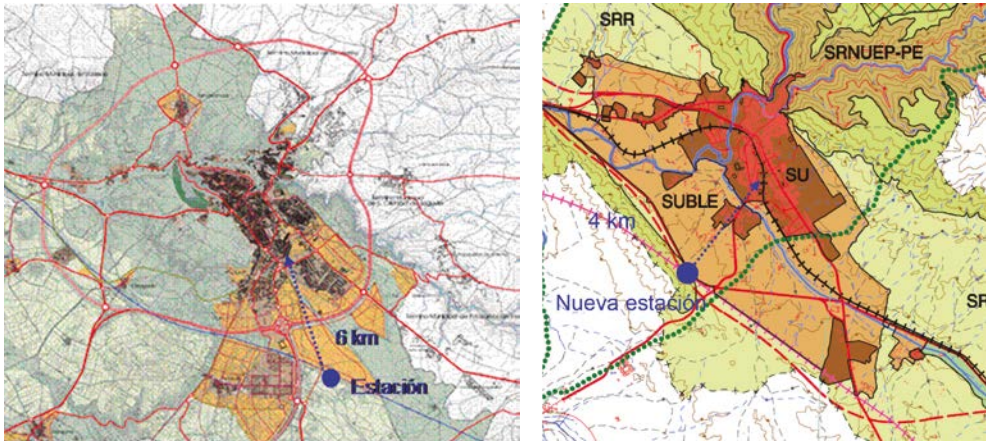
Fuente: elaboración propia. Servicios a partir de datos de RENFE. Viajeros, principal fuente datos de 2010 y 2013; Ferropedia. Datos de 2014, ADIF.

4.1. Estaciones periféricas y nuevas realidades territoriales: Segovia, Cuenca y Guadalajara

En estos tres casos, como ocurre también con los territorios menos densos y en ciudades pequeñas, se construye toda una nueva infraestructura que transcurre lejos del principal núcleo urbano para no penalizar los tiempos del trayecto entre los mayores núcleos urbanos. Así, la nueva estación queda en estos casos en situación periférica, sin posibilidad de conexión con el ferrocarril convencional cuya estación se localiza en el centro urbano, y debiendo afrontar serios retos de accesibilidad.

Los casos de Segovia y Cuenca son bastante parecidos. En ambos casos la nueva línea de AVF transcurre lejos del centro del núcleo urbano (6 km y 4 km, respectivamente). La accesibilidad es el gran reto que tienen que afrontar estas estaciones periféricas, y de hecho, la mayoría de las medidas ejecutadas por el momento se han centrado en estas tareas. Se habilitaron nuevos accesos viarios para llegar a la nueva estación y se pusieron en servicio autobuses lanzadera coordinados con los horarios que articulan la nueva estación con los respectivos centros urbanos. Además, en ambos casos el planeamiento ha planteado dirigir los futuros crecimientos urbanos hacia las nuevas estaciones para integrarlas en el tejido urbano. En Segovia, el Plan de Ordenación Urbana (Master Plan), aprobado en 2007, preveía la construcción de cerca de 18.000 nuevas unidades de vivienda, la mayoría de las cuales iban a ser consolidadas en el suelo vacante entre el núcleo y los terrenos de la nueva estación (Bellet et al., 2010b). En el entorno de la estación se preveía también desarrollar algunos espacios comerciales y de terciario para aprovechar la nueva centralidad generada por los nuevos servicios. Sin embargo, poco después de aprobarse el plan, llegó la crisis económica y con ella quedaron paralizadas todas las expectativas de crecimiento. A día de hoy no se ha desarrollado ninguno de los sectores previstos en el planeamiento.

FIGURA 4. PREVISIONES DE CRECIMIENTO URBANO Y LOCALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN EN LOS CASOS DE SEGOVIA (IZQUIERDA) Y CUENCA (DERECHA)



Fuente: planes generales de ordenación urbana.

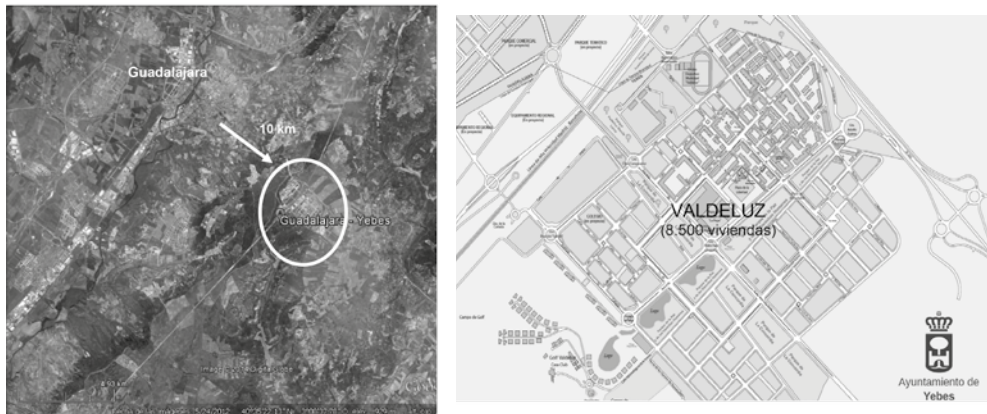
En el caso de Cuenca, se presentaron las líneas para un nuevo Plan General de Ordenación Urbana en 2006, que no ha sido aún aprobado. El plan preveía un notable desarrollo de suelo entre el centro urbano y la nueva estación. De hecho, las previsiones de desarrollo del plan iban a permitir multiplicar por cinco el tamaño de la población, pasando de los 50.000 habitantes actuales a los 250.000 previstos en el documento.

Ambos documentos de planeamiento general urbano, el de Segovia y el de Cuenca, fueron redactados en un contexto de expansión económica y expansión inmobiliaria generalizadas en el país que influyó en las determinaciones y previsiones de ambos. Los crecimientos previstos, además de desmesurados, iban a modificar notablemente la forma y la estructura urbana existente. Sin embargo, a día de hoy, en los dos casos la estación de AVF es tan solo un nodo de transporte en la periferia urbana sin posibilidades a corto y medio plazo de ser integrada al continuo urbano consolidado como se preveía en el planeamiento.

Es sin embargo el caso de Guadalajara aquel que plantea la situación más extrema, ya que la aparición de la nueva estación periférica y el nuevo desarrollo inmobiliario a ella asociado crean una nueva situación territorial. La nueva línea de AVF y la nueva estación se localizan lejos del principal centro urbano del territorio, la ciudad de Guadalajara, que dista 10 km. En este caso, la integración urbana del área de la estación al principal núcleo, Guadalajara, se hace difícil no solo por la distancia, sino también porque las separan una barrera topográfica y ecológica. La estación se encuentra además en el término municipal del pequeño municipio de Yeves. El anuncio de la nueva estación a principios de los años 2000 vino acompañado enseguida de un gran proyecto inmobiliario: la construcción de una nueva ciudad (Valdeluz) con 9.350 viviendas para 30.000 habitantes a

unos 20 minutos con el nuevo tren de Madrid. Se trataba este de un proyecto inmobiliario privado, desarrollado por una gran promotora del país (Reyal Urbis), que quedó paralizado por la llegada de la crisis en 2008, entrando después la promotora en fase de concurso de acreedores. Hasta el momento solo se ha completado la primera de las fases con cerca de 2.000 viviendas que han sido ya ocupadas por unos 2.000 habitantes. Una ciudad inacabada con falta total de servicios, equipamientos básicos y transporte público, que el proyecto prometía, y que los nuevos vecinos demandan. El caso de Guadalajara-Yebes es uno de los más conocidos al ser presentado por los medios informativos internacionales como uno de los claros ejemplos de los efectos devastadores del *boom* inmobiliario español y de las consecuencias del estallido posterior de la burbuja.

FIGURA 5. POSICIÓN DE LA ESTACIÓN RESPECTO A GUADALAJARA Y DESARROLLO URBANÍSTICO EN TORNO A LA NUEVA ESTACIÓN: VALDELUZ



Fuente: realización propia a partir de Google Earth y Ayuntamiento de Yebes.

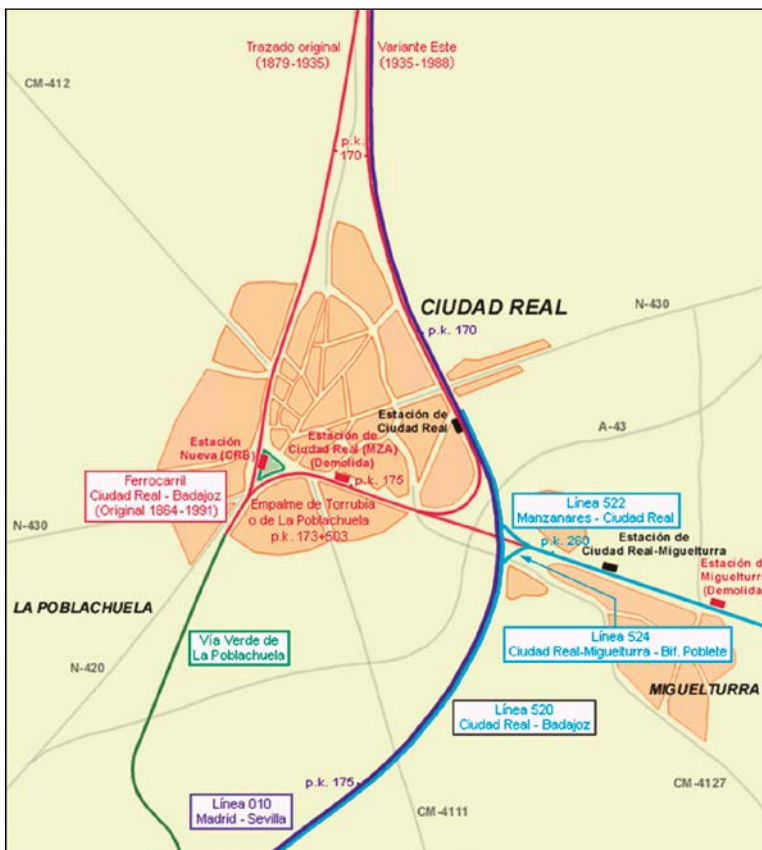
Resulta curioso que el pequeño municipio donde se desarrolló buena parte de la nueva ciudad (Yebes) no haya desistido del proyecto y pretenda desarrollar el suelo destinado a actividades económicas para impulsar de nuevo el crecimiento del área.

4.2. AVF y nueva estructura urbana: Ciudad Real, Ourense y Girona

Esta segunda categoría se diferencia de la primera en una cuestión básica. La nueva infraestructura penetra hasta el borde o centro urbano de las ciudades. En estas tres ciudades la remodelación del sistema ferroviario es también notable y ello incide en intensos procesos de renovación urbana.

En Ciudad Real, en Castilla-La Mancha, la construcción del nuevo sistema ferroviario finaliza en 1992 y se convierte en un gran instrumento urbanístico. El nuevo trazado ferroviario, justo en el borde este de la ciudad, supuso el cierre y el desmantelamiento de las instalaciones ferroviarias centrales que habían dado servicio desde 1861. La construcción de la nueva línea en el borde urbano permitía liberar suelo en el centro urbano (17,5 ha) y suprimir la histórica barrera ferroviaria central dando lugar a una nueva estructura urbana (Aguilera et al., 2005). A través de un Plan Especial de Reforma Interior, aprobado en 1992, se reordenó el nuevo suelo central, que pasó a alojar usos residenciales (900 viviendas), un parque urbano y una nueva red viaria que permitía una mejor conexión entre el centro y el sur de la ciudad (Ureña et al., 2001; Ribalaygua, 2005). El proyecto de renovación en el centro se encuentra a día de hoy totalmente finalizado. Además, en el entorno de la estación se ha consolidado un polígono de actividades logísticas que se va colmatando con el tiempo.

FIGURA 6. LA TRANSFORMACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO EN CIUDAD REAL

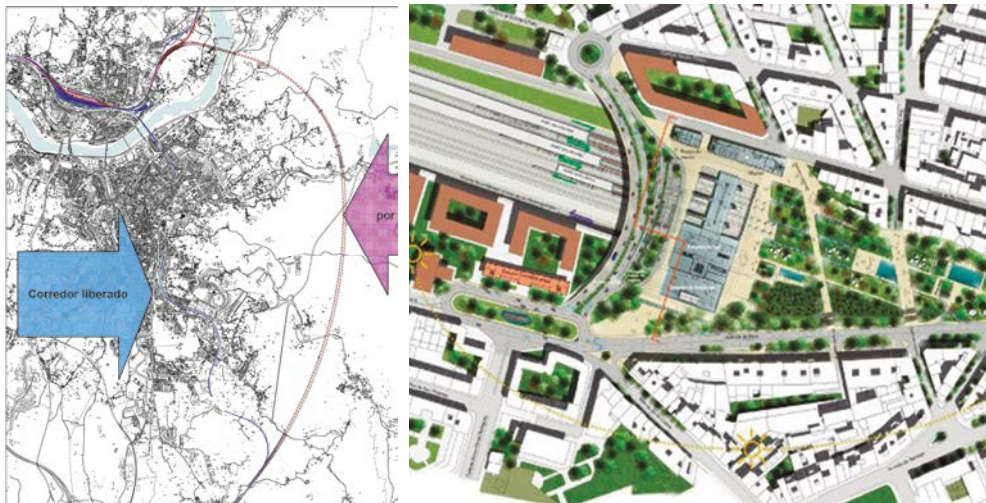


Fuente: Federación castellanomanchega de amigos del ferrocarril.

Mientras, en Ourense, en Galicia, se plantea un ambicioso proyecto que supone una inversión ferroviaria de 560 millones de euros. Por un lado, se pretende construir un nuevo trazado exterior que circunvala el este de la ciudad y que permite dismantelar el corredor ferroviario tradicional que actuaba de barrera en los barrios al sur del río Miño. El suelo central liberado se prevé convertirlo en un corredor de transporte público urbano y espacio verde. Mientras, en el entorno de la estación actual se proyecta renovar todo el ámbito construyendo una nueva estación intermodal sobre una gran losa que conecta los dos barrios situados a ambos lados de la estación a cotas muy diferentes (34,5 ha en posición central). El proyecto, muy ambicioso, fue redactado por Norman Foster, con unos costes previstos de 94,5 millones, pero ha sido de momento pospuesto.

En Girona, Cataluña, el proyecto de implantación de la AVF plantea una operación integral que tiene como objetivo principal soterrar todas las infraestructuras ferroviarias (AVF+convencional), eliminando así el viaducto ferroviario central que históricamente marcaba la imagen urbana. Con un coste total de 834,5 millones de euros, el soterramiento implica una notable transformación del centro urbano. En la zona de Parc Central es donde la reordenación es más importante, pues es aquí donde se plantea construir la nueva estación: una gran caja de varias plantas soterrada que ha de ser un centro intermodal. Un proyecto complejo que se encuentra en la actualidad parcialmente realizado pero con serías dificultades de financiación, puesto que en este caso era muy difícil generar plusvalías, ya que apenas se liberaba suelo ferroviario en posición central.

FIGURA 7. EL PROYECTO DE IMPLANTACIÓN DE LA AVF EN OURENSE
Y EL PROYECTO DE REMODELACIÓN DEL ENTORNO DE LA ESTACIÓN, DE NORMAN FOSTER



Fuente: Ayuntamiento de Ourense.

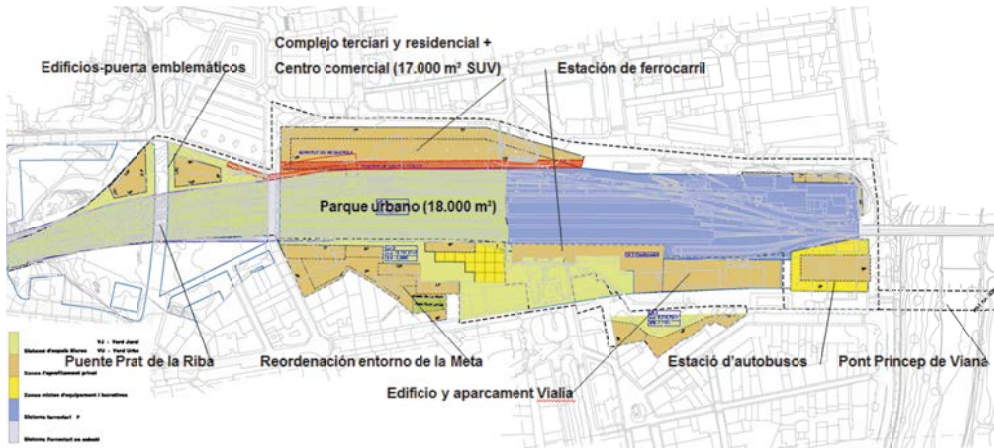
4.3 La AVF para reforzar la centralidad existente: Lleida, Santiago, Albacete

En estos tres casos, a diferencia de las dos categorías anteriores, la remodelación del sistema ferroviario existente es moderada y, de hecho, el proyecto de implantación de la AVF se plantea aprovechar buena parte de lo existente. Se opta por preservar la centralidad de los servicios ferroviarios, creando estaciones intermodales para reforzar los respectivos centros urbanos, y para ello se trata de integrar lo mejor posible el trayecto del ferrocarril por las áreas urbanas más consolidadas. En los tres casos se realizan convenios urbanísticos entre el Ministerio de Fomento, ADIF y las administraciones locales para la ejecución y financiación de las obras ferroviarias y urbanísticas asociadas a su implantación.

En Lleida, sobre la línea Madrid-Barcelona, la AVF fue acogida en la estación histórica de ferrocarril convencional en el año 2003. Los primeros borradores redactados por el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña llevaban la alta velocidad y una segunda estación de ferrocarril, esta exclusiva para servicios de alta velocidad, a la periferia urbana, al sur del centro urbano. Sin embargo, desde el consistorio local se negoció para que la alta velocidad llegara a la estación tradicional para reforzar el centro urbano y mantener la estructura tradicional compacta de la ciudad. Para acoger los nuevos servicios, la estación tradicional y el área de la estación han sido objeto de una importante transformación, cuya reordenación abordaba un Plan Especial aprobado en 2003. La reordenación del ámbito de la estación, de unas 14,3 ha, tenía los siguientes objetivos: eliminar la barrera ferroviaria completando el soterramiento de vías en el centro urbano, incrementar la accesibilidad urbana e interurbana de la estación construyendo dos nuevos puentes y consolidar la centralidad de la estación convirtiendo esta en un nodo intermodal y dotándola de espacios de ocio, comerciales y terciario (91.000 m² de techo) (Bellet, 2002). La mayoría de estas obras urbanísticas se encuentran ejecutadas faltando por consolidar la edificación privada, la nueva estación de autobuses y los espacios comerciales previstos en el área. En los espacios liberados por el soterramiento se preveía instalar nuevos usos terciarios (comerciales y de oficinas) que dotarían de mayor centralidad al área. Entre estos destacan: el centro Vialia (sociedad participada por ADIF, el Administrador de la Infraestructura Ferroviaria en España) para un complejo comercial y de ocio (5.000 m²), un nuevo centro comercial de grandes dimensiones (17.000 m²) y dos torres de oficinas de 15 y 21 plantas que actuarían como elementos simbólicos. Ninguno de los citados en esta última fase está consolidado.

Se reconfiguraron, además, los accesos para garantizar por un lado la accesibilidad y por otro, la articulación de los barrios de ambos márgenes de la estación. Para reforzar la centralidad funcional y simbólica del área se construyó en espacio inmediato al ámbito de la estación un nuevo Palacio de Congresos (2010) y se ampliaron las instalaciones de la Feria de Lleida en un espacio muy próximo a la estación. Estas actuaciones se enmarcan también en una estrategia de los agentes locales para aprovechar la llegada de la AVF para posicionar Lleida como ciudad para la celebración de congresos y reuniones científicas.

FIGURA 8. EL PLAN ESPECIAL DEL ENTORNO DE LA ESTACIÓN EN LLEIDA (2003) Y PLAN DE MEJORA URBANA (DE 2008)



Fuente: elaboración propia a partir de Pla Especial del barri de l'estació-2003 y Pla de Millora Urbana de 2008, Ajuntament de Lleida.

En Albacete, en Castilla-La Mancha, la implantación de la AVF aprovechaba buena parte de las infraestructuras creadas a finales de los años 60 cuando se trasladaron vías y demás instalaciones ferroviarias al borde noroeste de la ciudad (Santos, 2007). El anuncio de la llegada de la AVF en los años 2000 vino acompañado en la ciudad de una nueva ordenación del entorno de la estación (Plan Especial de Ordenación del Sistema General de Comunicaciones Ferroviarias, 2010) sobre unas cinco hectáreas que contemplaba como principal operación la nueva construcción de una estación-centro comercial Vialia, una modalidad de estación que en España ya ha proliferado bastante en Málaga, Salamanca, Pontevedra, etc., o como en el caso ya comentado de Lleida, donde está prevista pero sin ejecutar.

De los 21.000 m² de superficie de la estación, aproximadamente 13.000 m² corresponden a la superficie susceptible de explotación comercial, repartidos entre los 40 establecimientos de ocio y comercio con los que cuenta el espacio comercial de la estación. El edificio consta de dos plantas sobre rasante y dispone de un aparcamiento propio para 560 vehículos. El centro comercial Vialia es propiedad de ADIF, pero es gestionado por la gestora inmobiliaria Aguirre Newman. No todos los establecimientos se encuentran en la actualidad ocupados, pero sí ha conseguido constituirse en un referente de compras y consumo para los ciudadanos. Funcionan, por el momento, un complejo de cines y un hipermercado (Mercadona) como los principales motores del centro.

FIGURA 9. EL ENTORNO Y EL INTERIOR DE LA ESTACIÓN EN ALBACETE-LOS LLANOS



Fuente: izquierda, ADIF; derecha, fotografía de Francisco Cebrián.

Mientras, en Santiago de Compostela, en Galicia, tras muchas negociaciones previas, se llegó a un acuerdo para la firma de un convenio entre ADIF y el Ayuntamiento a finales de 2014. El acuerdo conlleva una notable reordenación del entorno de la estación actual (34 millones de euros de inversión), respetando la posición tangente de la infraestructura, que será objeto de una notable remodelación. Prevé en primer lugar ejecutar un edificio de alrededor de 4.500 m² de planta para consolidar una estación intermodal que, aparte de los servicios ferroviarios, acoja también una nueva estación de autobuses y un aparcamiento (500 plazas). Esta superficie podría ser ampliada, en una segunda fase, para dar cabida a usos comerciales en la estación. En la actualidad el proyecto se encuentra en fase de redacción y todavía no ha sido aprobado.

5. Conclusiones

En el texto abordamos las transformaciones urbanísticas asociadas a la llegada de la alta velocidad ferroviaria a las ciudades medias españolas. Para ello se establece una categorización de los diferentes casos en función de los cambios introducidos en el sistema ferroviario con la implantación de la AVF y de las transformaciones espaciales asociadas. Las expectativas de crecimiento locales generadas con la llegada de la nueva infraestructura, como muestran buena parte de los proyectos, fueron importantes. El contexto de expansión económica y de fuerte inversión en lo inmobiliario en el que estuvo inmerso el país explica que buena parte de los proyectos ferroviarios o urbanísticos que se gestaron en los años 2000 fueran un tanto ambiciosos e inclusive desmesurados. La lógica del gran proyecto, tan característico de las políticas neoliberales y de las grandes áreas metropolitanas, marcó también los proyectos de implantación del nuevo tren y el acompañamiento de la infraestructura en las ciudades medias españolas. Así, en muchos de los casos analizados, el proyecto de implantación de la nueva infraestructura planteaba generar transformaciones espaciales importantes: de creci-

miento, nueva urbanización y expansión en el caso de las ciudades que recibían la infraestructura en posición periférica y de remodelación o renovación en el caso de las ciudades que la recibían en posición central y tangente.

En la mayoría de los casos se ha destacado el activo papel jugado por los gobiernos locales, que convirtieron, en muchos casos, el proyecto de implantación de la AVF en un instrumento de reestructuración del conjunto de la ciudad. También se ha apuntado que buena parte de las inversiones descansaban sobre las expectativas forjadas por las plusvalías que iba a generar la transformación del antiguo suelo ferroviario en posición más o menos central. La llegada de la crisis y la caída de los precios tras el estallido de la burbuja inmobiliaria en 2008 han dejado buena parte de estos proyectos paralizados. Sin embargo, y aun con el cambio de contexto, pocos se plantean una profunda revisión de los ambiciosos proyectos esperando una reactivación del mercado inmobiliario. En los proyectos redactados más recientemente o en fase de aprobación se adopta además un cambio de perspectiva en la ejecución de los proyectos hacia las lógicas procesuales y ejecuciones por fases independientes para hacer los proyectos viables a corto y medio plazo.

A nivel de contenidos debe además destacarse la progresiva tendencia a convertir las estaciones en nodos de transporte a la vez que atractivos espacios de consumo. Las históricas estaciones de ferrocarril, concebidas en el siglo XIX como uno de los principales equipamientos públicos se convierten ahora en eficientes nodos de transporte que conectan lugares distantes entre sí a la vez que lugares de consumo.

Las nuevas estaciones y sus barrios se insieren así en los procesos de diferenciación espacial y transformación socioproductiva contemporánea de una forma bastante convulsa: generando una gran dualidad entre espacios servidos y no servidos, articulando dinámicas socioeconómicas en espacios discontinuos y creando fuertes centralidades en los alrededores de los nodos-estación.

Bibliografía

- AGUILERA, M. J.; BORDERÍAS, P.; GONZÁLEZ, P.; SANTOS, J.M. (2005): «Cambios en las ciudades de la línea Madrid – Sevilla desde su implantación», *Cuadernos Geográficos*, nº 36, pp. 527-547.
- BELLET, C. (2002): «El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano», *Revista de Geografía*, nº 1, pp. 57-77.
- BELLET, C; ALONSO, P; CASELLAS, A. (2010a): «Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 52, pp. 143-163.
- BELLET, C; ALONSO, P; CASELLAS, A. (2010b): «La integración del ferrocarril de alta velocidad en el medio urbano. El caso de Segovia-Guiomar», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, vol. 30, nº 1, pp. 9-26.

- BELLET, C.; GUTIÉRREZ, A. (2011): «Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la Alta Velocidad Ferroviaria en el medio urbano», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 55, pp. 251-279.
- BERTOLINI, L.; SPIT, T. (1998): *Cities on rails. The redevelopment of railway station areas*, Londres, Spon Press.
- GUTIÉRREZ PUEBLA, J. (2004): «El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales», *Investigaciones Regionales*, nº 5, pp. 199-221.
- HALL, P. (2009): «Magic Carpets and Seamless Webs: Opportunities and Constraints for High-Speed Trains in Europe», *Built Environment*, v. 35, nº 1, pp. 59-69.
- HOYLE, B.; SMITH, J. (1992): *Modern Transport Geography*, Londres, Belhaven Press.
- KLEIN, O. (2001): «Les horizons de la grande vitesse: le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque». Tesis de doctorado en Ciencias Económicas, Université Lumière, Lyon, 2 de noviembre de 2001.
- MANNONE V. (1995): «L'impact régional du TGV Sud-Est». Tesis de doctorado no publicada, Université de Provence.
- MIRALLES GUASCH, C. (2002): *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*, Barcelona, Ariel Geografía.
- OFFNER, J. M. (1993): «Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique», *l'Espace Géographique*, nº 3, pp. 233-242.
- PLASSARD, F. (1991): *TGV et aménagement du territoire*, París, Association Villes et TGV, TEN Group.
- PLASSARD F. (1992): «Les villes et le TGV», *Transports Urbains*, nº 74, pp. 3-4.
- PLASSARD, F. (1997): «Les effets des infrastructures de transport, modèles et paradigmes», en BURMEISTER, A, y JOINAUX, G (1997): *Infrastructures de transport et territoires*, París, L'Harmattan, pp. 39-54.
- RIBALAYGUA, C. (2005): «Nuevas estaciones periféricas de alta velocidad ferroviaria: estrategias para su incorporación a las ciudades españolas», *Colección Cuadernos de Ingeniería y Territorio*, nº 5, Universidad de Castilla- La Mancha, Ciudad Real.
- SANTOS, L. (2007): *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- TROIN, J. (1995): *Rail et aménagement du territoire*, Aix-en-Provence, Edisud.
- UREÑA, J. M.; PÉREZ, A.; CORONADO, J. M.; RODRÍGUEZ, F. J. (2001): «Ideas para Ciudad Real», *Cuadernos de Ingeniería*, nº 1.
- UREÑA, J. M.; CORONADO, J. M.; ESCOBEDO, F.; RIBALAYGUA, C.; GARMENDIA, M. (2006): «Situaciones y retos territoriales de la alta velocidad ferroviaria en España», *Ciudad y Territorio*, XXXVIII, nº 48, pp. 397-424.
- ZEMBRI, P (2005): «El TGV, la red ferroviaria y el territorio en Francia», *Ingeniería y Territorio*, nº 70, pp. 12-19.

3

LOS EFECTOS TERRITORIALES DEL CRECIMIENTO Y LA PRODUCCIÓN INMOBILIARIA EN CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS. EL CASO DE LLEIDA (1990-2012)

CARMEN BELLET

Universitat de Lleida, España

AARON GUTIÉRREZ

Universitat Rovira i Virgili, España

1. Suburbanización y desconcentración urbana alrededor de las ciudades medias españolas

Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias no son un fenómeno nuevo. Algunos estudios muestran que en España empezaron a darse en este tipo de ciudades a partir los años 80 del pasado siglo, generalizándose a mediados los 90 (Mallarach y Vilagrasa, 2002; Cebrián, García y Panadero, 2010; Otero y Gómez, 2007). Brian Berry ya definió este tipo de procesos como la expresión del cambio de la distribución de la población en el territorio, de un estado de máxima concentración a otro de menor concentración (Berry, B. J., 1976). Dicho proceso podía ir acompañado de la desconcentración de actividades económicas (actividades productivas y empleo), configurando territorios urbanos de carácter extenso y en algunas ocasiones de carácter policéntrico.

Las nuevas formas de movilidad territorial de las familias provocan que los desplazamientos demográficos relevantes dentro de una región funcional urbana tengan el mismo significado que aquellos que en el pasado se daban entre los barrios de un único centro urbano. Por tanto, el crecimiento de los centros menores o de los municipios rurales comprendidos en un mismo sistema territorial o área urbana debe atribuirse al área en su conjunto y no puede entenderse como un proceso de contraurbanización,

ni menos aún de desurbanización al tratarse de una única realidad urbana (Dematteis, 1998; Ferrás, 2007; Indovina, 1998).

Los fuertes ritmos de desarrollo de suelo urbano y producción de vivienda alrededor de muchas de nuestras ciudades medias durante los años 2000 han provocado la explosión urbanística configurando alrededor estas áreas urbanas más extensas (Valenzuela y Salom, 2008; Burriel, 2008). Estos recientes procesos de urbanización pueden caracterizarse de intensos, por el volumen de la producción de suelo y vivienda; extensos, por su alcance territorial; altamente especializados en los usos del suelo, y de carácter netamente privativo, como muestran las características de los nuevos productos inmobiliarios, especialmente los productos residenciales (Bellet, 2007).

Durante este periodo han proliferado urbanizaciones dispersas, espacios industriales y áreas de ocio y comercio diluidas por el territorio, que se han convertido en uno de los caracteres definidores de la expansión de nuestras ciudades desde los años 80 del siglo pasado. El modelo de suburbanización, con el crecimiento de las ciudades hacia su periferia, ha transformado nuestras estructuras territoriales y el paisaje y la forma urbana dando lugar a áreas urbanas más o menos extensas que se diluyen en el territorio.

La transformación del fenómeno urbano, basada no solo en la integración de nuevos territorios sino también en la dispersión tanto de actividades como de población, ha acabado especializando funcionalmente y socialmente las diferentes partes que lo configuran. La progresiva superespecialización de los usos del suelo combinada con la dispersión del proceso de urbanización genera un paisaje y una estructura urbana muy fragmentada y segregada (López de Lucio, 1993). La creación de los nuevos paisajes residenciales es en buena parte responsable de esa fragmentación. De entre los factores que explican este proceso podrían destacarse los siguientes:

Las políticas expansivas de desarrollo de suelo que han alimentado las finanzas municipales durante bastantes años y, especialmente, en los años centrales del *boom* inmobiliario (Fernández Durán, 2006; Burriel, 2008).

La débil intervención del sector público en el sector de la vivienda, que deja el mercado en manos del capital privado como principal proveedor del alojamiento de las familias. El mercado se ha centrado en los productos de alto valor de cambio y alta rentabilidad (la vivienda de calidad, la segunda residencia, etc.), produciéndose un desajuste importante y alejando definitivamente del mercado a los estratos más desfavorecidos. El desajuste entre oferta y demanda se produce principalmente vía precio, pero también vía características del producto (localización, superficie, calidades, etc.) que se ha venido ofreciendo (Díaz Rodríguez, 2003; Oliver, 2005).

La especialización de los lugares/municipios en tipologías y productos inmobiliarios específicos dirigidos a estratos sociales y estilos de vida concretos: viviendas unifamiliares para estratos altos, producción masiva de vivienda para estratos medios y bajos, etc. Productos residenciales con características homogéneas y cuyo precio y estilo de vida es-

tablece un filtro definitivo. La fragmentación espacial incide, pues, en un mayor proceso de diferenciación social.

Las estrategias de la promoción inmobiliaria a través del desarrollo de grandes paquetes de suelo en las periferias urbanas con el mismo tipo de producto y dirigido a grupos y estratos sociales concretos contribuyen a la creación de esos paisajes homogéneos y casi monofuncionales.

Ello produce una pérdida de complejidad (funcional) y diversidad (social) en los nuevos espacios residenciales, que vuelca además serios interrogantes sobre el futuro de lo urbano. La pérdida de complejidad funcional y social es evidente en los nuevos desarrollos del disperso urbano.

Además, muchos de estos desarrollos han tenido un claro carácter especulativo y restan vacíos tras la llegada de la fuerte crisis inmobiliaria que irrumpe con fuerza en el mercado desde finales de 2007. Para dar cuenta de la intensidad del proceso suele utilizarse como indicador el número de viviendas construidas. Entre 1997 y 2008 se terminaron en España casi seis millones de viviendas (5.999.164 unidades según datos del Ministerio de Fomento), cifra que representa el 33,2% del parque existente en la actualidad, según los resultados del censo de población y vivienda de 2011.

Este proceso, junto a las dinámicas de redistribución de población, ha incidido además en una recomposición de los mapas sociales de nuestros espacios urbanos, que ya solo pueden entenderse ahora a escala supramunicipal. La elevada producción de vivienda, relativamente superior en muchas coronas urbanas inmediatas de estas ciudades, y los notables procesos de migración residencial dentro de estas áreas han configurado nuevos mapas sociales altamente selectivos que dibujan nuevos patrones de segregación social. Los movimientos residenciales o migraciones residenciales son uno de los factores explicativos tanto de la dinámica demográfica de muchos municipios como de la redistribución territorial de la población, en un momento de débil crecimiento natural de la población y superando incluso los más conocidos movimientos migratorios de población extranjera (Pujades, 2009; Pujades y Prats, 2011).

Los ritmos de producción y las características de las viviendas construidas han generado un fuerte impacto espacial y social sobre los entornos de las ciudades medias, llevando a transformaciones muy importantes, ya que la mayoría de estos sistemas urbanos de interior partían de estructuras (sociales-espaciales-funcionales) menos complejas. Los cambios cuantitativos y cualitativos introducidos por la urbanización, especialmente en la última década, y los cambios sociodemográficos recientes habrían resultado en una notable transformación de estas áreas urbanas, generando una mayor complejidad estructural y social. A modo de hipótesis postulamos desde estas páginas que los cambios producidos alrededor de estas ciudades medias del interior podrían haber sido, de forma relativa y desde un punto de vista cualitativo, más intensos que aquellos producidos en las grandes áreas metropolitanas al partir estas de estructuras menos complejas y más compactas.

La intensidad de este proceso (desarrollista y altamente especulativo) implicó un altísimo desarrollo de suelo, especialmente suelo dedicado a usos residenciales. La producción de vivienda más importante se produjo alrededor de las grandes áreas urbanas, las áreas y regiones metropolitanas, los territorios con las dinámicas turísticas más activas, pero también en el entorno de medias y pequeñas ciudades que iniciaron o profundizaron procesos de suburbanización y dispersión sobre sus territorios más o menos inmediatos. Así pudo apreciarse en el entorno de las manchas urbanas de ciudades medias del interior en Galicia (alrededor de Lugo u Ourense) o en ciudades de Castilla-León, como Valladolid, León o Burgos, pero también Segovia o Soria.

El carácter intensivo en ritmos de producción y extensivo sobre el espacio configura alrededor de las ciudades medias estructuras urbanas supramunicipales más complejas adoptando modelos de crecimiento más dispersos, muy diferentes a las tradicionales formas de crecer más o menos continuas, densas y compactas tan características de las ciudades intermedias de carácter no metropolitano y del interior en España.

Así, las ciudades intermedias españolas, especialmente aquellas más dinámicas, dejarían de ser espacios más o menos compactos y acotados para convertirse en espacios dispersos y altamente heterogéneos en lo físico, funcional y social.

2. Dinámicas de población en el conjunto del sistema urbano de Lleida (1980-2012)

La ciudad de Lleida polariza una amplia área plana regada especializada en usos agroindustriales en el poniente catalán. Se trata esta de un área articulada a algunos de los ejes más dinámicos de la Península al estar localizada sobre los corredores viarios y ferroviarios que conectan el centro peninsular y Madrid con Barcelona y la frontera francesa.

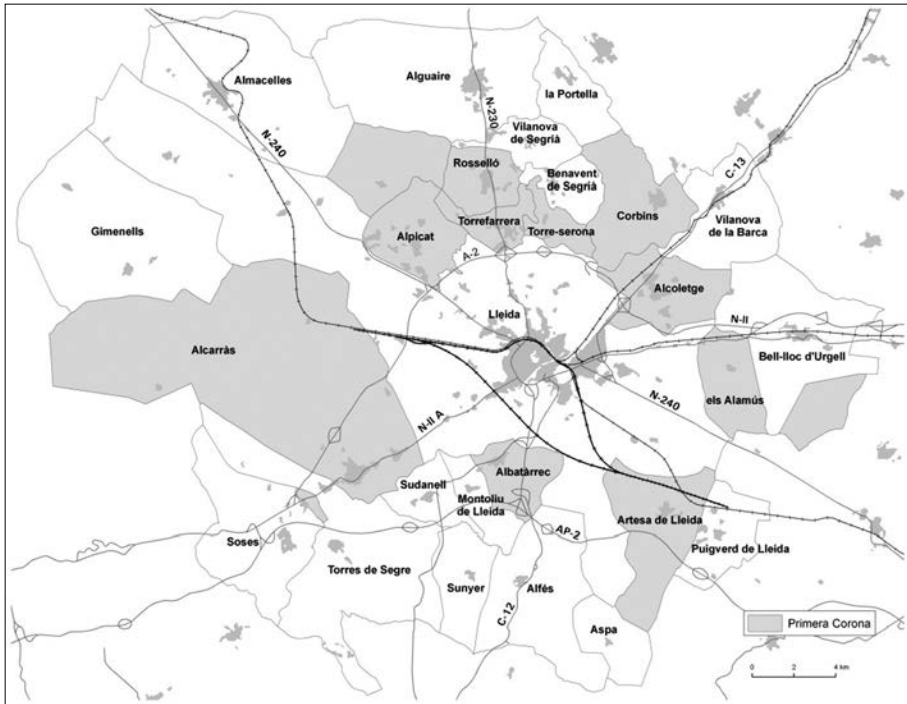
El sistema urbano de la ciudad de Lleida está compuesto por un conjunto de 27 municipios con un total de unos 194.000 habitantes, 137.000 residentes en la ciudad central, que concentra, pues, más del 70% de la población del área. El resto se trata, de hecho, de pequeños municipios de los cuales tan solo tres municipios superan los 5.000 habitantes (Alpicat, Almacelles y Alcarràs, este último el mayor de los tres con poco más de 8.000 habitantes), siete municipios más tienen una población de entre 2.000 y 4.000 habitantes, siete municipios tienen entre 1.000 y 2.000, y el resto (10 municipios), menos de 1.000.

El sistema está articulado por una densa red de infraestructuras viarias que articulan las intensas relaciones funcionales diarias que se producen en el área, todavía con un sentido notablemente jerarquizado por la ciudad central, que concentra buena parte de la población, las actividades y el empleo del conjunto.

A mediados de los años 80 empezaron a detectarse los primeros procesos de desconcentración de la población, que se dirigía, preferentemente, a los municipios inmediatos mejor comunicados de la primera corona. En un primer momento, se trataba de familias de renta media-alta y alta que buscaban en esos municipios cercanos un producto resi-

dencial específico, la vivienda unifamiliar aislada o adosada, más difícil de encontrar y más cara en la ciudad central.

FIGURA 1. EL SISTEMA URBANO ALREDEDOR DE LLEIDA CIUDAD



Fuente: realización propia.

TABLA I. MUNICIPIOS DEL SISTEMA URBANO DE LLEIDA
CON MAYOR NÚMERO DE POBLACIÓN (MÁS DE 1.000 HABITANTES) (1990-2011)

Municipio	Población 2011	% Incremento anual de población 1990-2010
Lleida	137.283	2,1
Alcarràs	8.644	7,0
Almacelles	6.682	1,7
Alpicat	6.189	6,0
Torrefarrera	4.343	17,0
Alcoletge	3.148	8,2

Alguaire	3.097	0,8
Rosselló	3.064	7,7
Bell-lloc d'Urgell	2.417	1,4
Torres de Segre	2.161	1,1
Albatàrrec	2.078	8,6
Soses	1.759	1,5
Benavent de Segrià	1.532	9,8
Artesa de Lleida	1.512	2,8
Puigverd de Lleida	1.444	4,2
Corbins	1.399	2,9
Gimenells i Pla de la Font	1.169	0,0
Vilanova de la Barca	1.151	7,5
Total sistema	194.401	2,7
Primera corona - Lleida	40.659	5,8
Resto municipios	16.459	2,0

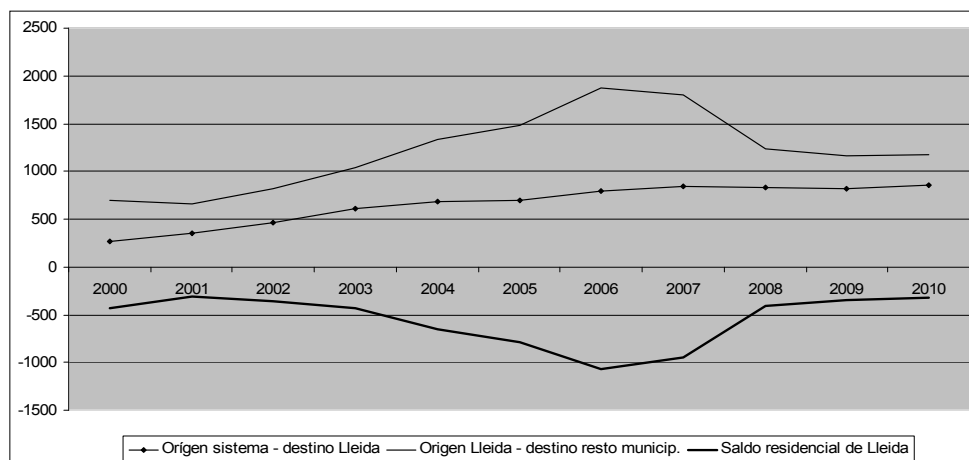
Fuente: elaboración propia a partir de Instituto de Estadística de Cataluña.

Pero fue sobre todo a partir de los años 2000, y tras la finalización de la construcción de la variante norte de la autovía A-2 en 1997, cuando el proceso de desconcentración de población hacía los municipios de la primera corona se intensificó. La construcción de la nueva infraestructura generaba notables expectativas de crecimiento, alimentando la clasificación de nuevo suelo urbanizable en los municipios inmediatos de la primera corona al norte de la autovía. En el periodo 2001-2010, el conjunto de municipios de la primera corona norte registra un incremento poblacional anual del 4,4%, doblando el del conjunto del sistema y muy superior al registrado en la ciudad central. Municipios de esta área, como Torrefarrera, Alcoletge, Benavent, Rosselló o Alpicat, crecían en el periodo 1990-2010 entre un 7 y un 10% anual.

El incremento de población de los municipios de la primera corona se explica sobre todo por los saldos migratorios positivos resultantes de, por un lado, la llegada de un importante volumen de población extranjera para trabajar especialmente en las tareas agrícolas y, por otro lado, de los movimientos de migración española interna (movimientos residenciales) procedentes en un buen número de la ciudad central: Lleida. El saldo de las migraciones residenciales es negativo para la ciudad central en todo el periodo, con pérdidas bastante acusadas entre 2005 y 2008, coincidiendo justamente con los años

del *boom* inmobiliario. Durante el decenio 2000-2010, el saldo migratorio residencial de Lleida con el resto de los municipios del sistema es negativo, perdiendo unos 6.000 habitantes, 3.228 de los cuales en el periodo del *boom* (2005 y 2008).

FIGURA 2. EVOLUCIÓN DE LAS MIGRACIONES RESIDENCIALES EN LOS MUNICIPIOS DEL SISTEMA URBANO DE LLEIDA (2000-2010)



Fuente: datos del padrón municipal de habitantes. Instituto de Estadística de Cataluña.

Otra cuestión interesante es la del destino final de esos movimientos residenciales internos que tienen como origen la ciudad central, ya que tan solo seis de los municipios del sistema consiguen atraer el 66% del total de los movimientos que tienen como origen Lleida: Albatàrrec, Alcarràs, Alcoletge, Aplicat, Rosselló y Torrefarrera, los cinco últimos pertenecientes a la corona norte. De entre estos municipios destacan las localidades de Alcarràs y Torrefarrera, municipios inmediatos a la ciudad (ya prácticamente conurbados a ella) que han experimentado los mayores crecimientos del conjunto fruto de una política expansiva en el desarrollo de suelo y vivienda, mucha de ella dirigida a estratos medio-bajos, como ya veremos. Notable es también el crecimiento de Alpicat, al norte de la ciudad sobre la autovía, municipio especializado en la producción de vivienda unifamiliar dirigida a estratos altos y medio-altos.

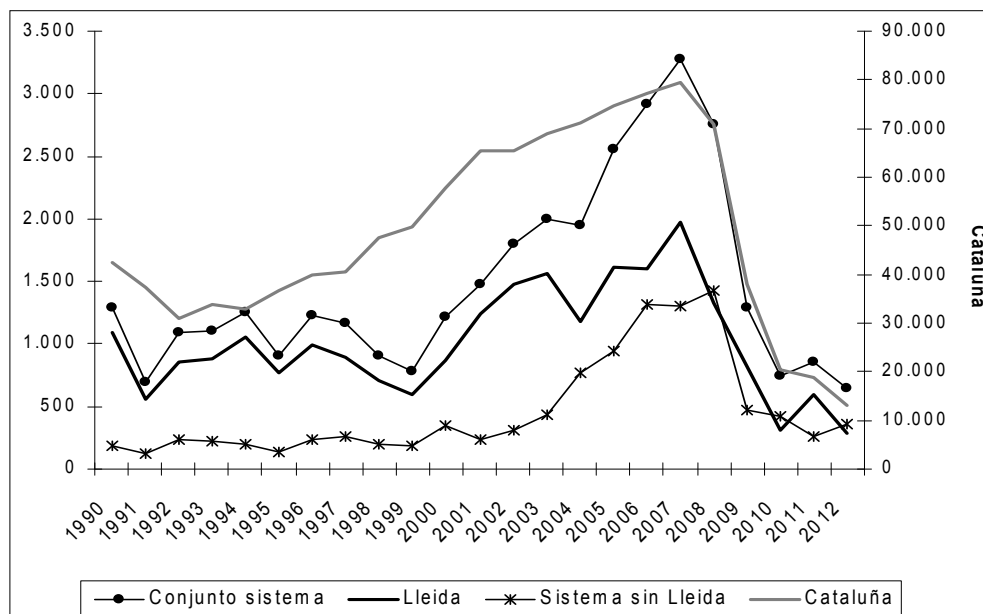
3. La producción de vivienda en el sistema urbano de Lleida (1990-2012)

Durante estos 22 últimos años (1990-2012) se han construido un total de 33.894 viviendas en el conjunto del sistema urbano, el 69% de las cuales en la ciudad de Lleida. Sin embargo, es importante analizar tanto los cambios en el ritmo de la construcción

como los cambios en la localización de esa producción a lo largo del ciclo, ya que la combinación de ambos explica la dinámica del proceso de desconcentración.

El peso de la producción inmobiliaria de Lleida sobre la del conjunto del sistema ha cambiado de forma notable, especialmente durante los años del *boom* inmobiliario. El gráfico muestra cuatro grandes periodos del ciclo inmobiliario. Un primer periodo, 1990-1999, en el que el volumen de vivienda terminada se sitúa entre las 700-1.200 anuales y donde la producción se concentra básicamente en la ciudad central. Un segundo periodo, 2000-2004, en el que se empieza a incrementar de forma notable el volumen de producción, entre las 1.200 y 2.000 anuales, en el que empieza a despuntar la producción del resto de los municipios del sistema. Un tercer periodo, del 2005 a 2008, con fuertes volúmenes de producción (de 2.500 a 3.200 viviendas terminadas al año) y donde cobra ya un gran protagonismo la producción registrada en algunos municipios de las coronas exteriores. Hay un último periodo, de 2008 hasta la actualidad, dominado por la crisis, que afecta de forma especial al sector inmobiliario. La dinámica de la construcción se contrae más rápido en la ciudad central de lo que lo hace en el resto de municipios del sistema. Pero esta caída es relativamente más importante de lo que parece haber sido para el conjunto catalán. Las dinámicas de producción en estos últimos años de crisis se mueven en Lleida en cifras muy inferiores a los años previos al *boom*, siendo el mínimo de producción en 2012 con 260 viviendas terminadas y de 818 en 2009.

FIGURA 3. VIVIENDAS TERMINADAS EN EL ÁREA URBANA DE LLEIDA Y CATALUÑA (1990-2012)



Fuente: viviendas terminadas según certificados finales de obra. Instituto de Estadística de Cataluña.

Los volúmenes de producción relativa más importantes en estos 22 años se han concentrado en la ciudad de Lleida, con el 69% de la producción, y tres municipios más: Alcarràs, Alpicat y Torrefarrera, inmediatos a la ciudad, que suman algo más de 5.000 viviendas más. Junto a ellos también es notable la producción de otros municipios de la corona corte (Rosselló, Alcoletge y Benavent) y del sur (Albatàrrec), todos ellos configurando ya un único mercado inmobiliario.

Tabla 2. VIVIENDAS TERMINADAS EN EL ÁREA URBANA DE LLEIDA

	1990-2000	%	2001-2010	%	1990-2010	%
Lleida	9.289	79,9	13.100	63,1	22.389	69,1
Primera corona	1.442	12,4	5.800	27,9	7.242	22,4
Segunda corona	892	7,7	1.861	9,0	2.753	8,5
Sistema urbano	11.623	100	20.761	100	32.384	100

Fuente: viviendas terminadas según certificados finales de obra. Instituto de Estadística de Cataluña.

Para valorar mejor la intensidad de esa producción se utiliza el índice de producción relativa de viviendas terminadas por cada 1.000 habitantes al año, a través del cual se ilustra de forma clara la notable producción residencial registrada en algunos municipios de la corona exterior norte inmediata a la ciudad central, Torrefarrera, Alcarràs, Alpicat, Alcoletge Benavent de Segrià y Albatàrrec, todos ellos con valores superiores a las 10 viviendas por cada mil habitantes al año, índice que en el mismo periodo se sitúa en 7,8 viviendas por cada 1.000 habitantes para el conjunto de Cataluña y en 8,5 para la ciudad de Lleida.¹

La tabla 3 permite comparar el volumen de producción de vivienda con el incremento de población experimentado por los municipios inmediatos a la ciudad central de la primera corona y articulados a los ejes más dinámicos del territorio.

1 Los estudios técnicos estiman que una producción de entre seis a ocho viviendas por cada mil habitantes al año es suficiente para cubrir las necesidades básicas de alojamiento de la población (demanda potencial generada por razones sociodemográficas y de primera residencia).

Tabla 3. MUNICIPIOS DEL ÁREA URBANA DE LLEIDA CON LA PRODUCCIÓN RELATIVA DE VIVIENDA MÁS IMPORTANTE (1990-2010)

	Viviendas terminadas 1990-2010	Viviendas por 1.000 hab. año (1990-2010)	Población 2010	Incr. población 1990-2010
Lleida	22.389	8,5	137.387	22,9
Alcarràs	2.474	17,2	8.029	77,5
Alpicat	1.303	13,7	6.116	65,8
Torrefarrera	1.101	20,8	4.151	186,9
Almacelles	988	6,4	6.577	18,4
Rosselló	844	16	2.950	85,0
Alcoletge	751	13,1	2.816	90,1
Albatàrrec	409	11,7	1.979	95,0
Alguaire	295	4,1	3.140	9,3
Benavent de Segrià	274	12,9	1.522	108,2
Sistema urbano	32.384	9,5	192.654	29,5
Cataluña	1.080.918	7,8	7.512.381	21,8

Fuente: viviendas terminadas según certificados finales de obra. Instituto de Estadística de Cataluña.

En resumen, la producción inmobiliaria del periodo podría calificarse de intensa por los ritmos y cambios producidos, pero también extensa por su alcance e impacto territorial. El carácter intenso y extenso de la producción ha acabado por generar estructuras urbano-territoriales complejas con modelos de crecimiento diferentes a las tradicionales formas de crecer más o menos continuas, densas y compactas de las ciudades españolas. Una producción y expansión residencial que ha ido seleccionando lugares y territorios en función de la accesibilidad a las grandes infraestructuras viarias y, a su vez, la disponibilidad de suelo y las características del entorno donde se produce.

4. Las consecuencias del *boom* inmobiliario en el territorio en el área urbana

Muchos de estos productos inmobiliarios que se construyeron en los municipios de menor tamaño de la primera corona alrededor de la ciudad central durante los años del

boom inmobiliario no han podido ser vendidos tras la llegada de la crisis. Son productos de difícil absorción en un momento de crisis inmobiliaria como el actual. Un análisis del *stock* de vivienda de obra nueva sin vender en el área muestra que en el conjunto del sistema urbano existirían a finales de 2012 unas 2.500 viviendas nuevas sin vender.² Un volumen ciertamente importante si consideramos la población del conjunto. De estas, unas 1.300 se localizarían en la ciudad de Lleida, y podrían ser absorbidas con mayor facilidad por sus características y por el volumen de la demanda interna. Sin embargo, el resto del *stock*, localizado en los municipios de las coronas exteriores, es de difícil y lenta absorción, especialmente aquel construido en los municipios más pequeños del sistema que resta sin vender y expectante. Las consecuencias de ello pueden observarse en los datos del cuadro 3, donde se presentan los primeros resultados, todavía provisionales, de los datos del censo de 2011 relativos al parque de viviendas.

TABLA 4. TIPOLOGÍA DE LAS VIVIENDAS FAMILIARES SEGÚN DATOS DEL CENSO DE 2011

Municipio	Total	% Principal	% No Principal	% Secundario	% Vacía
Alamús, els	419	67,1	32,9	---	---
Albatàrrec	907	90,0	10,0	1,3	8,7
Alcarràs	4.329	76,6	23,4	0,8	22,6
Alcoletge	1.553	78,8	21,2	14,3	6,9
Alfès	196	63,3	36,7	---	---
Alguaire	1.464	75,5	24,5	6,3	18,2
Almacelles	3.100	78,5	21,5	5,5	16,0
Alpicat	2.600	81,9	18,1	7,7	10,5
Artesa de Lleida	630	86,8	13,2	---	---
Aspa	181	49,2	50,8	---	---
Bell-lloc d'Urgell	944	92,5	7,5	0,0	7,5

2 Los cálculos se han realizado a partir de las fuentes siguientes: viviendas terminadas según certificados finales de obra, Generalitat de Catalunya, y transacciones inmobiliarias de las viviendas nuevas del Ministerio de Fomento.

Benavent de Segrià	617	83,0	17,0	---	---
Corbins	603	84,1	15,9	---	---
Gimenells i Pla de la Font	493	87,2	12,8	---	---
Lleida	66.415	84,0	16,0	4,8	11,2
Montoliu de Lleida	307	64,5	35,5	---	---
Portella, la	306	91,2	8,8	---	---
Puigverd de Lleida	755	66,2	33,8	---	---
Rosselló	1.464	82,7	17,3	3,4	13,9
Soses	663	99,4	0,6	---	---
Sudanell	447	70,5	29,5	---	---
Sunyer	162	66,7	33,3	---	---
Torrefarrera	1.924	79,9	20,1	4,3	15,9
Torres de Segre	977	81,1	18,9	10,2	8,7
Torre-serona	150	98,0	2,0	---	---
Vilanova de la Barca	515	82,9	17,1	---	---
Vilanova de Segrià	545	61,1	38,9	---	---
Comarca del Segrià	99.851	81,7	18,3	5,8	12,5
Cataluña	3.863.381	76,2	23,8	12,2	11,6

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, censo de población y viviendas, 2011.

Con los datos en la mano, nos encontraríamos que el peso del parque de viviendas familiares vacías en el conjunto de la comarca (no se facilitan datos para municipios menores de 2.000 habitantes) es relativamente superior, 12,5% del Segrià frente al 11,6% del conjunto catalán. Aún más importante es el volumen y peso de las viviendas vacías en

aquellos pequeños municipios alrededor de la ciudad central que incrementaron la producción de vivienda de forma espectacular durante los años del *boom*. Así, por ejemplo, y según los datos del censo, Alcarràs tendría un 22% de su parque vacío (de las algo más de 4.300 viviendas familiares); Torrefarrera un 15,9% o Rosselló un 13,9%. Analizando además el periodo de construcción de esas viviendas vacías, nos encontraríamos que en su gran mayoría fueron construidas en la última década.

Otra consecuencia espacial importante es el suelo clasificado como urbano que resta tras el *boom* inmobiliario expectante y esperando ser construido que podemos medir a través de los datos que ofrece el Catastro en España.

TABLA 5. SUELO URBANO SIN CONSOLIDAR Y EXPECTANTE EN LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA URBANA DE LLEIDA EN 2012

Municipio	Sup. solar m ² (1)	Sup. construida m ²	Total sup. urbana m ² (2)	Suelo urbano sin consolidar (3)
Lleida	5.826.999	11.330.343	17.157.342	34,0
Alguaire	3.144.423	1.284.435	4.428.858	71,0
Almacelles	1.595.128	1.345.665	2.940.793	54,2
Alcarràs	1.584.519	1.227.810	2.812.329	56,3
Bell-lloc d'Urgell	1.216.231	710.946	1.927.177	63,1
Torres de Segre	1.195.715	844.150	2.039.865	58,6
Corbins	884.205	347.464	1.231.669	71,8
Rosselló	880.307	703.874	1.584.181	55,6
Torrefarrera	781.267	754.734	1.536.001	50,9
Alpicat	759.753	1.236.752	1.996.505	38,1
Benavent de Segrià	588.070	253.597	841.667	69,9
Albatàrrec	522.756	288.707	811.463	64,4
Vilanova de la Barca	452.806	374.831	827.637	54,7
Vilanova de Segrià	417.251	310.730	727.981	57,3
Alfès	373.284	227.627	600.911	62,1
Alcoletge	330.793	842.452	1.173.245	28,2
Artesa de Lleida	297.857	258.669	556.526	53,5
Torre-serona	273.116	382.870	655.986	41,6

Puigverd de Lleida	148.518	673.833	822.351	18,1
Gimenells i el Pla de la Font	146.477	236.885	383.362	38,2
Soses	143.408	653.922	797.330	18,0
Montoliu de Lleida	61.887	167.389	229.276	27,0
Portella, La	40.118	171.913	212.031	18,9
Alamús, Els	38.168	116.426	154.594	24,7
Sunyer	24.625	79.324	103.949	23,7
Sudanell	19.538	224.384	243.922	8,0
Aspa	4.496	53.313	57.809	7,8
TOTAL	21.751.715	25.103.045	46.854.760	46,4

Fuente: Dirección General del Catastro. Estadísticas catastrales. 2013.

(1). La condición de solar se otorga al suelo urbano que no está construido.

(2). Total de superficie urbana según planeamiento en cada municipio.

(3). Peso del suelo urbano sin consolidar (solares) sobre el total de suelo clasificado en el municipio como urbano.

En la tabla se muestra de forma clara la cantidad de suelo que según planeamiento podía ser construido de forma inmediata al estar clasificado como suelo urbano en los municipios del área urbana de Lleida. En conjunto, un 46,4% del suelo, que supone 2.175 hectáreas, responde a suelo urbano sin construir, sin consolidar. Con ello, la mancha urbana del área podría casi doblar aquella que ya está construida. Una parte importante de este suelo urbano se localiza en los municipios más grandes del área, pero también en aquellos más pequeños situados en la primera corona alrededor de la ciudad de Lleida que desarrollaron en los últimos años políticas expansivas de suelo. Corbins, Benavent o Albatàrrec son claros ejemplos de ello.

5. El mercado de la vivienda en el área urbana de Lleida

Las características del producto inmobiliario y su precio explican los procesos de desconcentración y crecimiento relativo superior de estos municipios de la primera corona al norte del municipio central.

El municipio de Alpicat, conurbado a la ciudad de Lleida sobre el eje de la N-240 y que ha albergado históricamente urbanizaciones de vivienda unifamiliar dirigida estratos altos, continúa encabeizando la producción de vivienda unifamiliar aislada con una

media de unos 180 m² de superficie y con el precio medio de la vivienda más caro del conjunto urbano como muestra el cuadro 5. En los últimos años se han construido también en el municipio viviendas unifamiliares adosadas dirigidas a estratos medio-altos con servicios y espacios comunes, con un precio netamente superior al de productos similares en otros municipios del área.

TABLA 6. TIPOLOGÍA DE LAS VIVIENDAS CONSTRUIDAS EN EL ÁREA URBANA DE LLEIDA (1999-2010)

%	Unifamiliares aisladas	Unifamiliares adosadas	Plurifamiliar en bloque	Viviendas construidas
Lleida	1,2	6,6	91,8	17.202
Alcarràs	0,4	6,2	93,3	3.425
Alpicat	12,5	33,3	54,2	1.234
Torrefarrera	1,7	28,3	70,1	1.330
Almacelles	0,9	11,2	87,9	1.297
Rosselló	1,2	12,3	86,5	1.215
Alcoetge	3,4	18,3	78,3	1.201
Albatàrrec	0,7	11,3	88	691
Conjunto del sistema	1,9	12,3	85,5	30.185
Total Cataluña	8,6	11,6	79,8	867.438

Fuente: viviendas terminadas según certificados finales de obra. Instituto de Estadística de Cataluña.

En Torrefarrera, conurbado con la ciudad de Lleida a través del eje de la N-230, se ha combinado la producción de vivienda familiar adosada y la de apartamentos en bloque (70 a 90 m²) dirigida a estratos sociales medios.

Por su parte, el municipio de Alcarràs, también conurbado a la ciudad de Lleida sobre el eje de la A-II en sentido Zaragoza, dirige su producto inmobiliario a rentas medias y bajas. El municipio se ha especializado principalmente en la producción de pequeños apartamentos (50 a 70 m²) en tipologías de bloques plurifamiliares bastante densos y a precios bajos (media de 124.588 euros). De esta forma, Alcarràs se ha convertido en el destino de familias jóvenes que no podían adquirir su vivienda en la ciudad de Lleida por razón de precio.

Tabla 7. PRECIO Y SUPERFICIE ÚTIL MEDIOS DE LA VIVIENDA NUEVA
EN MUNICIPIOS DEL ÁREA URBANA DE LLEIDA (2008-2010)

	Precio medio vivienda nueva	Sup. útil media de la vivienda nueva (m²)	Precio medio euro/m²
Alpicat	260.227	142	1.832,58
Lleida	235.529	85,7	2.748,30
Torrefarrera	190.158	94,7	2.008,01
Alcarràs	132.055	70,2	1.881,13

Fuente: estudios del Instituto Apolda para la Secretaria d'Habitatge de la Generalitat de Catalunya.

En otros municipios más pequeños lo que mayor impacto ha tenido sobre el paisaje y la estructura local ha sido, por un lado, la fuerte producción de suelo urbano y, por otro, la aparición de nuevas tipologías de vivienda dirigidas a un consumidor totalmente urbano. Ejemplo del segundo aspecto es la aparición de las promociones de vivienda unifamiliar adosada que ocupan ahora una buena parte de la estructura urbana de municipios como Alcoletge, Albatàrrac o Benavent. Más impactante aún resulta la aparición de bloques plurifamiliares con servicios colectivos, como piscinas y zonas ajardinadas privadas, en algunos de los municipios más pequeños, que pasan a alojar un nuevo estilo de vida dentro de esos productos residenciales totalmente ajeno al contexto tradicional del núcleo.

5. Conclusiones finales

Los fuertes ritmos de desarrollo de suelo urbano y producción de vivienda alrededor de muchas de nuestras ciudades medias durante los años 2000 han provocado la explosión urbanística configurando alrededor estas áreas urbanas más o menos extensas. Estos recientes procesos de urbanización de carácter intensivo, por el volumen de la producción de suelo y vivienda en un corto periodo de tiempo, y extensivo, por su alcance territorial, han configurado mercados inmobiliarios de carácter supramunicipal. Ello, combinado con las nuevas formas de movilidad territorial y los intensos procesos de movilidad residencial de las familias, ha resultado en la configuración de nuevos mapas sociales altamente selectivos que dibujan nuevos patrones de segregación social ahora ya a escalas metropolitanas.

Así, la reciente transformación del fenómeno urbano, basada no solo en la integración de nuevos territorios sino también en la dispersión tanto de actividades como de

población, ha acabado especializando funcionalmente y socialmente las diferentes partes que lo configuran. La progresiva superespecialización de los usos del suelo, combinada con la dispersión del proceso de urbanización, genera un paisaje y una estructura urbana muy fragmentados y segregados. Sin embargo, habremos de esperar a los resultados más detallados del censo de población y vivienda de 2011 para estudiar el alcance de esos cambios y las características de estos nuevos mapas sociales.

Bibliografía

- BELLET, C. (2007): «Los nuevos espacios residenciales. Estructura y paisaje», en AGE: *Espacios públicos, espacios privados. Un debate sobre el territorio*, Ediciones de la Univ. de Cantabria, pp. 93-130.
- BELLET, C.; GUTIÉRREZ, A. (2012): «Memoria social del Plan General de Ordenación Municipal: Lleida 2015-2035», sin editar, Ayuntamiento de Lleida.
- BERRY, B. J. (1976): «The counterurbanization process: urban America since 1970», *Urban Affairs Annual Review*, vol. 11, pp. 17-30.
- BURRIEL, E. L. (2008): «La década prodigiosa del urbanismo español (1997-2006)», *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, 1 de agosto, vol. XII, 270 (64).
- CEBRIÁN, F.; GARCÍA, J. A.; PANADERO, M. (2010): «Dinámicas y transformaciones recientes en los procesos de expansión territorial de las ciudades medias en Castilla-La Mancha», en X Coloquio y jornadas de campo de Geografía Urbana, Oviedo-Santander, Bilbao.
- DEMATTEIS, G. (1998): «Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas», en MONCLÚS, F. J. (ed.): *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, C. (2003): «La vivienda en España. Reflexiones sobre un desencuentro», *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, vol. VII, nº 146 (095), 1 agosto de 2003.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R (2006): *El tsunami urbanizador español y mundial. Sobre sus causas y repercusiones devastadoras y la necesidad de prepararse para el previsible estallido de la burbuja inmobiliaria*, Virus editorial, Barcelona.
- FERRÁS, C. (2007): «El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico», *EURE*, vol. XXXIII, nº 98, Santiago de Chile, 2007, pp. 5-25.
- INDOVINA, F. (1998): «Algunes consideracions sobre la "ciutat difusa"», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nº 33, pp. 21-32.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Valencia, Universidad de Valencia.

- MALLARACH, J.; VILAGRASA, J. (2002): «Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas», *Ería*, nº 57, pp. 57-70.
- OLIVER, J (2005): *Demografia i Habitatge a Espanya i a les comunitats autònomes*, Barcelona, Estudis Caixa de Catalunya, nº 1.
- OTERO, R.; GÓMEZ, S. (2007): «La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico», *Boletín de la AGE*, nº 44, pp. 259-277.
- PUJADAS, I. (2009): «Movilidad residencial y expansión urbana en la región metropolitana de Barcelona, 1982-2005», *Scripta Nova*, vol. XIII, nº 290.
- PUJADAS, I.; PRATS, P. (2011): «Migraciones interiores y dispersión residencial de las ciudades medias en Cataluña (1992-2008)», en PUJADAS, I., et al (ed.): *Población y Espacios urbanos*, Barcelona, Departament de Geografia Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE.
- VALENZUELA, M.; SALOM, J. (2008): «Los procesos de urbanización en España. Nuevos factores, nuevas tendencias», en Comité Español de la Unión Geográfica Internacional. Aportación española al XXXI Congreso de la UGI España y el Mediterráneo, Una reflexión desde la Geografía Española, Madrid, Ministerio de Fomento.
- VILAGRASA, J.; BARRUFET, A.; BELLET, C.; GANAU, J. (1995): «Estudios socioeconómicos, demográficos y de la vivienda en el área urbana de Lleida para la redacción del Plan General de Ordenación Urbana. Lleida: 1995-2015», no editado, Lleida, Ajuntament de Lleida.

4

MODELACIÓN DE PATRONES DE CRECIMIENTO EN CIUDADES MEDIAS CHILENAS: ¿SE FORTALECE EL DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE?

CRISTIÁN HENRÍQUEZ

Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile,
Chile

1. Introducción

Las rápidas transformaciones territoriales ocurridas en ciudades medias chilenas han impactado fuertemente sobre la estructura física y social del paisaje urbano, configurando ciudades altamente fragmentadas y difusas, especialmente por parches urbanos que en gran parte corresponden a uso residencial de baja densidad asociados a estratos socioeconómicos altos. De esta forma, los barrios de clase socioeconómica alta o media-alta, ubicados en la periferia bajo la forma de condominios privados, disfrutan de una buena accesibilidad, belleza escénica y amenidades ambientales que realzan la favorable condición económica de sus ocupantes; mientras que las poblaciones de bajos recursos se emplazan en sectores de mala accesibilidad, carentes de áreas verdes y muchas veces en sitios con claras desventajas ambientales, tales como cercanías a basureros o a zonas inundables, entre otros. La aparición espontánea de barrios marginales o también el desarrollo de condominios privados en la periferia son ejemplos del carácter aleatorio de los procesos actuales de crecimiento urbano.

Para abordar estos problemas se desarrolla un modelo de cambio de uso/cobertura del suelo en plataforma SIG, en las ciudades de Chillán y Los Ángeles, región del Biobío, Chile, para un horizonte temporal de 35 años (2013-2048) basándose en la evolución pasada (1978-2013). Se revisan una serie de indicadores socioeconómicos y del paisaje

para dar cuenta de los principales cambios ocurridos estas últimas décadas tanto a nivel urbano como a nivel provincial y que constituyen las principales fuerzas forzantes de la acelerada dinámica urbana.

Finalmente, se estima la magnitud de los principales impactos ambientales del crecimiento urbano y su evolución futura en la intensidad de la isla de calor, cambio en el coeficiente de escorrentía superficial y pérdida de suelo agrícola. La irreversibilidad del proceso de urbanización fundamenta la elección de estos indicadores, ya que una vez que cambia la cobertura de suelo es muy difícil volver al estado original, poniendo en duda la sustentabilidad de este crecimiento. Se destaca el rol de los patrones de crecimiento urbano, que en el caso de las ciudades medias repiten las tendencias de las grandes ciudades.

Con este trabajo se intenta abordar aspectos como: ¿es posible inferir niveles de sustentabilidad en función de los patrones de crecimiento urbano?, ¿qué lecciones podemos extraer de modelos prospectivos de cambio de usos de suelo en miras de lograr un desarrollo sustentable?

Estos resultados se discuten y complementan con las implicancias sociales y económicas y con lineamientos y orientaciones para la política pública a escala local. Fundamentalmente se usan como referencia los resultados e interpretaciones del libro *Modelando el crecimiento de ciudades medias. Hacia un desarrollo urbano sustentable* (Henríquez, 2014).

2. Desarrollo sustentable y crecimiento urbano, ¿una meta posible?

A nivel mundial observamos que la población urbana crece en proporciones mayores a la población rural. Esta tendencia incesante e irreversible plantea unos de los desafíos más formidables del mundo actual: ¿cómo sustentar un crecimiento urbano de acuerdo a las capacidades biogeofísicas del planeta? Por definición, los ecosistemas naturales tienden a perdurar en el tiempo en función de procesos y funciones ecológicas que incluyen ciertos principios que aseguran su integridad y calidad, por ejemplo (Nebel y Wright, 1999):

- Los ecosistemas reciclan todos los elementos, para liberarse de los desechos y reponer los nutrientes.
- Los ecosistemas aprovechan la luz solar como fuente de energía.
- Los ecosistemas no sobrepasan la capacidad de carga.
- Los ecosistemas mantienen la biodiversidad.

Sin embargo, las ciudades no cumplen totalmente estos principios, sino que, al contrario, muchas de ellas constantemente se expanden a costa de un consumo irracional de recursos y de un ingente vertido de residuos y emisiones, especialmente las ciudades de mayor tamaño.

Pero el desarrollo sustentable urbano no se trata solo del consumo de recursos, de agua y de energía, también se refiere a un crecimiento socialmente justo y económicamente viable, a lo cual se le puede sumar la condición de que sea políticamente factible. Desde un punto de vista social, incluye aspectos como: bajos niveles de pobreza, de exclusión, de segregación y, en definitiva, de un mejor bienestar, y calidad de vida de la población. Desde la perspectiva económica se refiere a un sistema productivo que sea respetuoso con el capital natural y que suministre una serie de bienes y servicios que vayan en directo beneficio de la población. Y en relación a la dimensión política, comprende una mejor gobernanza que permita conducir y gestionar el desarrollo de la ciudad y que permita resolver las problemáticas que se presenten, articulando los actores públicos, privados y comunidad.

Es una meta compleja especialmente cuando el modelo económico y político imperante en los países no se une con los propósitos de la sustentabilidad. En otras palabras, es difícil compatibilizar los objetivos de un modelo neoliberal que favorece el libre mercado, la privatización y la competitividad con la protección de la naturaleza y el mejoramiento de la calidad de vida. Es por eso que algunos autores, como Max-Neef, a través de su teoría de desarrollo de escala humana, postulan que debe haber un cambio de paradigma donde la sociedad se tiene que concentrar en la satisfacción de las necesidades humanas fundamentales, así como en la generación de niveles crecientes de autodependencia y en la articulación orgánica de los seres humanos con la naturaleza y la tecnología, de los procesos globales con los comportamientos locales, de lo personal con lo social, de la planificación con la autonomía y de la sociedad civil con el Estado (Max-Neef, Elizalde y Hopenhayn, 1986). Para ello propone una matriz que, por un lado, clasifica las necesidades humanas según las categorías existenciales (ser, tener, hacer y estar), y por el otro, las clasifica según categorías axiológicas (subsistencia, protección, afecto, entendimiento, participación, ocio, creación, identidad y libertad). Estas necesidades se pueden satisfacer mediante satisfactores que a su vez se clasifican en: a) violadores o destructores; b) seudosatisfactores; c) satisfactores inhibidores; d) satisfactores singulares, y e) satisfactores sinérgicos. Así, por ejemplo, una necesidad humana como el ocio se podría satisfacer con satisfactores singulares como la lectura de un libro o la contemplación de la naturaleza, o bien con seudosatisfactores o satisfactores inhibidores que ofrece el mercado actual como juegos multimedia que inducen a un mayor consumismo e impiden un desarrollo más integral de la persona. En otras palabras, llevan a un desarrollo insustentable, habida cuenta de que una de las características esenciales de la ciudad es constituir un espacio de encuentro.

Por cierto, esta es una tarea compleja, utópica para algunos, que además debe considerar aspectos vinculados con el tiempo y el espacio, como ya lo dijo Brundtland (1987) en el informe *Nuestro Futuro Común*: desarrollo sustentable corresponde a la satisfacción de las necesidades actuales de las personas sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas. Pero no debemos olvidar la dimensión

espacial, que en el caso urbano tiene que ver con las distintas escalas que van desde lo individual hasta el nivel de barrio, ciudad, región, país y planeta entero.

Considerando este tipo de desafíos, en octubre de 2016 se realizará el encuentro internacional Habitat III, que corresponde a la tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sustentable en Quito, Ecuador. La primera conferencia sobre el tema (Habitat I) se desarrolló en 1976, en Vancouver, Canadá. En la ocasión, fue establecido el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat), con sede en Nairobi (Kenia). La organización promueve ciudades social, urbanística y ambientalmente sustentables, y coordina acciones de vivienda y de calidad de vida. La segunda edición (Habitat II) se desarrolló en Estambul (Turquía) en junio de 1996. Como resultado de la conferencia, también celebrada como *cúpula de las ciudades*, fue presentada la Agenda Habitat, un documento aprobado por los Estados miembros comprometiéndose a promover la vivienda adecuada, asentamientos humanos sustentables, participación de la ciudadanía e igualdad de género, entre otros aspectos (Plataforma Arquitectura, 2015).

Este encuentro espera contar como resultado con un documento final de carácter conciso, focalizado, con visión de futuro y orientado a la acción. Para ello está convocando a todos los Estados miembros y actores relevantes, como parlamentarios, organizaciones de la sociedad civil, representantes del gobierno local y regional y municipalidades, profesionales e investigadores de la academia, fundaciones, mujeres y grupos jóvenes, sindicatos y sector privado, organizaciones intergubernamentales y organizadores de Naciones Unidas (UN, 2015).

2.1. La ciudad compacta y la ciudad difusa

Para estudiar las dinámicas espacio-temporales es de utilidad recurrir a marcos interpretativos que nos permitan evaluar los niveles de la sustentabilidad urbana. En general se pueden distinguir dos modelos de sustentabilidad definidos a partir de los patrones de crecimiento y forma que adquiere la ciudad en el espacio. Se trata del modelo de ciudad compacta y de ciudad de difusa. El primero se asimila a la ciudad mediterránea europea, caracterizada por tener un gran y diverso número de portadores de información (titulados, renta, oficios, actividades e instituciones) que proporcionan estabilidad, cohesión social y madurez al sistema, por una proximidad y ahorro de recursos que favorecen el viaje a pie, el contacto entre personas y la disminución del transporte privado, y por una mayor eficacia energética (Rueda, 1999).

El segundo se ejemplifica como el modelo de ciudad anglosajona, que se extiende en el campo, ocupando áreas cada vez más extensas y alejadas, en ocasiones regiones enteras, separada funcionalmente (universidad, industria, residencia, áreas comerciales,

oficinas) y segregada socialmente, uniendo las partes a través de una densa red de carreteras y vías segregadas de transporte privado (Rueda, 1996).

Históricamente, y de acuerdo con algunos modelos de ciudades latinoamericanas como el de Borsdorf (2003), las ciudades crecieron de manera muy lenta y concentrada, esto es similar al modelo de ciudad compacta, pero después de la década de los 70, en el siglo pasado, comienza a mutar el modelo hacia una ciudad extensiva y fragmentada. La explicación de este cambio se debe principalmente al uso del automóvil, que es uno de los principales factores en la configuración espacial de una ciudad difusa. La urbanización se realiza a distancias cada vez mayores, en pequeños enclaves, perforando la mayoría de las veces el uso agrícola de las inmediaciones de la ciudad (Henríquez, 2014).

Comienza de esta forma un proceso de periurbanización, que en la actualidad hace difícil determinar dónde termina o comienza la ciudad. Evidencias de esta indefinición corresponden a las parcelas de agrado o condominios privados, que en una fotografía aérea aparecen como grandes coberturas verdes con construcciones aisladas, pero que funcionalmente corresponden a un uso urbano, ya que en las viviendas habitan personas que viven en el «campo» pero trabajan y estudian en la ciudad. Algunos autores hablan de la «ciudad infiltrada» (Naranjo, 2009).

En este patrón, que comienza a observarse con mayor frecuencia en las ciudades medias de rápido crecimiento en Chile, se pueden distinguir distintos tipos de formas de expansión. En primer lugar existe un crecimiento tipo *mancha de aceite* o crecimiento horizontal a partir del núcleo urbano principal. Este crecimiento es de carácter horizontal y se extiende en todas las direcciones, salvo que se encuentren barreras naturales o artificiales de relevancia, como ríos o autopistas. En general, en Chile este tipo de crecimiento fue muy importante en grandes ciudades como Santiago, donde mediante este mecanismo se fueron incorporando grandes superficies urbanas, y en algunos casos se fue *tragando* por adhesión centros menores ubicados en la periferia, como es el caso de las localidades de Puente Alto o San Bernardo.

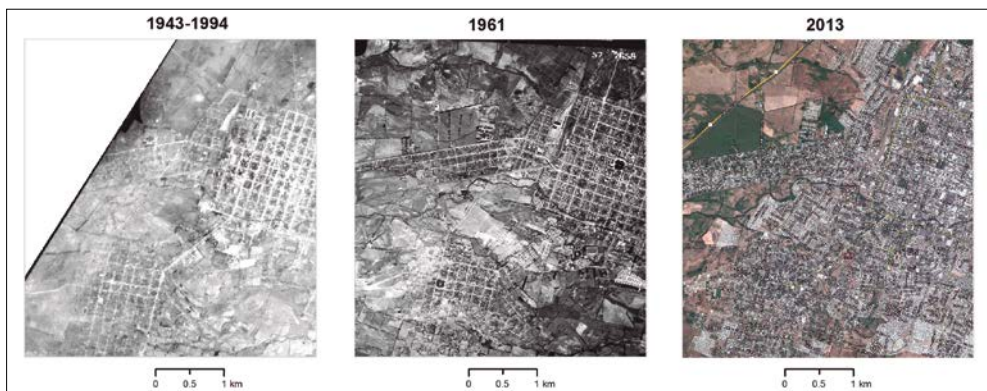
Es interesante notar que el patrón contrario, que sería un crecimiento por verticalización mediante edificios en altura, no ha sido un vector importante en el crecimiento urbano, especialmente de ciudades medias. Esto puede explicarse por varias razones. Una tiene relación con la preferencia de la población por vivir en casas con patio, aspecto que está muy presente en los imaginarios y aspiraciones familiares, especialmente de los hogares de mayores recursos. Un segundo aspecto está relacionado con la situación sísmica del país: los edificios deben cumplir una serie de exigencias antisísmicas, lo cual incide en un mayor costo para la construcción de grandes edificios, especialmente en ciudades medias. Asociado a esto, la preferencia de la población por viviendas de baja altura tras una experiencia traumática después de un terremoto también se puede esgrimir como factor que incide en la baja demanda.

Un segundo tipo de crecimiento que se puede distinguir corresponde al crecimiento *tentacular* o asociado a las redes de transporte. La conectividad vial ejerce un papel muy

importante en la definición de un crecimiento urbano a lo largo de estas vías principales. A modo de ejemplo, se puede citar el rol que cumple la principal ruta del país panamericana, que cruza de norte a sur. En muchas ciudades chilenas, como Rancagua, Talca, Chillán, Los Ángeles, Temuco, etc., esta ruta atravesaba la planta urbana, pasando muchas veces por la misma plaza de armas o muy cerca de esta, generando varios efectos, como atraer a los sectores industriales a localizarse ya sea en los accesos norte y sur de la ciudad, debido a la posición estratégica que otorga esa ubicación en términos de conectividad y accesibilidad tanto para el transporte de materias primas y productos como por la cercanía al centro, especialmente a los servicios y población que trabaja en estos recintos. Un ejemplo de este crecimiento tentacular se puede observar en Chillán, donde la ruta panamericana, en su tramo urbano denominado Av. Bernardo O'Higgins, desencadenó dos procesos: primero la conurbación entre Chillán y Chillán Viejo, y en una segunda fase, la creación de barrios industriales al norte y sur de la conurbación (figura 1).

Pero a lo largo del tiempo esta estructura vial fue generando graves problemas de congestión vehicular, por esta razón muchas de estas vías principales fueron desplazadas hacia la periferia mediante la construcción de autopistas con mayor capacidad. En algunos casos, estos desvíos o *bypass* fueron sobrepasados por la dinámica urbana debido a que también se fueron transformando en vías que ejercían un efecto aglutinador de la actividad industrial, comercial y de servicios, incidiendo en una mayor lentitud de los desplazamientos, y tuvo que realizarse un segundo *bypass*, ahora con un diseño de alta velocidad, como en el caso de Rancagua o Los Ángeles.

FIGURA 1. EVOLUCIÓN DE LA CONURBACIÓN CHILLÁN Y CHILLÁN VIEJO 1943-2013



Fuente: Servicio Aerofotogramétrico de Chile y Google Earth.

Como se dijo anteriormente, este nuevo diseño de autopista se ha ido transformando en un barrera urbana, ya que no permite el acceso de vehículos salvo por las entradas y salidas principales, dejando desconectados los espacios que se encuentran a ambos lados de la autopista.

Finalmente, y como forma de crecimiento más reciente, se encuentra el crecimiento tipo *salto de rana*, el cual se encuentra relacionado con el anterior. Este se define como un crecimiento urbano que se da en la periferia, no adosado a la mancha urbana principal, donde se configuran parches urbanos a distancias cada vez mayores del centro. Este modelo está dirigido fundamentalmente a los estratos medios y medio-altos, que están dispuestos a viajar mediante automóvil particular al centro de la ciudad, pero que buscan una mayor cercanía con la naturaleza y los beneficios que ofrece el medio rural. En el caso de Chile, esta tipología se expresa a través de las famosas parcelas de agrado y condominios privados, que amparados en una figura normativa que permite la urbanización fuera de los límites urbanos (por ejemplo, el Decreto Ley 3516), conforman uno de los rasgos más característicos de las grandes ciudades y ciudades medias emergentes chilenas, caracterizado por una estructura urbana dispersa y disgregada (Henríquez, 2014).

En la actualidad es posible distinguir otro interesante fenómeno que ocurre en la metrópoli de Santiago y que corresponde al efecto «túnel» (Arenas y Henríquez, 2011) y que probablemente se expanda a otras grandes ciudades. Se trata básicamente del efecto que ejercen las autopistas concesionadas de alta velocidad, que operan en la metrópoli, esto es, autopistas urbanas e interurbanas que cobran una tarifa, permitiendo que la población pueda vivir muy lejos de la ciudad (entrada) pero en muy poco tiempo estar dentro de esta (salida). El sistema requiere que los automóviles tengan un dispositivo (TAG) que registra el ingreso a la autopista y los sucesivos tramos de acuerdo a los pódicos que se van cruzando. Por cierto, es un sistema eficiente que disminuye los tiempos de viajes, pero por otro lado, al ser un sistema privatizado, plantea serias interrogantes sobre la igualdad de oportunidades para la población de menores recursos.

El ejemplo más emblemático de este tipo de patrón corresponde a la autopista privada (usa peaje tradicional) que conecta al barrio alto de Santiago (Vitacura y Las Condes) con el sector de Chicureo, al norte de la ciudad, conformado por población de nivel alto de ingresos y socioeconómico.

Como se puede observar, todos estos patrones de urbanización generan directa o indirectamente efectos en la sustentabilidad urbana, que se pueden dimensionar en la magnitud de problemas ambientales, sociales y económicos. En consecuencia, lo interesante es poder estimar cómo se superponen estos patrones y cómo evolucionarán en el futuro. En este sentido, últimamente han surgido herramientas y aproximaciones, como las técnicas geomáticas, que permiten construir escenarios espaciales y nos ayudan a evaluar la sustentabilidad urbana.

2.2. *Uniando la teoría con la práctica: modelos espacialmente explícitos*

En geografía, desde hace unos años, viene desarrollándose una línea de investigación que relaciona el uso de modelos espacialmente explícitos con el crecimiento urbano. Este enfoque tiene grandes potencialidades y ventajas para la disciplina, así como para aterrizar la incertidumbre asociada al crecimiento urbano y su grado de sustentabilidad. Diversos estudios, realizados principalmente en Estados Unidos, Europa y China, intentan relacionar los patrones de crecimiento urbano con la sustentabilidad, mediante la modelación y simulación computacional de diversos escenarios de crecimiento urbano (Henríquez, 2014).

Estos modelos básicamente se implementan en plataformas que integran técnicas de percepción remota, sistemas de información geográfica y métodos estadísticos y matemáticos. Estos usan parámetros de diverso grado de complejidad, incluyendo la extensión de las actuales áreas urbanas, las principales vías de transporte, la distancia a los mercados de trabajo, bienes e insumos, las condiciones topográficas y la existencia de tierras en situación especial (áreas protegidas, zonas de drenaje, etc.) para simular el crecimiento espacial urbano (Henríquez, 2014). A esta aproximación se la ha denominado *geocomputación* (Openshaw y Openshaw, 1997; Atkinson y Martin, 2000; Openshaw y Abrahart, 2000; Paegelow y Camacho, 2008), referida a un nuevo grupo de métodos complejos en sistemas de información geográfica que incluyen técnicas, tales como redes neuronales artificiales, lógica difusa y programación genética (Henríquez, 2014).

Una de las fuentes principales de información corresponde a las imágenes satelitales y fotografías aéreas. Ambos tipos de imágenes ofrecen importantes fuentes de información geográfica y pueden ser integradas a los sistemas de información geográfica para su procesamiento e interpretación. En general, con estas imágenes se pueden identificar los usos/coberturas del suelo que componen el paisaje para distintas fechas, reconstituyendo su evolución. En este sentido, el uso de imágenes de Google Earth ha sido altamente beneficioso para los estudios geográficos, especialmente por el acceso libre a la información vía internet.

Por su parte, los métodos de modelación propiamente dichos corresponden a procedimientos que emplean el lenguaje de las matemáticas, particularmente álgebra y cálculo, para evaluar y proyectar fenómenos ambientales de diversa índole, como hidrodinámica de fluidos, transferencia de calor y radiación, crecimiento biológico o desarrollo de ecosistemas, usando técnicas de computación (Weng, 1999) y, por tanto, factibles de integrar a los sistemas de información geográfica (Henríquez, 2014).

A grandes rasgos, existen dos grandes familias de modelos: los modelos heurísticos y los modelos probabilísticos, los que tienen ventajas y desventajas. Los primeros se basan en la experiencia y conocimiento que se tiene sobre un fenómeno y permiten llegar a una

solución válida; y los segundos son modelos basados en relaciones estadísticas entre los factores que posibilitan proyecciones más robustas (Henríquez, 2014).

Un método particular para representar las estructuras espaciales como objetos cuyo comportamiento puede ser predicho ha sido la aplicación de autómatas celulares (AC) en la modelación de patrones urbanos. Esta herramienta fue creada por Von Neumann (1966), y una de las primeras aplicaciones urbanas fue realizada por Tobler (1979). Se trata de un modelo heurístico que permite simular un proceso espacial complejo, mostrando las transformaciones de las estructuras espaciales como parte de dinámicas no lineales. Por ejemplo, la segregación espacial de grupos socioeconómicos (Barredo et al., 2003), que tienden a agruparse en sectores bien definidos y en momentos específicos del desarrollo de las ciudades, reconociendo el rol cambiante de los factores. Numerosos estudios han empleado este procedimiento para modelar patrones de crecimiento urbano (White y Engelen, 1993; White et al., 1997; Couclelis, 1997; CLARKE y Gaydos, 1998; Li y Yeh, 2000; Cheng y Masser, 2003; Pontius y Malanson, 2005; Batty, 2005) y también en asentamientos rurales (Deadman y Brown, 1993 en Henríquez, 2014).

Una crítica que se puede hacer a estos avanzados modelos es que no disciernen los distintos efectos ecológicos y sociales de distintos patrones, o expresado de otra forma, no se ha socializado el significado del píxel o celda para entender e interpretar el complejo proceso de la dinámica urbana (Henríquez, 2014).

Un procedimiento en la simulación estadística del cambio de uso de suelo son las matrices o cadenas de Markov, derivado de la matemática y estadística aplicada en geociencias, que asume que el cambio de uso de suelo es un proceso estocástico en el que las distintas categorías de uso de suelo cambian dependiendo del estado inmediatamente anterior (Henríquez, 2014).

En los procesos estocásticos de tipo Markov homogéneos, la probabilidad condicional de transición solo depende de la diferencia de tiempo entre los distintos estados. Una de las principales aplicaciones del análisis de cadenas de Markov ha sido el estudio de sucesiones de los tipos de vegetación (Balzter, 2000) y el cambio de coberturas urbanas y no urbanas (Weng, 1999). Dentro de las principales críticas al modelo, destaca el hecho de que no tiene una expresión espacial, es decir, se obtienen las probabilidades de transición de las celdas, pero no se indica dónde se va a producir el cambio (Martí et al., 2004). Sin embargo, mediante el empleo conjunto de un método como los autómatas celulares, se puede lograr una visualización espacial. Numerosas investigaciones han utilizado las cadenas de Markov con éxito en la predicción y simulación del cambio de uso/cobertura de suelo (López et al., 2001; Weng, 2002; Velásquez et al., 2003 en Henríquez, 2014).

Tanto los autómatas celulares como las cadenas de Markov, así como también otros avanzados modelos para predecir el cambio urbano, muestran como principal desventaja, la desconexión con los factores causales de esta dinámica, tales como el crecimiento pobla-

cional, económico y patrones de crecimiento urbano (Sudhira et al., 2004). No obstante, algunos modelos comienzan a aplicar factores no espaciales junto con los espaciales, como por ejemplo el modelo CLUE, para generar escenarios alternativos de cambio de uso de suelo más robustos. El modelo CLUE es una herramienta para construir escenarios según patrones de cambio de usos de suelo espacialmente explícito y las fuerzas motrices que están detrás de estos cambios (Verburg y Overmars, 2007). Este modelo se ha aplicado en distintos proyectos (Eururalis y Sensor) y a distintas escalas (regionales y nacionales) (Henríquez, 2014).

Otros modelos urbanos corresponden a Curba, Delta, DRAM/Empal, GSM, Irpud, LTM, Markov Model Residential Vacancy Transfer, Meplan, Metrosim, NBER/HUDS, Polis, Tranus, Ugrow, Uplan, y Topaz/Topmet, entre otros (más ejemplos se pueden consultar en Henríquez, 2014).

En Latinoamérica, el principal referente en simulación del cambio de uso de suelo es el modelo Dinámica Ego (Silveira et al., 2004), basado en autómatas celulares y regresión logística, desarrollado por el Centro de Teledetección instalado en el Instituto de Geociencias de la Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil, y auspiciado por el Instituto Nacional de Pesquisas Espaciales (INPE) y la Financiadora de Estudos y Projetos (FINEP). Dinámica es un modelo que originalmente fue concebido para simular la dinámica de cambio del paisaje en el Amazonas, en particular para analizar los patrones espaciales de cambio de uso/cobertura de suelo producidos por los colonos en el aclareo de bosques, cultivo del suelo y eventual abandono para la sucesión de la vegetación (Soares et al., 2002). Actualmente, este *software* es de acceso libre y puede aplicarse a variadas situaciones de cambio de uso de suelo (Henríquez, 2014).

El modelo Dinámica ha sido aplicado en la ciudad media de Bauru, al oeste de São Paulo, Brasil, entre 1979 y 1988, utilizando algoritmos de transición estocásticos (método probabilístico bayesiano). Los resultados indican posibles aplicaciones en otras ciudades brasileñas y mundiales que presenten dinámicas de crecimiento acelerada (De Almeida et al., 2005).

A nivel nacional existen pocas experiencias del enfoque de modelación espacial, por lo que el desarrollo de un modelo de simulación de cambio de uso de suelo constituye un gran desafío para los investigadores locales, considerando el rápido crecimiento de algunas ciudades, especialmente las de rango medio, y los potenciales efectos ambientales asociados a este crecimiento.

En este contexto se seleccionan las ciudades medias de Chillán y Los Ángeles, VIII región del Biobío, Chile, como casos de estudio, ya que ellas representan un buen ejemplo de ciudades de rápido crecimiento que han impactado y potencialmente impactarían en el medio ambiente y la sustentabilidad. Estas ciudades medias, por su tamaño y patrón de crecimiento, condición geográfica y dinámicas económicas, se consideran casos representativos de una categoría de ciudades, dentro del marco del sistema urbano chileno, que ejercen una fuerte presión sobre la estructura social, económica y ambiental, en

términos de, por ejemplo, el consumo de suelo agrícola, la modificación del sistema hidrológico, la alteración del clima local y la reconfiguración social del tejido urbano.

3. Modelación de patrones en Chillán y Los Ángeles

3.1. Fuerzas motrices del cambio urbano

El fuerte crecimiento de estas ciudades medias se relaciona tanto con una serie de factores vinculados a la importante actividad económica como con su rol político-administrativo a la escala provincial.

Las ciudades de Chillán y Los Ángeles se emplazan en la VIII región del Biobío. Chillán pertenece a la comuna de Chillán y Chillán Viejo y es la capital de la provincia de Ñuble. Por su parte, la ciudad de Los Ángeles se ubica 110 km al sur de Chillán y forma parte de la comuna homónima, y es la capital de la provincia del Biobío.

Actualmente, de acuerdo con datos no oficiales del censo de población y vivienda de 2012¹. Chillán (conurbación entre Chillán y Chillán Viejo) posee una población urbana de 183.972 habitantes, mientras que Los Ángeles alcanza los 136.749. En su conjunto representan el 19% de la población urbana regional (INE, 2002). En los últimos 35 años (1978-2035), la urbanización de Chillán ha aumentado un 53,1% (1.783,0 ha), pasando de 1.577,5 ha en 1978 a 3.360,6 ha en 2013; mientras que en Los Ángeles la variación ha sido de un 76,5% (2.650,2 hectáreas); de 814,1 ha en 1978 a 3.464,3 ha en 2013 (Henríquez, 2014).

Respecto a las áreas verdes, existe una relación de 3,8 m² de áreas verdes por habitantes en Chillán y 2,1 m²/hab. en Los Ángeles, valores muy por debajo de lo recomendado a nivel internacional, que hablan de 9 o 18 m²/hab. (Henríquez, 2014).

En el caso de Chillán, el gran dinamismo urbano se ve reflejado en el incesante flujo comercial entre las localidades rurales distantes a 25 km de promedio con la ciudad. Se estima que 20.000 personas viajan diariamente a vender o a abastecerse a este polo

1 Los datos obtenidos del censo de población y vivienda 2012 fueron descargados de la página web del Instituto Nacional de Estadística (<http://www.censo.cl/index.html>), el 27 de febrero de 2014, y han estado sujetos a una fuerte polémica por la calidad de estos. Los datos expuestos corresponden a una nueva versión de los datos publicados en abril de 2013, los cuales fueron retirados de la consulta pública para ser auditados por una comisión revisora externa del censo encargada por la Dirección del INE a expertos nacionales. Esta comisión recomendó hacer un nuevo censo por las numerosas deficiencias detectadas. Entre septiembre y noviembre de 2013 se realizó una segunda revisión por expertos internacionales que recomendaron no usar los datos derivados de la imputación de viviendas no observadas. En febrero de 2014 el director del INE presentó los datos parciales corregidos y declaró que los resultados finales estarían para el último trimestre de 2014, luego de una «conciliación demográfica» (*El Mercurio*, 27 de febrero de 2014). El 27 de marzo de 2014, las nuevas autoridades del Gobierno deshabilitaron nuevamente el acceso a la información del censo e informaron de que se realizaría un censo abreviado en 2017 (Henríquez, 2014).

comercial. Esta actividad ha generado grandes problemas de congestión vehicular por la falta de conexión vial. Se estima que la ciudad tiene un parque vehicular de 43.918 y que se realizan 296.197 viajes diarios (Álvarez, 2014). Por su parte, en Los Ángeles, más de dos quintas partes de los hogares poseen un coche particular (Henríquez, 2014).

En Chillán las empresas de comercio y servicios asociadas al agronegocio comienzan a tener una gran preponderancia en la actualidad. En esta ciudad, el símbolo indiscutido del comercio tradicional corresponde al Mercado Municipal. Este es un centro de locales de comercio destinado a cocinerías y locales de venta de alimentos típicos, junto al Mall Plaza El Roble y frente a la Feria de Chillán, donde se vende todo tipo de artesanías típicas (Henríquez et al., 2012).

Por su parte, en Los Ángeles, el sector terciario en cuestión ha pasado a tener mayor hegemonía en la estructura económica y en el sistema productivo de la ciudad (Azócar et al., 2007). Se destaca la presencia de grandes empresas ligadas a la actividad silvícola y agrícola, que son demandantes de servicios y comercios especializados. Existe una serie de locales correspondiente a grandes tiendas, supermercados, establecimientos de educación superior, redes bancarias, servicios de salud y plataformas logísticas que dinamizan la economía local (Henríquez, 2014).

Un factor que explica este gran dinamismo corresponde al crecimiento poblacional. En efecto hay una relación directa entre superficie construida y cantidad de habitantes. Pero a pesar de esta fuerte relación, si se realiza un análisis de las tasas de crecimiento anual por periodos censales (1970-1982, 1982-1992, 1992-2002 y 2002-2012), se observa una correlación inversa entre ambas variables, es decir, a medida que la superficie urbana va creciendo a tasas cada vez mayores, la población disminuye su tasa de crecimiento (Henríquez, 2014).

Otro vector corresponde a la relación entre el crecimiento urbano y las tasas de crecimiento de plantaciones (1976, 1996 y 2007), con el propósito de ayudar a esclarecer el motor del crecimiento urbano en ambas ciudades a nivel provincial. En términos generales, existe una relación estrecha entre el crecimiento espacial de las ciudades y el despliegue de usos de suelo ligados a la explotación de recursos naturales al interior del territorio provincial.

En el caso particular de Chillán, la relación de la tasa de crecimiento anual de superficie urbana (2,13%) para el periodo 1976-2007 es similar con la tasa de crecimiento anual del rubro hortalizas y flores (1,93%) en la provincia del Ñuble. Este rubro se puede vincular a un comercio de menor escala, orientado a satisfacer las demandas locales. Dentro de las principales hortalizas se pueden mencionar tomate, choclo, espárrago, poroto granado y poroto verde, entre otras (Henríquez, 2000). Sin embargo, las tasas más altas de crecimiento anual de superficies plantadas corresponden al sector forestal (5,42%) y frutícola (4,56%) en la provincia del Ñuble, las que son mucho mayores a las manifestadas por el crecimiento urbano. De todas formas, estos dos últimos rubros se pueden considerar como variables importantes en la explicación de la expansión urbana,

especialmente el rubro forestal, ya que está reflejando no solo una transformación del uso de suelo forestal, sino que además da cuenta de un fuerte proceso de industrialización, representado por el emplazamiento de empresas ligadas a la producción de madera y derivados que dependen del bosque de pino radiata y, en menor medida, del eucalipto. Este proceso se puede esgrimir como un factor importante del actual crecimiento urbano de Chillán (Henríquez, 2014).

Es interesante destacar que, para ambas ciudades, el sector inmobiliario, en función de la población económicamente activa (PEA) según los censos de población 1982, 1992, 2002 y 2012, ha sido el más dinámico, reflejando la importancia de la velocidad del mercado de suelo en el crecimiento de la ciudad. En efecto, muchas empresas inmobiliarias, tanto de la capital como locales, se han instalado respondiendo a las fuertes demandas habitacionales para distintos segmentos de mercado (Henríquez, 2014).

El crecimiento del empleo en el sector inmobiliario explica la expansión horizontal y, en menor medida, vertical de la superficie urbana en ambas ciudades. El desarrollo de proyectos inmobiliarios de diversa índole constituye un sector estratégico para la ciudad, ya que a futuro puede ofrecer más empleos y junto con las actividades comerciales, industriales, de construcción y de servicios, constituye la base económica más importante que sustenta el mercado de trabajo local (Henríquez, 2014).

3.2. Análisis de los patrones espaciales de la expansión urbana

El proceso de difusión urbana puede ser examinado analizando los patrones de cambio de uso del suelo sobre el espacio y el tiempo, empleando los cambios en la distancia física. Para ello se ha escogido la distancia a ciertos objetos geográficos, tales como el centro de la ciudad y las vías principales², por tener importantes implicancias en el crecimiento urbano, para el periodo 1978-2013 en ambas ciudades (Henríquez, 2014).

Respecto a la distancia al centro de la ciudad, se puede establecer que no es un factor limitante al crecimiento urbano de las ciudades de Chillán y Los Ángeles. Ello se debería a que la acción gravitatoria del centro urbano no es tan clara como la distancia a las vías principales. En el caso específico de Chillán, se observa que en 8 km de distancia al centro de la ciudad se producen dos inflexiones de aumento de urbanización por distancia. La mayor inflexión se observa entre los 2.000 y 4.000 metros, donde hay un rápido aumento del cambio urbano que llega a un máximo a los 3.000 m para luego decaer hasta los 4.000 m; en este tramo se origina el 50,6% del cambio de uso de suelo urbano. Este primer máximo observado en Chillán es claramente mayor a la curva de Los Ángeles.

2 Se ha realizado un análisis *buffer* en el SIG ArcGIS, de cambio urbano para el periodo 1978-2013, cada 500 m, en función del centroide de cada ciudad y de las vías principales.

Luego, se produce una segunda inflexión por distancia que tiene su mayor intensidad a los 4.500 m, y a partir de este último punto comienza un descenso continuo hasta los 8.000 m, donde el crecimiento se detiene por completo, representando este tramo el 49,3% restante del cambio (Henríquez, 2014).

En el caso de Los Ángeles, el comportamiento de la curva de decaimiento por distancia al centro es similar a Chillán, pero los dos máximos identificados difieren en intensidad y posición. El primer tramo llega a su máxima intensidad a los 3.000 m, al igual que en el caso de Chillán, luego comienza el descenso hasta los 5.000 m; todo este trayecto representa el 68,1% del cambio de uso de suelo urbano. El segundo máximo se presenta a los 5.500 m, en una posición 1.000 m más alejada que Chillán. Desde este punto empieza un declive constante hasta los 9.000 m; todo este tramo equivale al 31,8% del cambio de uso de suelo urbano. En términos comparativos, este segundo máximo es de menor intensidad al de Chillán, pero más distanciado del centro, lo que significa que la ciudad de Los Ángeles es una ciudad más extendida sobre la periferia rural (Henríquez, 2014).

Sobre el segundo elemento de análisis correspondiente a la variación de las celdas urbanizadas respecto a la distancia a las rutas principales, se observa que las curvas de decaimiento por distancia son casi idénticas en ambas ciudades. Los primeros 500 m de distancia a las rutas principales representan el 61,7% y el 62,6% del cambio de uso de suelo urbano en Chillán y Los Ángeles, respectivamente. Al agregar la franja de 500 m siguientes se explican el 83,8% y el 87,4%. Esto significa que dentro de los primeros 1.000 metros se explique casi la totalidad del cambio. Dentro del área de influencia de los 2.500 m de distancia se presentan el 94,7% y el 97,5% del cambio de uso urbano, respectivamente. Finalmente, a los 3.000 m de las vías principales, se cubre el 100% de la expansión urbana (Henríquez, 2014).

Del análisis efectuado, se desprende un claro y nuevo patrón de crecimiento urbano en ambas ciudades, representado por una expansión horizontal a distancias cada vez mayores del centro y donde se destaca el efecto gravitatorio de las vías de acceso en el cambio de uso urbano. Este patrón disperso impacta fuertemente en la fragmentación del paisaje (Henríquez, 2014).

3.3. Modelación y simulación del cambio de uso/cobertura de suelo

Sobre la base de los patrones de crecimiento urbano descritos se propone y desarrolla el Modelo de Simulación Simultánea de Cambio de Uso/Cobertura de Suelo para el periodo 2013-2048, orientado principalmente a determinar el uso urbano

futuro.³ Dicho modelo recoge las particularidades de los resultados retrospectivos del proceso de urbanización registrado entre 1978 y 2013. Por tanto, el análisis se centra, fundamentalmente, en el comportamiento espacial del uso urbano futuro (Henríquez, 2014).

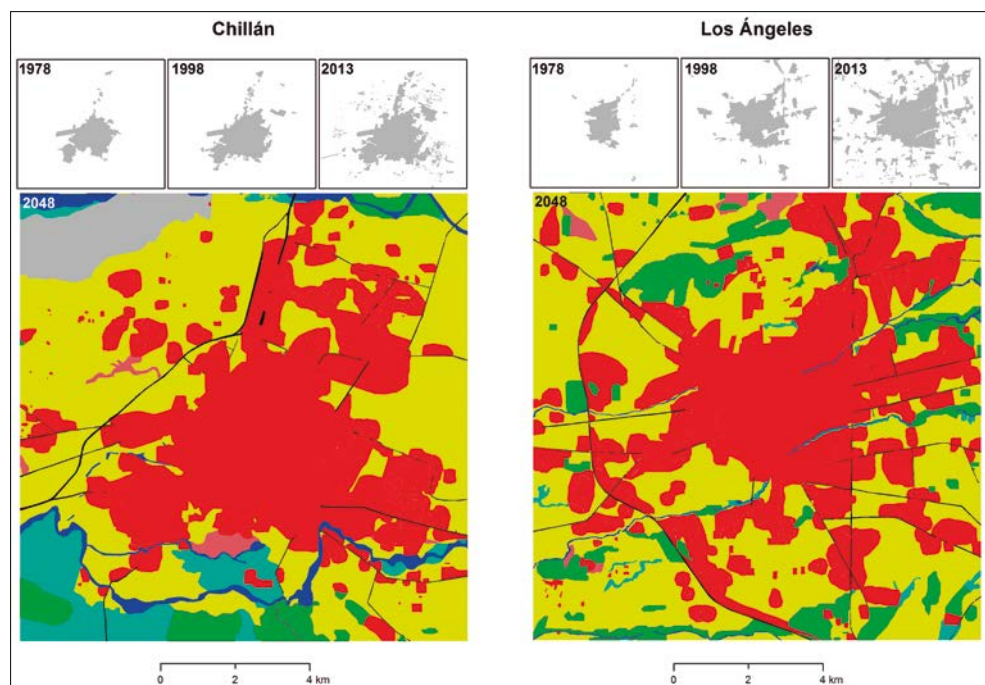
Dicho modelo comprendió tres etapas generales. La primera etapa consistió en determinar las probabilidades de transición de las distintas coberturas de suelo para simular la situación a un año x , sobre la base del periodo $x-1$, mediante el método de Cadena de Markov Espacio Temporal (CMET). Luego, en la segunda etapa, se realizó una Evaluación Multi Criterio (EMC) y Evaluación Multi Objetivo (EMO), de acuerdo al método propuesto por Gómez y Barredo (2005), para los años de referencia, con el objetivo de determinar un plano de aptitud de uso de suelo, para cada uso/cobertura de suelo. Finalmente, combinando el plano de referencia por proyectar, las CMET, la EMC y EMO de cada uso/cobertura de suelo y los AC, se logró simular el uso de suelo futuro (más detalles del método se puede encontrar en Henríquez, 2014).

Los escenarios de simulación para Chillán y Los Ángeles, años 2013, 2018, 2028 y 2048, respectivamente, muestran un patrón espacial congruente con la expansión urbana experimentada entre 1978 y 2013. En el caso de Chillán, se observa que la cantidad de uso urbano proyectado para los años 2018, 2028 y 2048 crecería el 18,2%, el 49,3% y el 57,3%, respecto al uso urbano observado en 2013. En Los Ángeles, el porcentaje estimado aumentaría en proporciones mayores, alcanzando el 35,1%, el 67,1% y el 66,6%, respectivamente (Henríquez, 2014).

En términos espaciales es posible afirmar que los años simulados 2028 y 2048 en Chillán son mejores que el año 2018. En estas simulaciones se observa una difusión de la mancha urbana en el sector nororiente de la ciudad y surponiente, que se relaciona muy directamente, en el primer caso, con la concentración de parcelas de agrado y condominios habitacionales, y en el segundo, con la tendencia observada de construcción de viviendas sociales y también de viviendas de estrato medio hacia el camino Las Mariposas. También se proyecta una conformación de parches urbanos aislados al poniente de la ciudad que podría estar indicando una ampliación del modelo de ciudad fragmentada hacia esta parte de la ciudad (Henríquez, 2014).

3 Para cada ciudad se realizaron cuatro simulaciones espaciales. En primer lugar, se simuló el uso/cobertura de suelo para el año 2048 en ambas ciudades, utilizando lo observado durante el periodo 1978-2013. Luego, usando los periodos 1998-2013 y 1978-1998, se simularon los años 2028 y 2018, respectivamente. Finalmente, se realizó una simulación para 2013, empleando el periodo 1978-1998 y con el objeto de validar los resultados del modelo con el crecimiento observado para ese mismo año (Henríquez, 2014). El modelo se ha realizado en el SIG Idrisi.

FIGURA 2. EVOLUCIÓN Y MODELACIÓN ESPACIAL DE CHILLÁN Y LOS ÁNGELES, 1978-2048



Fuente: Henríquez, 2014.

En el escenario proyectado para Chillán, se confirma un proceso de expansión lineal, en especial en la sección norte de la ruta Panamericana, interrumpido por la presencia del río Ñuble, pero que hace suponer, de continuar la tendencia, una probable conurbación con la localidad de San Nicolás al norte. Asimismo, se observa una tendencia de urbanización por los ejes viales de conexión oriente (camino a Coihueco y a Pinto), poniente (camino Huape) y sur (ruta N-59 Q) de la ciudad (Henríquez, 2014).

En el caso de Los Ángeles, la situación general es bastante más impresionante en cuanto a magnitud y forma del crecimiento urbano proyectado. En los años 2028 y 2048 se observa claramente cómo los fragmentos urbanos van creciendo y fusionándose en el espacio, generando un mosaico urbano altamente disperso y hegemónico. Uno de los parches más significativos corresponde a Villa Génesis, un asentamiento espontáneo y marginal fuera del límite urbano al poniente de la ciudad.

En general, en esta ciudad se advierte una orientación del crecimiento urbano hacia el oriente, en torno a las vías de acceso, especialmente al primer *bypass* de la ruta Panamericana, y en consecuencia se esperaría un importante remplazo de suelos agrícolas y desecación de humedales en todo el sector debido a la urbanización. Es interesante notar

que este patrón ha cambiado por la acción gravitatoria que ha ejercido el segundo *bypass* de la actual Ruta 5, en el sector poniente de la ciudad. Sin embargo, esto no se condice con la realidad geográfica, ya que esta vía por su condición de autopista de alta velocidad actúa más como una barrera a la urbanización que como un polo de atracción, como ya se ha mencionado. De todas formas, las otras vías locales sí actúan como importantes ejes aglutinadores del crecimiento urbano (ruta Q-15, Q-305, Q-501, Q-503, ruta 180 y Q-262) (Henríquez, 2014).

La observación de los patrones proyectados para el periodo 2013-2048 reafirma un proceso similar en ambas ciudades que incluye los siguientes puntos: las vías de comunicación actúan como el principal eje estructurante del crecimiento urbano; se genera una gran mancha urbana, debido a la acreción entre parches urbanos próximos; aparecen nuevos parches más alejados del centro, configurando un paisaje extremadamente fragmentado, especialmente en el caso de Los Ángeles, y se infiere de toda la tendencia proyectada que el área de estudio definida es insuficiente para reflejar el fenómeno explosivo de estas ciudades medias. En términos comparativos, se prevé un crecimiento urbano mucho más fragmentado en Los Ángeles que en el caso de Chillán (Henríquez, 2014).

Contrastando el avance urbano del periodo simulado 2013-2048, con los límites urbanos señalados en los instrumentos de planificación urbana en ambas ciudades (planes reguladores vigentes), se observa que en Chillán el 24,65% (1.303,08 hectáreas) de las nuevas áreas urbanizadas se emplazarían fuera del plan regulador intercomunal Chillán-Chillán Viejo. Mientras que en el caso de Los Ángeles, este valor es casi el doble, ya que el 49,46% (2.855,52 hectáreas) de las nuevas superficies absorbidas por la ciudad estarían al margen del plan regulador comunal vigente (Henríquez, 2014).

3.4. Impactos ambientales de la simulación espacial

Grandes cambios territoriales han ocurrido en las ciudades medias de Chillán y Los Ángeles en el periodo 1978-2013, y también importantes cambios ambientales ocurrirán en el futuro si continúan las tendencias de crecimiento espacial observadas. De esta forma, se evalúan los impactos ambientales del crecimiento urbano sucedidos entre 1978 y 2013, y sobre la base de los resultados del modelo de simulación simultánea de cambio de uso/cobertura de suelo, se evalúan los impactos ambientales entre 2013 y 2048, que tendrán lugar sobre el clima, la hidrología y los suelos locales. Para ello, se han escogido tres indicadores ambientales representativos: intensidad de la isla de calor urbana, coeficiente de escorrentía superficial y pérdida de suelo agrícola (Henríquez, 2014).

Respecto a la isla de calor, ambas ciudades intensificaron su isla de calor urbana en el periodo 1978-2013, y mantendrán una tendencia ascendente entre el periodo proyectado 2013-2048. Comparativamente, la ciudad de Chillán exhibe mayores valores de temperatura superficial que Los Ángeles en todos los años analizados (Henríquez, 2014).

Respecto al segundo indicador, se puede señalar que las dos ciudades incrementaron su coeficiente de escorrentía superficial entre 1978 y 2013, pero en niveles muy reducidos; sin embargo, en los próximos 35 años (2013-2048) se estima un cambio de mayor nivel. Chillán presenta índices mayores que Los Ángeles en todos los años considerados, lo cual se debe a que el monto de precipitación de tormenta máxima es mayor (Henríquez, 2014).

Finalmente, los efectos de la urbanización sobre el recurso suelo pueden ser abordados desde dos perspectivas: el monto de suelo agrícola y calidad del suelo agrícola consumido. El monto de suelo agrícola flagelado por la ciudad es un indicador muy importante en la sustentabilidad urbana por la irreversibilidad del proceso, ya que es muy difícil que un suelo urbano vuelva a tener un uso agrícola o natural. Por otra parte, la calidad de este es un indicador también muy significativo en el caso de Chile, ya que los suelos de aptitud de uso agrícola, clase I y II de capacidad de uso del suelo, son suelos muy escasos y a la vez el sustento de muchas actividades económicas, por lo que su pérdida constituye un daño natural y económico inconmensurable al patrimonio ambiental local y nacional (Henríquez, 2014).

Se observa que el suelo agrícola consumido por las nuevas áreas de extensión urbana y construcción de vías de comunicación en Chillán y Los Ángeles ha alcanzado una gran extensión entre 1978 y 1998: en el caso particular de Chillán, entre los últimos 35 años, se registra una pérdida bruta de suelo agrícola de 1.904,7 hectáreas, y en el caso específico de Los Ángeles se han perdido 2.665,1 hectáreas (Henríquez, 2014).

La proyección futura refuerza esta tendencia; entre los años 2013 y 2048 se vislumbrará un impacto de mayor alcance que el periodo anterior, ya que eventualmente se perderían alrededor de 1.994,46 nuevas hectáreas de suelo agrícola. La pérdida de suelo proyectada en Los Ángeles correspondería a 2.318,2 hectáreas (Henríquez, 2014).

Respecto a la pérdida según calidad, en el periodo total 1978-2048, se estima que se perderían unas 877,27 hectáreas de los mejores suelos agrícolas del área circundante a la ciudad en Chillán y 2.932,9 hectáreas de suelos de alta calidad en Los Ángeles, esto es, más de tres veces de lo estimado para Chillán (Henríquez, 2014).

4. Institucionalidad ambiental y política de desarrollo urbano sustentable

A partir de la década de 1990, se han incorporado cambios importantes al proceso de regulación del crecimiento urbano, como lo han sido la aplicación de los principios e instrumentos contenidos en la ley 19.300 sobre Bases Generales del Medio Ambiente y, en especial, la implantación del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), que obligaba a los instrumentos de ordenamiento territorial y a los proyectos industriales e inmobiliarios que se ejecutaban en zonas declaradas latentes o saturadas a someterse al SEIA (Henríquez, 2014).

Un hito importante sucede en 2010, año en que se promulga la ley 20.417 que funda las nuevas bases de la institucionalidad ambiental chilena, modificando la ley 19.300. Dentro de las principales modificaciones relacionadas con la planificación urbana se encuentra la creación del Ministerio del Medio Ambiente, la Superintendencia de Medio Ambiente, el Servicio de Evaluación Ambiental (que administra el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA)), los Tribunales Ambientales y la incorporación de la evaluación ambiental estratégica (EAE) de las políticas y planes de carácter normativo general, así como sus modificaciones sustanciales, que tengan impacto sobre el medioambiente o la sustentabilidad, incluyendo los planes de ordenamiento territorial y los planes reguladores en todos sus niveles. En la actualidad, este sistema aún no se implementa y se espera, una vez que sea promulgado el Reglamento de Evaluación Ambiental Estratégica que se encuentra en proceso de revisión, una mejor evaluación de estos instrumentos estratégicos centrados en el concepto de desarrollo sustentable. Algunos autores advierten de que esta nueva forma de evaluación exige una gran voluntad política de las autoridades y de los tomadores de decisión, así como la capacidad estratégica de las políticas y planes de desarrollo territorial contra los cuales se puedan contrastar los resultados de la evaluación ambiental estratégica (Rodrigo, 2013). Esta nueva herramienta constituye un gran desafío para la gestión ambiental y debe contar con un gran compromiso de los actores involucrados; en caso contrario, los resultados serán limitados (Henríquez, 2014).

Otro cambio importante introducido a la ley, a escala municipal, corresponde al cambio de nombre y funciones de las unidades de Aseo y Ornato por unidades de Medio Ambiente, Aseo y Ornato. Esto puede significar un punto de partida para una efectiva y participativa gestión ambiental local (Henríquez, 2014).

La principal referencia nacional en materia de política urbana proviene de la reciente aprobada Política Nacional de Desarrollo Urbano, Ciudades Sustentables y Calidad de Vida, durante 2013. En ella se proponen cinco ámbitos temáticos: integración social, desarrollo económico, equilibrio ambiental, identidad y patrimonio. Para lograr los objetivos anteriores se plantean una serie de reformas institucionales y de gobernanza, y en lo que respecta al equilibrio ambiental se proponen los siguientes objetivos:

- Considerar los sistemas naturales como soporte fundamental en la planificación y diseño de las intervenciones en el territorio.
- Identificar y considerar los riesgos naturales y antrópicos.
- Gestionar eficientemente los recursos naturales, energía y residuos.
- Medir y monitorear las variables ambientales urbanas.
- Fomentar el uso sustentable del suelo en ciudades y áreas de expansión.
- Fomentar la movilidad urbana a través del uso compartido del espacio público.

Esta nueva política significa un avance sustantivo en la comprensión de la complejidad urbana y entrega orientaciones hacia el desarrollo sustentable que derivan de esta.

Sin embargo, hay aspectos que deben ser considerados con detención. Por ejemplo: cómo se integra esta política con una política medioambiental global, que como se señaló no existe; cómo lograr una mejor asociatividad comunal y regional para tratar problemas comunes; cómo enfrentar los desafíos planetarios derivados del cambio climático y riesgos naturales; cómo proteger el escaso y valioso recurso suelo, especialmente en áreas metropolitanas; cómo lograr una igualdad de oportunidades de modo prioritario en ciudades medias y pequeñas, así como en sectores rurales; cómo lograr acuerdo equilibrado y de largo plazo Estado-sociedad, y cómo integrar los espacios verdes y naturales bajo un enfoque de ecología de paisaje urbano-regional (Pavez, 2013).

Al igual que en el caso del ejemplo de modificación del Plan Regulador Metropolitano de Santiago (MPRMS-100), llama la atención que esta política no se haya evaluado a través del mecanismo de evaluación ambiental estratégica, en atención a la directa relación con los objetivos de sustentabilidad que persigue.

En suma, los factores político-económicos que operan a través de los agentes privados y públicos han impactado fuertemente en el medio ambiente urbano. Bajo los actuales enfoques de operación de libre mercado, el incremento de ciertos sectores económicos privados, principalmente exportadores de recursos naturales, ha dinamizado el crecimiento espacial de las ciudades que poseen ventajas de localización. La liberalización del mercado de los suelos urbanos ha permitido el libre avance espacial industrial, así como la instalación de sectores residenciales de altos ingresos y toda una infraestructura de servicios asociada al desarrollo de las actividades exportadoras, fuera de los límites urbanos establecidos por los instrumentos territoriales reguladores. Y en el ámbito público, el Gobierno, mediante sus políticas de vivienda pública, ha otorgado soluciones habitacionales a los sectores más pobres (o regularizado su situación como el caso de Villa Génesis, en Los Ángeles), transgrediendo en algunos casos también los límites espaciales establecidos por las políticas públicas, con la localización de la población fundamentalmente en los sitios de menor valor de suelo y muchas veces en condiciones de vulnerabilidad, ubicados predominantemente en la periferia de las ciudades. Ello ha conformado, en conjunto con lo sucedido con el sector privado, un complejo sistema urbano, altamente fragmentado, que favorece la segregación social y que alcanza drásticos efectos sobre los paisajes naturales y culturales. La proyección territorial futura acentuaría tales tendencias, al punto de comprometer la sustentabilidad misma de las ciudades (Henríquez, 2014).

5. Conclusiones

El crecimiento observado y proyectado en las ciudades de Chillán y Los Ángeles parece que no fortalece el desarrollo urbano sustentable. Los efectos ambientales evaluados con el modelo de cambio de uso de suelo no han formado parte central de los princi-

pios, diseños y evaluaciones de los actuales instrumentos de planificación territorial. La yuxtaposición de patrones de crecimiento urbano observados en estas ciudades medias conforma una compleja dinámica urbana.

Dentro de las nuevas áreas de extensión urbana en Chillán y Los Ángeles, son los usos residenciales de alta y baja densidad los que en términos de superficie ocupan mayor proporción. Esto demuestra la influencia del uso de baja densidad, ligado al patrón *salto de rana* y a los estratos socioeconómicos altos que viven en condominios privados y parcelas de agrado, sobre los impactos ambientales urbanos evaluados. Por lo tanto, la responsabilidad de los grupos de alto nivel socioeconómico en la sustentabilidad del crecimiento urbano es considerable, lo cual sugeriría buscar ciertos mecanismos de compensación ambiental, especialmente para los sectores urbanos más deficitarios, y abriría un interesante debate sobre la valoración económica de dichos impactos ambientales (Henríquez, 2014). Los mecanismos actuales del SEIA y EAE parece que no son las herramientas más adecuadas para estos propósitos.

En este sentido, el problema ambiental de la urbanización debiera pasar por consideraciones éticas, que permitan discriminar los grados de mayor o menor responsabilidad de los distintos grupos socioeconómicos, de las empresas industriales y comerciales, y de las acciones gubernamentales que construyen la gobernanza de la ciudad (Henríquez, 2014). Abrir nuevas discusiones y reflexiones en este sentido resulta central para lograr ciudades más sustentables.

Hay otros aspectos locales, como la generación de residuos domiciliarios e industriales, emisiones atmosféricas y contaminación de suelos y aguas, que inciden fuertemente en la sustentabilidad ambiental. Desde una perspectiva global, tampoco hay que perder de vista que estos impactos pueden acrecentarse por los efectos del cambio climático.

Por su escala, las ciudades medias tienen grandes potencialidades para lograr mayor sustentabilidad y no repetir los errores de las grandes metrópolis, lo cual requiere de una mejor articulación de actores responsables del crecimiento urbano, como los gobiernos locales, regionales y centrales, comunidad, organismos no gubernamentales y sector privado. En síntesis, avanzar hacia un fortalecimiento de la gobernanza local que permita anticiparse a los problemas de sustentabilidad social, económica, ambiental y política que muchos vienen por la adopción de patrones exógenos y que no aprovechan las ventajas locales de este tipo de ciudades. Por ejemplo, la valoración del patrón de *casa huerto-familiar* en Chillán Viejo, o la posibilidad de implementar una red de ciclovías o de grandes parques urbanos, entre otras.

Agradecimientos

Se agradece el financiamiento del Proyecto Fondecyt N°1130305 y al Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS) CONICYT/FONDAP 15110020.

Bibliografía

- ÁLVAREZ (2014): «Chillán busca potenciar su atractivo comercial y mejorar su deficiente conectividad vial», *El Mercurio*, 12 de octubre de 2014.
- ATKINSON P. M.; MARTIN D. (ed.) (2000): *Innovations in GIS VII. GIS and Geocomputation*, Londres, Taylor & Francis.
- BALZTER, H. (2000): «Markov chain models for vegetation dynamics», *Ecological Modeling*, nº 126, pp. 139-154.
- BARREDO, J.; KASANKO, M.; MCCORMICK, N.; LAVALLE, C. (2003): «Modeling dynamic spatial processes: simulation of urban future scenarios through cellular automata», *Landscape and Urban Planning*, nº 64, pp. 145-160.
- BATTY, M. (2005): *Cities and complexity: understanding cities with cellular automata, agent-based models, and fractals*, Cambridge, Mass., MIT Press.
- BORSODORF, A. (2003): «Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana», *EURE*, nº 29, vol. 86, pp. 37-49.
- BRUNDTLAND, G. (1987): *Our common Future*, Oxford, Oxford University Press.
- CHENG, J.; MASSER, I. (2003): «Urban growth pattern modeling: a case study of Wuhan city, PR China», *Landscape and Urban Planning*, nº 62, pp. 199-217.
- CLARKE, K.; GAYDOS, L. (1998): «Loose-coupling a cellular automaton model and GIS: long-term urban growth prediction for San Francisco and Washington/Baltimore». *International Journal of Geographical Information Science*, nº 12, vol. 7, pp. 699-714.
- COUCLELIS, H. (1997): «From cellular automata to urban models: new principles for model development and implementation», *Environment and Planning B*, nº 24, pp. 165-174.
- DE ALMEIDA, C. M.; MONTEIRO, A. M.; SOARES-FILHO, B.; CERQUEIRA, G.; PENNACHIN, C.; BATTY, M. (2005): «GIS and remote sensing as tools for the simulation of urban land-use change», *International Journal of Remote Sensing*, nº 26, vol. 4, pp. 759-774.
- HENRÍQUEZ, C. (2014): *Modelando el crecimiento de ciudades medias. Hacia un desarrollo urbano sustentable*, Ediciones UC, Colección Textos Universitarios. Santiago, p.314.
- HENRÍQUEZ, C.; ARENAS, F.; HENRÍQUEZ, M. (2012): «Transformaciones urbanas en la ciudad de Chillán, Chile: lo local y lo tradicional frente a la influencia global», en BELTRÃO SPOSITO, M. E.; ELIAS, D.; RIBEIRO SOARES, B. (coord.): *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília*, ISBN 978-85-64421-17-2. Expressão Popular, São Paulo, pp. 25-159.
- LI, X.; YEH, A. G. O. (2000): «Modelling sustainable urban development by integration of constrained cellular automata and GIS», *International Journal of Geographical Information Science*, nº 14, vol. 2, pp. 129-214.

- LÓPEZ, E.; BOCCO, G.; MENDOZA, M.; DUHAU, E. (2001): «Predicting land cover and land-use change in the urban fringe. A case in Morelia city, Mexico», *Landscape and Urban Planning*, n° 55, pp. 271-285.
- MAX-NEEF, M.; ELIZALDE, A.; HOPENHAYN, M. (1986): *Desarrollo a escala humana: una opción para el futuro*, Santiago, CEAPUR.
- MARTÍ, C.; PEÑA, J.; PINTO, J. (2004): «Metodología de análisis de la transformación del paisaje de la Costa Brava: evolución, diagnóstico y pronóstico», en CONESA, C.; MARTÍNEZ, J. B. (ed.): *Territorio y medio ambiente: métodos cuantitativos y técnicas de información geográfica*, Murcia, Departamento de Geografía, Universidad de Murcia.
- NARANJO, G. (2009): «El rol de la ciudad infiltrada en la reconfiguración de la periferia metropolitana de Santiago de Chile», *Estudios Geográficos*, vol. 70, n° 266.
- NEBEL, B.; WRIGHT, R. (1999): *Ciencias ambientales. Ecología y desarrollo sostenible*, México, Prentice Hall.
- OPENSHAW, S.; ABRAHART, R. J. (ed.) (2000): *Geocomputation*, Londres, Taylor y Francis.
- OPENSHAW, S.; OPENSHAW, C. (1997): *Artificial Intelligence in Geography*, Chichester, John Wiley & Son.
- PAEGELOW, M.; CAMACHO, M. T. (2008): «Advances in geomatic simulations for environmental dynamics», en PAEGELOW, M.; CAMACHO, M. T.; OLMEDO, M. (ed.), *Modelling environmental dynamics: advances in geomatic solutions*, Berlín, Springer.
- PAVEZ, M. I. (2013): «Una política de desarrollo urbano sustentable para Chile», en LÓPEZ, E.; ARRIAGADA, C.; JIRÓN, P.; ELIASH, H. (ed.): *Chile Urbano hacia el siglo XXI. Investigaciones y reflexiones de política urbana desde la Universidad de Chile*, Santiago, Editorial Universitaria.
- PLATAFORMA ARQUITECTURA (2015): «ONU anuncia a Quito como sede de la conferencia Habitat III en 2016». Santiago, <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/759941/onu-anuncia-a-quito-como-sede-de-la-conferencia-habitat-iii-en-201>, [consulta: 30/01/2015].
- PONTIUS, R. G.; MALANSON, J. (2005): «Comparison of the structure and accuracy of two land change models», *International Journal of Geographical Information Science*, n° 19, vol. 2, pp. 243-265.
- RODRIGO, P. (2013): «Evaluación ambiental estratégica, territorio y política urbana: estado actual y desafío pendientes», en LÓPEZ, E.; ARRIAGADA, C.; JIRÓN, P.; ELIASH, H. (ed.): *Chile urbano hacia el siglo XXI. Investigaciones y reflexiones de política urbana desde la Universidad de Chile*, Santiago, Editorial Universitaria.
- RUEDA, S. (1996): «La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa», en Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente MOPTMA (ed.), *Ciu-*

- dades para un futuro más sostenible. Primer catálogo español de buenas prácticas.* Madrid, Comité Español Habitat II, <http://habitat.aq.upm.es/cs/>, [consulta: 23/12/2001].
- SILVEIRA, B.; OLIVEIRA, H.; LEITE, W.; ARAÚJO, C.; VOLL, E.; LELES, W. (2004): DINAMICA v 2.3.1.0. [Software]. Belo Horizonte, Centro de Sensoriamento Remoto (CSR), Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE) y FINEP, Brasil.
- SOARES, B. S.; CERQUEIRA, G. C.; PENNACHIN, C. L. (2002): «DINAMICA - a stochastic cellular automata model designed to simulate the landscape dynamics in an Amazonian colonization frontier», *Ecological Modelling*, n° 154, vol. 3, pp. 217-235.
- SUDHIRA, H. S.; RAMACHANDRA, T. V.; JAGADISH, K. S. (2004): «Urban sprawl: metrics, dynamics and modelling using GIS», *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, n° 5, pp. 29-39.
- UN (2014): *UN-HABITAT. For a better urban future*, Naciones Unidas, Nairobi, <http://unhabitat.org/habitat-iii/>, [consulta: 20/01/2015].
- VELÁSQUEZ, A.; DURÁN, E.; RAMÍREZ, I.; MAS, J. F.; BOCCO, G.; RAMÍREZ, G.; PALACIOS, J. L. (2003): «Land use-cover change processes in highly biodiverse areas: the case of Oaxaca, México», *Global Environmental Change*, n° 13, pp. 175-184.
- VERBURG, P. H.; OVERMARS, K. P. (2007): «Dynamic Simulation of Land-Use Change Trajectories with the Clue-S Model», *Modelling Land-Use Change: Progress and Applications*, n° 90, pp. 321-335.
- VON NEUMANN, J. (1966): *Theory of Self-reproducing Automata*, Illinois, University of Illinois Press.
- WENG, Q. (1999): «Environmental Impacts of Land Use and Land Cover Change in the Zhujlang, China: An analysis using an integrated GIS, Remote Sensing and Spatial Modeling Approach». Tesis doctoral. Graduate Faculty. Atenas, Universidad de Georgia, p. 191.
- WENG, Q. (2002): «Land use change analysis in the Zhujiang Delta of China using satellite remote sensing, GIS, and stochastic modeling», *Journal of Environmental Management*, n° 64, pp. 273-284.
- WHITE, R.; ENGELEN, G. (1993): «Cellular automata and fractal urban form: A cellular modelling approach to the evolution of urban land-use patterns», *Environment and Planning A*, n° 25, pp. 1175-1199.
- WHITE, R.; ENGELEN, G.; ULJEE, I. (1997): «The use of constrained cellular automata for high-resolution modelling of urban land use dynamics», *Environment and Planning B*, n° 24, pp. 323-343.

5

A EXPANSÃO PERIFÉRICA E A HABITAÇÃO POPULAR NAS CIDADES DO INTERIOR DO TERRITÓRIO BRASILEIRO: O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO RECENTE EM CIDADES DE DISTINTAS ESCALAS GEOGRÁFICAS - CAMPINA GRANDE E PATOS NA PARAÍBA

DORALICE SÁTYRO MAIA

Universidade Federal da Paraíba, São Paulo, Brasil

WILMA GUEDES DE LUCENA

Universidade Federal da Paraíba, São Paulo, Brasil

Introdução

O processo de urbanização brasileira tem sido marcado neste século XXI por um padrão de acumulação de capital baseado cada vez mais nas finanças especulativas, momento em que se impõe o comando do capital financeiro internacional conforme expressa Paiva (2007). Ao discutir sobre a capacidade do capitalismo de criar novas oportunidades de reprodução e acumulação do capital, David Harvey (2005) destaca um elemento fundamental: a expansão geográfica. Esta, por sua vez, pode ser entendida e observada em diversas escalas, pois, como afirma Carlos (2011), ao ter o espaço como seu elemento determinante, a acumulação realiza-se não só no plano global, mas também na escala da cidade.

No Brasil, tem-se presenciado uma acelerada expansão de investimentos imobiliários por todo o país, marcada por uma gradual associação entre capital imobiliário e capital financeiro e que vem sendo favorecida pelas garantias de crédito, segurança no mercado e pelo aumento de investimentos de grupos internacionais. Observa-se que, além das metrópoles, as cidades de menor centralidade interurbana ou com posição intermediária na rede urbana, também passam cada vez mais a atrair esses investimentos. Dentre os fatores que impulsionaram a conjuntura ora apresentada está a criação de programas de urbanização e habitação, destacando-se o Programa de Aceleração do

Crescimento (PAC) e o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV)¹. Este último apresentou efeitos econômicos significativos, principalmente por ter sido criado como medida anticíclica frente à crise das hipotecas *subprime* de 2008, bem como tem sido uma dos principais impulsionadores das recentes e aceleradas transformações que vêm ocorrendo nas cidades brasileiras, sobretudo nas cidades médias.

Sendo assim, é possível entender a complexidade que configura o atual momento do processo de urbanização no Brasil, em que, no movimento de reprodução e expansão capitalista, têm se destacado não só as metrópoles e as grandes cidades. Nesse movimento as cidades médias também têm se constituído como espaços promissores. Assim, é sobremaneira importante que os estudos urbanos se voltem também para os espaços não metropolitanos, como infere Sobarzo (2008), especialmente para as cidades médias. Muitos autores, a exemplo de Soares e Melo (2010), Branco (2006) bem como diversos outros estudiosos que compõe a Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe), vêm elencando inúmeros critérios para definir o que é uma cidade média. Corrêa (2007) mostra que, para este tipo de cidade é necessário considerar a relação entre tamanho demográfico, funções urbanas e espaço intra-urbano. Além disso, o autor afirma que as cidades médias devem possuir interações espaciais complexas com direções diversas e que ocorram em múltiplas escalas.

Diante o exposto, realizou-se a pesquisa, que consistiu em analisar as implicações do PMCMV em duas cidades do interior do território paraibano: Campina Grande e Patos. Cidades localizadas em áreas diferentes, a primeira no Planalto da Borborema, a segunda na Depressão Sertaneja, e com distintos contingentes demográficos: 367.278 e 97.296 respectivamente. Em ambas cidades, observa-se a expansão do tecido urbano impulsionada pela construção de habitações populares em áreas descontínuas, configurando o que alguns autores denominam de processo de periferização. Se por um lado tal processo já se fazia presente, por outro, verifica-se a sua latente impulsão, seja pelo grande número de loteamentos, seja pela construção de habitações populares em expressiva dimensão territorial. Nesse sentido, produz-se um espaço intraurbano, marcado por intensas desigualdades socioespaciais, acentuando a distância social entre a periferia pobre e a periferia rica, como discutem Rodrigues (2001) e Maia (2010).

Para a análise, o debate sobre produção do espaço urbano (e aqui nos referimos à produção capitalista do espaço) tão bem desenvolvido por autores como Lefebvre (1974; 1999; 2008), Harvey (2005), Carlos (2008; 2011), além de questões relacionadas à desigualdade sócio-espacial e do processo de periferização, constituem a base teórica para a análise dos processos anteriormente citados. Nessa perspectiva, a relação Estado – capital imobiliário é um dos enfoques que possibilitam o desvendar desses processos.

1 O PAC foi criado em 2007 e o PMCMV em 2009. Estes programas foram instituídos pelos decretos Decreto nº 6.025/2007 e pela Lei 11.977/2009, respectivamente.

A pesquisa documental – projetos, planos e propostas aprovados pelas prefeituras municipais e dados fornecidos pela Caixa Econômica Federal – além dos dados empíricos obtidos com a pesquisa de campo, constituíram fontes importantes para entendermos a atuação dos agentes sociais em questão (Estado e capital imobiliário) bem como as implicações socioespaciais de suas ações.

1. A produção do espaço urbano das cidades de campina grande e patos

Entendemos que a cidade não deve ser encarada como uma totalidade fechada, mas sim como uma totalidade em constante transformação (Sposito, 2008). Ainda de acordo com esse autor, para compreendermos essas transformações e como a cidade cresce a partir destas, é preciso compreender as determinações históricas características de cada cidade. As cidades de Campina Grande e Patos (Mapas 01 e 02) têm no processo de produção de seus espaços urbanos, determinantes históricos bastante semelhantes.

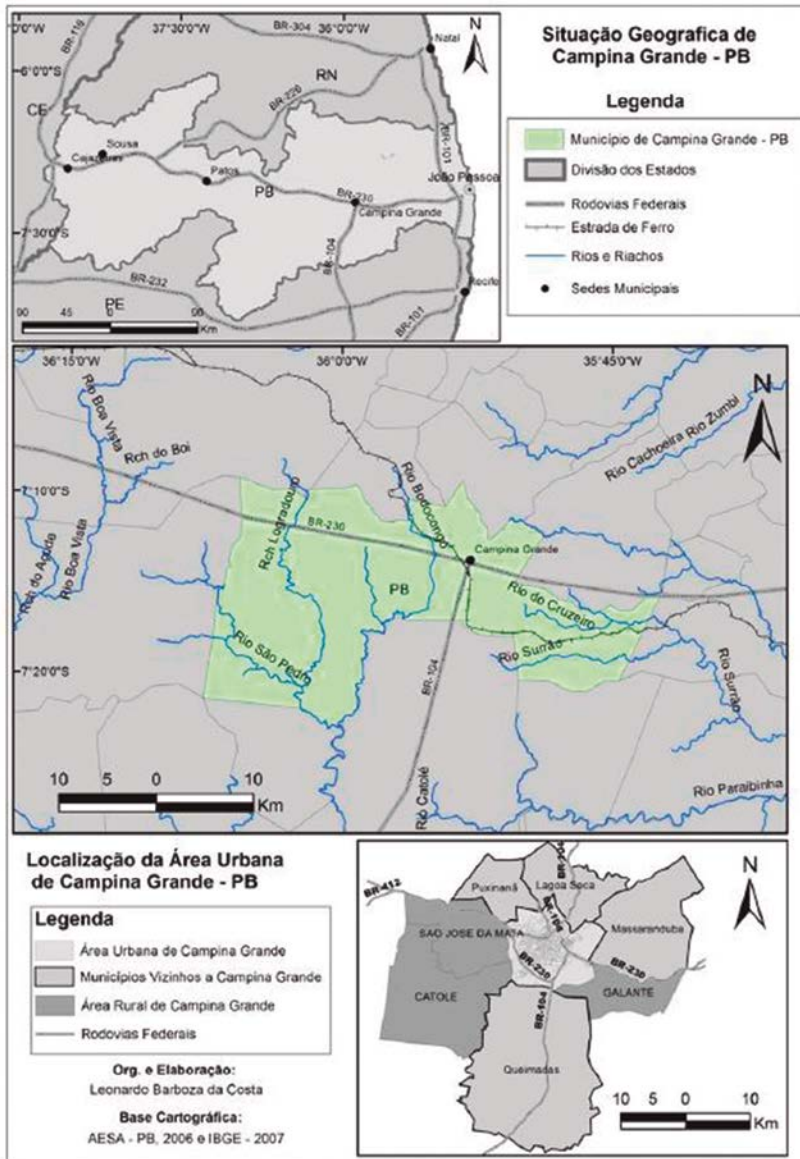
Assim como muitos dos núcleos urbanos do Nordeste brasileiro, as cidades de Campina Grande e Patos se constituíram a partir das relações que envolviam tanto os interesses de uma elite fundiária local, como também um “processo histórico mais amplo, relacionado à formação do perfil territorial brasileiro que, a partir do século XVI, situa-se no bojo da configuração do mundo americano, atrelado às relações de formação e reprodução do capital” (Cavalcante, 2008, p. 21).

Estas cidades surgiram a partir dos entrocamentos dos caminhos que conduziam o gado e os tropeiros – os “caminhos de boiada” - para o interior do nordeste, no século XVII, cujas atividades a estes relacionadas (pecuária, comércio de gado e de gêneros alimentícios) conformaram o processo de ocupação do interior do território brasileiro². É importante ressaltar que os núcleos urbanos ora pesquisados foram elevados à categoria de cidade nos anos de 1864 (Campina Grande) e 1903 (Patos).

No final do século XIX a dinâmica dessas cidades se dava principalmente pelo sua posição de entroncamento de caminhos e, posteriormente de estradas. Estas davam acesso ao litoral, aos estados vizinhos - Rio Grande do Norte e a Pernambuco -, bem como às áreas mais interioranas, ou ao Alto Sertão, o que por sua vez favorecia a dinâmica das feiras de gado. Do momento em que foram elevadas à categoria de cidade até pouco depois de meados do século XX foi dado impulso à vida urbana através da implementação de incrementos técnicos como a instalação de infraestrutura de transporte e de equipamentos urbanos. Tais elementos somados a outros fatores promovem mudanças na morfologia urbana e também nas relações sociais e econômicas.

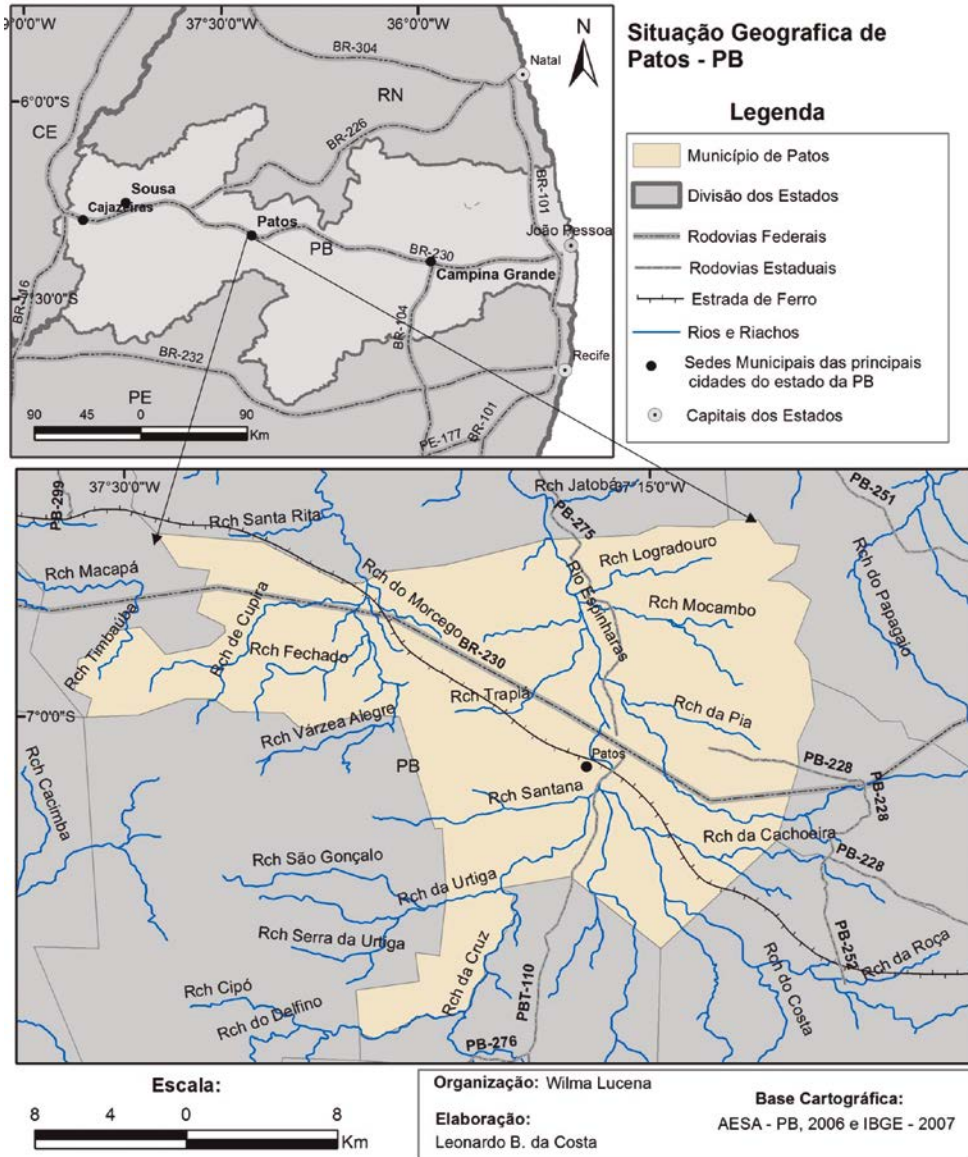
2 Maia e Cardoso (2007) e Maia (2010).

FIGURA 01. SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DE CAMPINA GRANDE - PB



Fonte: Costa (2013).

FIGURA 02. SITUAÇÃO GEOGRÁFICA DE PATOS – PB



Fonte: Base cartográfica da AESA – PB, 2006 e do IBGE, 2007.

De acordo com Araújo (2012), com a ligação da via-férrea *Great Western of Brasil Railway* em outubro de 1907, Campina Grande assumiu a condição de cidade “ponta de trilho”³ o que levou a um relevante crescimento que já denunciava as transformações pelas quais a cidade passaria nas próximas cinco décadas. Segundo Maia (2010, p. 04), “a economia algodoeira somada aos incrementos técnicos possibilitam a primeira grande expansão da cidade que se dá para além do seu centro primaz”. Além disso, de acordo com essa autora, na primeira metade do século XX o anseio pelo moderno, possibilitou a realização de uma reforma urbanística que destruiu a cidade histórica e ergueu uma com a estética da Arquitetura que representava naquele momento o Moderno, ou os ideais da Modernidade.

Embora a cidade de Patos não tenha sido alvo de nenhuma reforma urbanística assim como ocorreu em Campina Grande, esta também recebeu alterações na sua morfologia e nas relações sociais e econômicas no período que compreende a primeira metade do século XX. Cavalcante (2008) e Lucena (2014) mostram que as primeiras mudanças ocorreram com a expansão dos estabelecimentos comerciais a partir do local onde ocorria a feira semanal, estendendo-se em direção à Rua Grande (atual Solon de Lucena), fato decorrente da construção de uma nova Igreja para a qual se transfere o título de Matriz de N. Senhora Da Guia; a instalação de alguns equipamentos urbanos e serviços como a Estação Telegráfica em 1908; o surgimento de meios de comunicação impresso (jornal) em 1914 e, na década de 1940, a ampliação do número de escolas estaduais na zona urbana (e também rural); a inauguração de uma agência do Banco do Brasil em 1941; a chegada da ferrovia vinda do Ceará em 1944; a doação de um terreno para a construção do Hospital Regional e a implementação do novo conjunto elétrico para iluminação urbana, adquirido pela Prefeitura Municipal em 1948.

A partir da década de 1960, as cidades de Campina Grande e Patos passaram a ser alvo de elaboração de projetos para obras de infraestrutura e urbanização e, no caso da primeira, também passa a receber “novos impulsos econômicos conduzindo à criação de distritos insindustriais em áreas periféricas da cidade” (Maia, 2010, p. 04). Assim, em 1970 se intensifica em Campina Grande o processo de industrialização impulsionado pela política de desenvolvimento regional implantada através da SUDENE. Souza (2013) mostra que entre as décadas de 1960 e 1980, a cidade vivencia uma expansão urbana nunca vista antes, proporcionada pelo crescimento industrial e pela queda na produção do algodão. Além disso a a transferência do terminal rodoviário interestadual (nos anos 1980) e a construção do Shopping Center Iguatemi, atual Boulevard Shopping (nos anos 1990) na porção Leste da cidade, nas proximidades da ligação com a BR 230; a criação do Campus II da Universidade Federal da Paraíba (UFPB, atual

3 Essa denominação é dada àquelas cidades que se localizavam na extremidade das ferrovias que se estendiam até o interior.

UFGC), bem como a construção do primeiro grande conjunto habitacional através da Companhia Estadual de Habitação Popular (CEHAP) com recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH) foram algumas das obras e projetos que também impulsionaram essa ocupação periférica da cidade.

Por sua vez, o município de Patos, na década de 1970, impulsionado pela “onda” de planejamento que caracterizava a política urbana da época, teve o seu espaço urbano como alvo de inúmeros Projetos de Lei, com vistas à realização de obras de infraestrutura e urbanização. Destacamos, nesse caso, o Projeto de Lei 24/77, que dispõe sobre o Plano de Organização do Espaço Urbano de Patos, que visava “orientar e controlar seu desenvolvimento físico”, o que mostra a consolidação desse espaço como fragmentado e simultaneamente articulado, assim como Corrêa (1989) caracteriza o espaço urbano e como demonstra Lefebvre (1974) ao discutir acerca do espaço social. Nas áreas periféricas a ocupação se deu, inicialmente, através de ações do poder público, como por exemplo na Zona Norte, com a conclusão da construção do Conjunto Habitacional Noé Trajano (iniciado em 1967), promovida pela CEHAP; com a construção do matadouro municipal, no atual Bairro Jardim Magnólia; com a implantação da Escola de Agronomia e Medicina Veterinária, mantida pela Fundação Francisco Mascarenhas, localizada no extremo sul da cidade; a construção de faixa da rodovia BR - 230, fazendo o contorno viário no sentido (Leste – Nordeste); e, com a construção de um conjunto habitacional no Bairro Nova Conquista, através da Fundação de Ação Comunitária (FAC), em regime de mutirão, dentre outras obras.

O processo de urbanização das cidades em questão também pode ser compreendido pela elevação do contingente populacional nos períodos ora apresentados, em que se observa um crescimento significativo em ambas cidades a partir da década de 1970.

Do exposto, destacamos que a oferta de serviços cada vez mais diversificados, o emprego de mão de obra na realização de obras viárias e de implantação de infraestrutura, bem como a incorporação de terras rurais à urbana (conforme verificado na pesquisa documental) para a construção de conjuntos habitacionais e a instalação de equipamentos urbanos, foram os fatores que impulsionaram o crescimento da população campinense e patoense, a partir da década de 1970, principalmente da população urbana. Processo esse condizente com o que ocorre no Brasil de forma geral como bem esclarece Santos (1993): “a urbanização se tornou praticamente generalizada a partir do terceiro terço do Século XX”, momento em que “a residência do trabalhador agrícola é cada vez mais urbana”. Nesse contexto, as cidades brasileiras, em sua maioria, adotam um modelo de crescimento espreado, como alerta Santos (*op. cit.*). O mesmo acrescenta que esse modelo de crescimento, adotado não só pelas grandes cidades, mas também pelas cidades intermediárias e locais, é causa e efeito da especulação favorecida pela atuação do Estado.

TABELA 01. POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE CAMPINA GRANDE E PATOS (1970-2010)

Município	1970	%	1980	%	1990	%	2000	%	2010	%
Campina Grande	Total	195.303	247.827	100	326.307	100	355.331	100	385.213	100
	Urbana	167.335	228.182	85,7	307.468	94,2	337.484	95,0	367.209	95,3
	Rural	27.968	19.645	14,3	18.839	8,0	17.847	5,0	18.004	4,7
Patos	Total	46.414	65.160	100	81.298	100	91.761	100	100.674	100
	Urbana	40.105	59.021	86,4	76.708	94,3	87.949	95,8	97.278	96,6
	Rural	6.309	6.139	13,6	4.590	9,4	3.812	4,2	3.396	3,4

Fonte: IBGE, 2010. Elaboração própria.

Nessas circunstâncias o Estado se apresenta como um agente condicionante dos processos em questão. De acordo com Santos (1985, p. 76) determinada decisão de arruamento, por exemplo, pode levar a uma separação entre pessoas e entre elas e os equipamentos na cidade, criando uma espécie de segregação socioeconômica, cuja reprodução “supõe uma ação especulativa assim estimulada, mesmo que involuntariamente, pelo poder público”. Segundo o autor, o Estado passa a presidir, até em escala local, um aspecto da lógica capitalista que leva à reprodução cumulativa das diferenças. Nesse sentido, Sposito (2008) observa, que as modificações que ocorrem em determinados locais podem desencadear mudanças qualitativas em outras áreas. Esse é um aspecto que nos leva a entender o porquê da diferenciação socioespacial existente no espaço intraurbano, bem como visualizar suas possíveis consequências a exemplo da intensificação das desigualdades socioespaciais.

2. Do banco nacional de habitação ao programa minha casa minha vida: a política habitacional nas cidades médias

A literatura produzida a respeito da política habitacional brasileira já demonstrou que no período do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e do Banco Nacional de Habitação (BNH), ou seja, entre 1960 e final dos anos de 1980, o financiamento de projetos de habitação e urbanização concentrava-se prioritariamente nas capitais estaduais e nos grandes centros. Assim, embora tenha ocorrido a construção de conjuntos habitacionais através do BNH nas demais cidades, a exemplo de Campina Grande e Patos, a produção habitacional foi relativamente pouco expressiva. Também é importante lembrarmos que, em todas as cidades que receberam esses financiamentos, a construção desses conjuntos ocorria dissociada de uma política urbana e fundiária local, mesmo naquelas onde havia um Plano Local de Organização do Espaço Urbano ou Plano Diretor, instrumentos estes que não eram obrigatórios na época.

No decorrer do tempo, mudanças ocorreram no que concerne às estratégias de implantação de programas habitacionais⁴, bem como às práticas dos agentes envolvidos nesses processos. Da mesma forma, modificou-se também o seu reatamento na articulação entre as diversas escalas espaciais.

Quando o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) foi criado, já havia encaminhado um projeto de longa data sobre o desenho e a estruturação de uma nova

4 Em 1986 o BNH foi extinto e suas atribuições passaram para a Caixa Econômica Federal (CEF). Durante o decorrer da década de 1990, houve uma redução na capacidade de financiamentos habitacionais, uma interrupção das políticas públicas federais por parte do governo federal e uma diminuição de investimentos do mercado. A partir de então até o início dos anos 2000, seguiu-se uma maratona de reformulações nos órgãos responsáveis pela questão urbana e habitacional que não obteve êxito.

Política Nacional de Habitação (PNH), cujas raízes foram o Projeto Moradia e que se estruturou após a aprovação do Estatuto das Cidades em 2001. Posteriormente há a criação do Ministério das Cidades em 2003 e a realização da 1ª Conferência Nacional das Cidades (também em 2003). Essa última estabeleceu a criação do Conselho Nacional de Habitação (ConCidades, instalado em 2004). Essa nova PNH adotou como componentes principais a integração e a inserção urbana de assentamentos precários, a urbanização e a regularização fundiária destes, a provisão de habitação e a integração da política de habitação à política de desenvolvimento urbano.

A elaboração e a implementação da PNH obedeceram a princípios e a diretrizes cuja principal meta era “garantir à população, especialmente a de baixa renda, o acesso à habitação digna”, e para atingir seus objetivos, traçou como linha mestra de sua atuação - a integração entre as Políticas Habitacional e de Desenvolvimento Urbano. Além disso, considerou-se que a Política Fundiária exercia um papel estratégico em sua implantação, visto que poderia estabelecer as bases das políticas urbanas no âmbito dos municípios, para a realização de programas habitacionais, através de instrumentos como os Planos Diretores, regularização fundiária e revisão de legislação urbanística e edilícia (BRASIL, 2006).

Através desse novo desenho institucional direcionado para a questão habitacional, tornou-se possível a criação dos Conselhos Municipais de Habitação e a elaboração dos Planos Locais de Habitação de Interesse Social (PLHIS) que preconizavam a participação popular, um dos pressupostos da PNH. Dessa maneira, estabelece-se um modelo de gestão dos recursos para Habitação de Interesse Social (HIS), de caráter participativo, democrático e descentralizado (Nascimento Neto et. al., 2012). Nesse arranjo institucional, o Estado é o agente promotor dos projetos de habitação.

Assim, sendo o Estado o promotor dos projetos - através de suas diversas esferas de poder -, a construção de habitações ocorreria de acordo com as demandas dos municípios e sob uma maior regulação dos gestores. A determinação desses dava-se sobre a definição da localização dos conjuntos habitacionais, a disponibilidade de infraestrutura e os processos especulativos do solo urbano, tendo-se como premissa contribuir para a produção de cidades mais justas, ou seja, buscando dirimir as desigualdades socioespaciais.

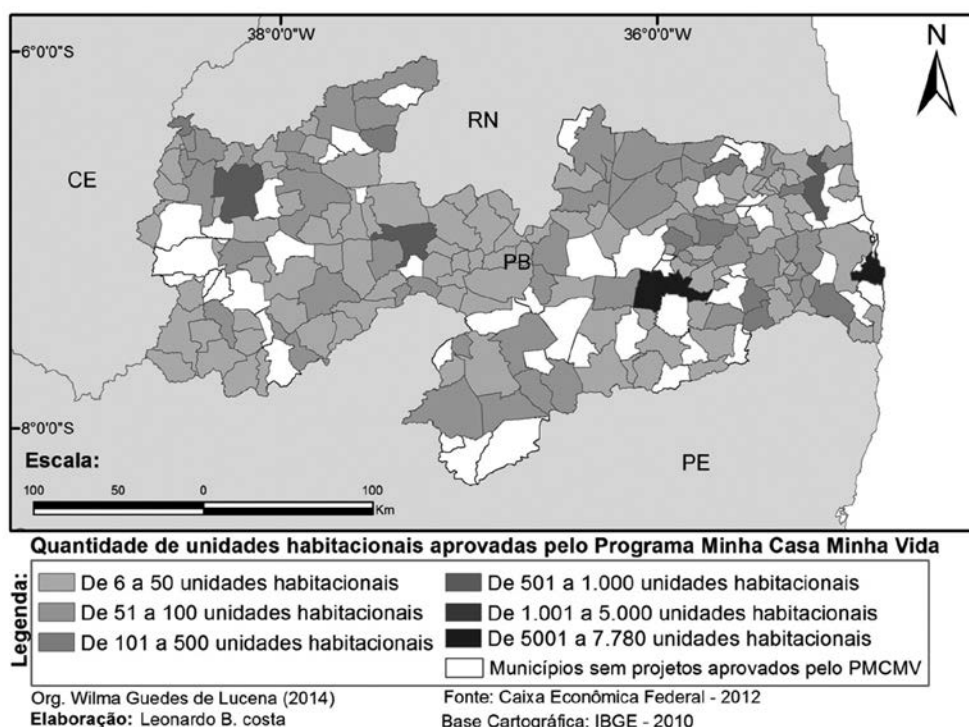
Ressalta-se, no entanto, que o PMCMV surgiu como uma medida emergencial e que precisava, com urgência, evitar a retração do mercado imobiliário e manter o ritmo do setor da construção civil. A sua elaboração e a sua implantação, entretanto, destoaram da estrutura da PNH⁵ anteriormente citada e inclusive do Plano Nacional de Habitação (PlanHab). Nesse momento, a política habitacional passou a ter como principal promo-

5 A Política Nacional de Habitação (PNH) teve suas raízes no Projeto Moradia e que se estruturou após a aprovação do Estatuto das Cidades (aprovado em 2001), da criação do Ministério das Cidades (em 2003) e da ocorrência da 1ª Conferência Nacional das Cidades (também em 2003), que por sua vez estabeleceu a criação do Conselho Nacional de Habitação (ConCidades, instalado em 2004).

tor dos projetos o setor privado. Cardoso e Aragão (2011) afirmam que um dos efeitos territoriais causados pelo modelo de produção de habitação cujo produtor é o mercado, principalmente na produção HIS, é o fato de que a oferta só será realizada onde o mercado julgar lucrativo, ou seja, em áreas dinâmicas. Assim, os municípios com economia estagnada que também poderão apresentar necessidades habitacionais, provavelmente, não serão atendidos, uma vez que a “mera ausência de construtoras na cidade já constitui uma grande barreira para a produção”.

Na Paraíba, além da capital João Pessoa, onde foram contratados até o ano de 2012 a construção 7.780 unidades habitacionais, apenas três municípios dos 223 que compõem a unidade federativa se aproximaram ou ultrapassaram o valor de mil unidades contratadas até o referido ano: Campina Grande com 7.334 unidades contratadas (UC), Patos com 906 UC e Sousa com 726 UC (Mapa 03).

FIGURA 03. ESTADO DA PARAÍBA – QUANTIDADE DE UNIDADES HABITACIONAIS (UHs) APROVADAS NOS MUNICÍPIOS ATRAVÉS DO PMCMV



Fonte: Caixa Econômica Federal (CEF). Base cartográfica: IBGE – 2010. Organização: Wilma G. de Lucena. Elaboração: Leonardo B. Costa.

Observando o mapa 03, vê-se que praticamente todos os municípios do estado da Paraíba tiveram projetos habitacionais aprovados pelo PMCMV. Contudo, esses projetos são expressivos, em termos quantitativos, apenas em alguns municípios, visto que quase todos têm projetos de, no máximo, 100 UHs. Sobre os municípios que se destacaram, além da capital estadual, é importante perceber a grande diferença entre a quantidade de UHs aprovadas em Campina Grande e o de Patos. Ressaltamos que, embora Campina Grande, assim como a maioria das cidades paraibanas, tenha tido poucos projetos habitacionais financiados pelo BNH, já na época de vigência desse banco, a cidade exercia uma forte centralidade no estado da Paraíba, devido à sua intensa dinâmica econômica oriunda das atividades comerciais, da oferta de serviços, além de ter se constituído como polo industrial⁶. Essa centralidade, por sua vez, fortaleceu-se ao longo do tempo, diferenciando a cidade de Campina Grande das demais cidades paraibanas, o que justifica o fato da cidade apresentar, atualmente, um número de unidades habitacionais aprovadas pelo PMCMV bem próximo do que se verificou na capital estadual, João Pessoa.

A cidade de Patos, por sua vez, apresenta um nível de centralidade abaixo de Campina Grande, no entanto, constitui-se como importante polo na oferta de bens e serviços no sertão paraibano, porquanto apresenta um contingente populacional bem acima dos demais municípios nessa mesorregião, fazendo com que, nessa última década dos anos 2000, tenha sido uma das cidades que foi alvo preferencial para os investimentos imobiliários que vêm para o sertão.

Sobre esses municípios, vale tecer mais algumas considerações. Sabemos que as capitais estaduais são alvos dos programas habitacionais, por serem a centralidade administrativa, mas principalmente porque apresentam um índice maior de desigualdades sociais, o que por sua vez ocasiona uma maior demanda e ainda pelo fato de possuírem maior dinâmica econômica o que se faz indispensável para a ação dos agentes imobiliários na implantação daqueles programas. Por outro lado, as demais cidades, especialmente as médias (excetuando-se as capitais), só recentemente têm sido, de maneira mais expressiva, alvo de programas como o PMCMV. Pesquisas em cidades como Londrina (PR), São José do Rio Preto (SP), Marília (SP), São Carlos (SP), Uberlândia (MG), Passo Fundo (RS), Mossoró (RN), Campina Grande (PB)⁷, entre outras, mostram como o capital imobiliário tem se expandido a partir de/nesses centros. Vale ressaltar que os financiamentos e a construção de unidades habitacionais para famílias das três faixas de renda atendidas pelo PMCMV, nessa tipologia de cidades, têm sido quantitativamente expressivos e bem vantajosos para o mercado. Convém lembrar que essas faixas de renda dividem-se em faixa 01 (de 0 a 3 s/m), faixa 02 (de 3 a 6 s/m) e faixa 03 (de 6 a 10 s/m).

6 Ver Maia et al (2013).

7 Pequeno e Elias (2010), Costa (2013), Maia et al (2013), Melazzo (2013), Melazzo (2012).

Atualmente, nas cidades de Campina Grande e Patos, têm-se firmado um número crescente de contratos para financiamento habitacional devido às condições supracitadas – atrair, cada vez mais, investidores nas áreas de incorporação, construção e comercialização de imóveis. Sabemos que essa dinamização do mercado resulta do aumento de crédito e de subsídios, da elevação dos tetos de financiamento, da diminuição das taxas de juros, da aprovação de instrumentos jurídicos estimuladores, entre outros. Dessa forma, cidades a exemplo de Campina Grande vão se constituindo como centros polarizadores de atividades produtivas, comerciais e de oferta de serviços, ou seja, de riquezas, tornam-se atrativas para investimentos do excedente do capital imobiliário, portanto, como lugares atraentes para empreendimentos do PMCMV.

Em alguns trabalhos como os de Costa (2013), Maia *et al* (2013), entre outros, percebemos o quão tem sido rentável o mercado imobiliário em Campina Grande, que conta com investimentos em condomínios horizontais de grandes grupos, como o Alphaville, por exemplo, além de atender cada vez mais às famílias de rendimento médio, como constatamos com a quantidade de empreendimentos voltados para as faixa 2 e 3 do PMCMV, o que representa 61,1% do total de projetos contratados na cidade até 2012 (Quadro 01). Esses dados, nos permite entender, por exemplo, o porquê da discrepância da quantidade de UHs aprovadas nos projetos do PMCMV em Campina Grande em relação à cidade de Patos, bem como sua aproximação em relação à quantidade de UHs aprovadas na capital, João Pessoa.

QUADRO 01. QUANTIDADE DE EMPREENDIMENTOS, POR FAIXA DE RENDA, CONTRATADOS ATÉ O ANO DE 2012 NOS MUNICÍPIOS DE JOÃO PESSOA, CAMPINA GRANDE E PATOS

	João Pessoa	Campina Grande	Patos
Faixa 01	10	06	02
Faixa 02	10	07	-
Faixa 03	14	04	-
Total	43	18	02

Fonte: Caixa Econômica. Elaboração própria.

Patos, por sua vez, caracteriza-se por apresentar um mercado imobiliário já consolidado, cujos fatores mais gerais, de amplitude nacional, já foram mencionados. Contudo, há alguns condicionantes mais particulares, como o fato de a cidade ser um importante centro na Mesorregião do Sertão, no que se refere à oferta de serviços, especialmente de educação superior. Além da oferta de serviços, também identificamos, em entrevista a um corretor que atua na cidade, que, se somado à crescente demanda verificada pela pro-

cura de produtos imobiliários cada vez mais diversos, a cidade de Patos torna-se atrativa para investimentos imobiliários devido à grande disponibilidade de terrenos para o mercado e que podemos acrescentar o menor preço destes quando comparados às cidades de maior dinâmica econômica. Tais condições possibilitaram os investimentos recentes em pequenos condomínios fechados, o aumento significativo de edifícios na cidade, a proposta de instalação do primeiro Eco Shopping da Paraíba (ainda a ser construído) pelo grupo Bollevard, o investimento no primeiro condomínio horizontal da cidade, o Villas do Lago, que é direcionado para a população de alta renda e a chegada de incorporadoras e construtoras vindas de outras localidades como João Pessoa e Recife.

Nesse contexto, verificamos que, de um lado, tem sido expressivo o número de empreendimentos propagandeados com as “vantagens” dos financiamentos do PMCMV direcionados para as famílias de renda média e, de outro, observamos que, de acordo com a entrevista mencionada, há pouco interesse dos agentes locais em investir no mercado que atende à população de renda mais baixa. Assim, a produção de HIS tem ficado a cargo de empresas vindas de outras localidades, como a CRE Engenharia Ltda. e a JGA Engenharia Ltda., ambas com sede na capital João Pessoa. Essas empresas são responsáveis pelos dois empreendimentos para as habitações de faixa 01 do PMCMV na cidade de Patos, contratados até 2012 e o Residencial Vista da Serra II, que foi contratado posteriormente.

Além dessas particularidades apresentadas, vale destacar que, devido ao processo de financeirização pelo qual tem passado o mercado imobiliário brasileiro⁸, as cidades médias têm constituído ótimas oportunidades de investimentos lucrativos para esse mercado, por se caracterizarem como áreas economicamente dinâmicas, pelo fato da concorrência não ser tão acirrada como nas metrópoles e nos grandes centros e ainda por possibilitarem a formação de bancos de terras⁹, já que esses se constituem, nesse contexto, como ativos de valores. Melazzo (2013) afirma que essa expansão dos investimentos imobiliários para as cidades em questão se insere em um momento em que a urbanização brasileira se encontra cada vez mais extensa, complexa e diversa.

Poderíamos indagar, então, se este processo expressa o que Santos (1993) denominou de urbanização corporativa, quando esta se dá não só sob o comando do capital industrial, mas também da ação do capital imobiliário associado ao capital financeiro, que se expande velozmente por todo o território nacional? Esse é um questionamento que con-

8 Para aprofundar as questões relacionadas a essa imbricação entre capital imobiliário e capital financeiro no atual momento de reprodução e acumulação capitalista, em nível mundial, sugere-se a leitura da tese de Paiva (2007). E para compreender esse processo no caso do Brasil, ver Fix (2011).

9 Os bancos de terras são extensas áreas, localizadas ou não na malha urbana, que servem de reserva para comercialização futura no mercado imobiliário. Segundo Melazzo (2013) a formação de bancos de terras urbanos (*land banks*), áreas cada vez mais extensas em termos de metros quadrados e em um número cada vez maior de cidades, também tem em realidades urbanas não-metropolitanas, espalhando-se, assim, para as denominadas cidades médias

sideramos pertinente, já que o “imobiliário” vem assumindo uma importância que, até então, não lhe era atribuída, como enfatiza Bastos (2012). Nesse sentido, entendemos que o setor imobiliário adquiriu tal relevância pelo fato de assumir a função de ir contra a tendência à baixa do lucro médio, como discorre Lefebvre (2008), quando afirma que

[...] a construção (privada e pública) proporcionou e ainda proporciona lucros superiores à média. A especulação não entra no cálculo, mas superpõe-se a ele; nela e por ela, através de uma mediação – o espaço – o *dinheiro produz dinheiro*. O que provoca, malgrado os riscos, o entusiasmo do capitalista [...]. O investimento no imobiliário e nas construções privadas e públicas (na *produção do espaço*) se revela proveitoso porque essa produção ainda comporta, e comportará por muito tempo, uma proporção superior de *capital variável* em relação ao *capital constante*. E isso apesar dos investimentos consideráveis e dos progressos técnicos. As terraplanagens e trabalhos da construção civil ocupam uma numerosa mão-de-obra [...]. De onde ocorre uma taxa de lucro superior e a formação de uma massa de mais-valia da qual parte retorna às “empresas”. (Lefebvre, 2008, p. 118-119, grifo do autor)

Destacamos, que aquela realidade urbana diversa, complexa e extensa exige, segundo Santos (1985), um olhar que busque alcançar as singularidades e a estruturação de cada cidade, sem deixar de enxergar os processos mais amplos produzidos em outras escalas geográficas que ali encontram suas particularidades. Nessa perspectiva, trazemos o alerta de Pequeno e Elias (2010) sobre a importância dos estudos que tenham como objeto os espaços não metropolitanos, no sentido de compreendermos a atual complexidade urbana brasileira. Nesse caso, a conjuntura até aqui apresentada e sobre a qual discutimos nos possibilita a compreensão do processo de periferização nas cidades médias, particularmente nas cidades de Campina Grande e de Patos.

3. A política habitacional e o processo de periferização

Sabemos que a periferia das cidades brasileiras tem se reconfigurado ao adquirir novas formas e, consequentemente, novos conteúdos. Nesse processo observa-se uma fragmentação social e territorial da cidade cada vez maior. Nesse sentido, Maria Encarnação Sposito (2004, p. 125) assevera:

[...] os interesses fundiários e imobiliários são, sem dúvida, os motores principais da extensão da cidade. A lógica de produção do espaço urbano tem sido orientada pela implantação de novos loteamentos e pelo contínuo lançamento de novos produtos imobiliários [...]. Essa lógica tem levado os espaços urbanos a crescerem mais territorialmente do que demográfica ou economicamente, como atesta o crescente número de lotes não edificados, em cidades de diferentes portes. Nesses termos, a cidade é,

mais do que nunca, um negócio e, contrariamente, às tendências anteriores, o que se tem na cidade atual é o espaço planejado, resultado da intenção e das estratégias de mercado e não da história.

A partir dessa perspectiva, podemos entender o processo de periferização observado em muitas cidades médias, a exemplo de Patos e Campina Grande.

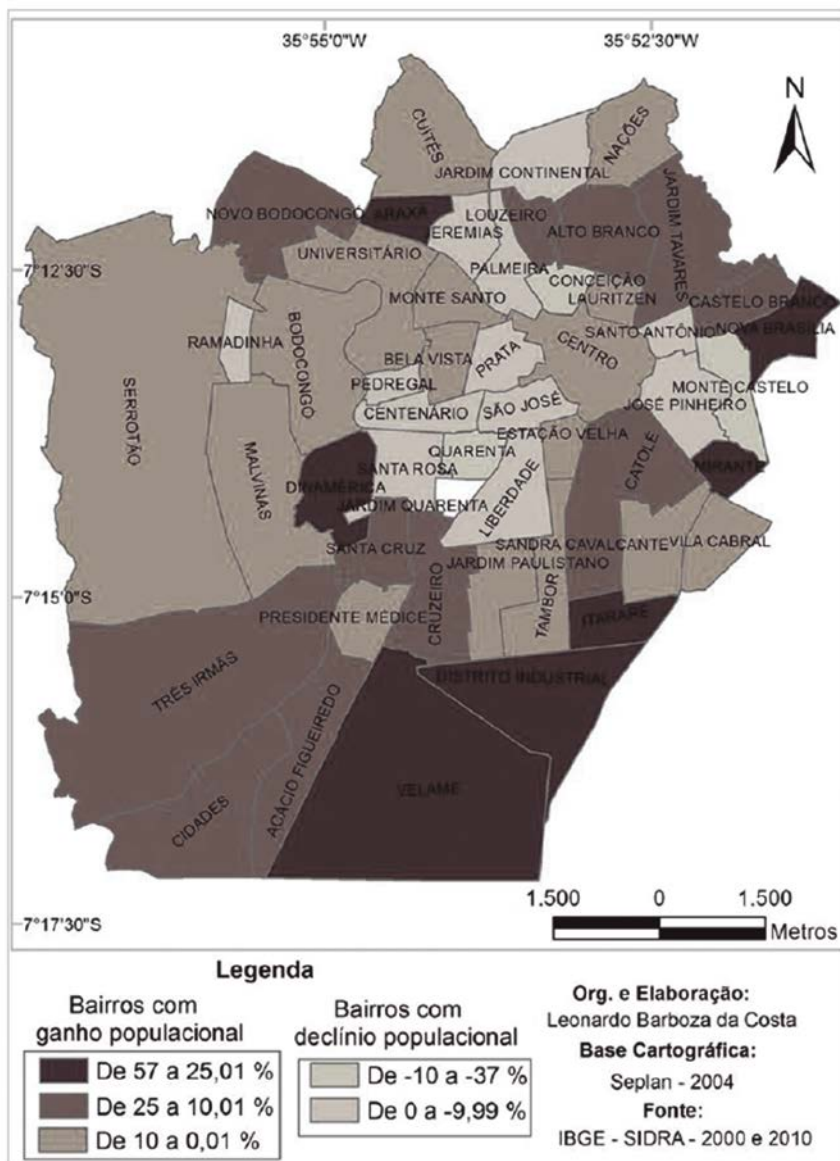
Constatamos que, antes, a periferia urbana dessas cidades se expandia mais por fatores históricos e demográficos, por exemplo, com os movimentos migratórios em direção às mesmas, ou através das práticas políticas segundo os interesses de uma elite fundiária local, que mantinha fortes relações com o campo, mas que, ao mesmo tempo, investia em negócios na cidade. É fato que o Estado, através da política habitacional e de desenvolvimento regional, também exerceu influência nesse processo, embora a primeira tenha sido quantitativamente menos expressiva, pelo menos até os anos de 1990. Além disso, a especulação imobiliária também já se fazia presente com a manutenção de vazios urbanos nas áreas centrais e com a constante elevação dos preços imobiliários, situação que observamos durante a pesquisa documental.

Entretanto, à medida que se verifica uma intervenção cada vez maior do Estado, que financia o processo de ampliação e reprodução do capital imobiliário, através de programas como o PAC, o PMCMV, entre outros, as cidades em questão também se transformam em cidades-negócio, resultante das intenções e das estratégias do mercado local, regido sob uma lógica nacional.

Costa (2013) mostra que no caso de Campina Grande, entre os anos de 2000 e 2010 ocorreu um significativo crescimento populacional nas áreas que denomina de periferia geométrica (Figura 04). O autor destaca que enquanto os bairros localizados no entorno do centro da cidade perderam um contingente populacional, as áreas mais distantes tiveram um expressivo aumento. Este fato é decorrente da instalação de um shopping no Bairro Catolé que provocou a remoção de residências que se encontravam nesse novo eixo comercial, bem como do simultâneo lançamento de loteamentos, condomínios fechados e da construção de conjuntos habitacionais nos bairros mais periféricos e que dispunham de vastas áreas não-edificadas.

Ainda de acordo com Costa (*op. cit.*), entre 2000 e 2010, no Bairro do Itararé, do Dinamérica e do Distrito Industrial houve um aumento populacional de 25% decorrente, possivelmente, da instalação de novos loteamentos. Nesse mesmo período, os Bairros de Velame, Três Irmãs, Araxá e Nova Brasília, também tiveram crescimento populacional, nesse caso devido à construção de novos conjuntos habitacionais. Destes bairros destaca-se o Três Irmãs, no qual só pelo PMCMV foram construídos 4 conjuntos habitacionais para famílias com renda mensal de 0 a 3 salários mínimos (Faixa 01 do referido Programa). O Bairro Novo Bodocongó, também se destaca pelo número de projetos do PMCMV, no qual estão sendo construídos 4 conjuntos residenciais de unidades multifamiliares voltadas para famílias de renda entre 3 e 6 salários mínimos (Faixa 02 do Programa).

FIGURA 04. CRESCIMENTO POPUCIONAL POR BAIRRO ENTRE 2000 E 2010 EM CAMPINA GRANDE - PB



Fonte: Costa (2013).

Cabe ainda trazermos o alerta de Costa (2013) de que apesar de, nos últimos anos, o poder público local ter investido no provimento de infraestrutura básica para as áreas mais distantes do centro da cidade de Campina Grande, ainda assim essa provisão tem ocorrido de maneira desigual, favorecendo principalmente as áreas que recentemente tem sido alvo de investimentos por parte do mercado imobiliário e que são voltados para as camadas de renda mais elevada.

A respeito da cidade de Patos, destaca-se o fato da mesma dispor de vastas áreas para expansão da sua malha urbana, condição favorecida, inicialmente, pelo relevo do município¹⁰, mas que se concretiza, principalmente, pelo interesse dos proprietários fundiários locais e incorporadores de transformar o uso do solo de antigas fazendas. Constatamos com a grande quantidade de loteamentos aprovados entre os anos de 2000 e 2010, cujas terras constituíam áreas de fazendas contíguas à cidade. Como a demanda habitacional¹¹ na cidade de Patos tem sido bastante alta nos últimos anos, os ganhos imobiliários tanto para os proprietários fundiários quanto, principalmente, para os incorporadores, vêm sendo imediatos, tendo em vista as facilidades de obtenção de crédito e a rápida comercialização dos imóveis ainda “na planta”¹².

A Figura 5 mostra que a oferta de terras para expansão urbana em Patos continua crescente, ora expandindo ainda mais as áreas já loteadas ora configurando novos eixos de expansão. Essa condição foi reforçada com a aprovação da Lei municipal nº 3.717/2008, que redefiniu os limites de expansão da área urbana de Patos, ampliando-a ainda mais. Vale ressaltar que essas terras estão concentradas nas mãos de poucos proprietários fundiários locais, que as vendem ou as incorporam na expectativa de valorizá-las com a vinda (mesmo que futura) de estabelecimentos comerciais e de serviços, bem como da infraestrutura urbana¹³.

Vale acrescentar o fato de que se torna interessante para o proprietário fundiário vender as terras rurais ou incorporá-las, com vistas a atender a uma demanda específica, como a construção de HIS. Se relacionarmos essas duas práticas, teremos parte da resposta para os questionamentos de Martins (2007) sobre a permanência da prática de construção de conjuntos habitacionais sem infraestrutura e longe das áreas centrais, que foi típica do BNH, permaneceu durante toda a década de 1990 e início dos anos 2000 e perdura até os dias atuais com o PAC e o PMCMV.

10 O sítio de Patos caracteriza-se pelo relevo suavemente ondulado a ondulado, com declividade média à baixa, exceto nas áreas de ocorrência de inselbergs e onde se localizam as serras, cuja declividade é média a elevada.

11 De acordo com a Fundação João Pinheiro (2010) o déficit habitacional de Patos foi de 4.397 unidades habitacionais no ano de 2010.

12 Esta é uma forma coloquial para dizer que os imóveis são vendidos antes mesmo de serem construídos e que sua comercialização tem como referência apenas seu projeto arquitetônico.

13 Singer (1982).

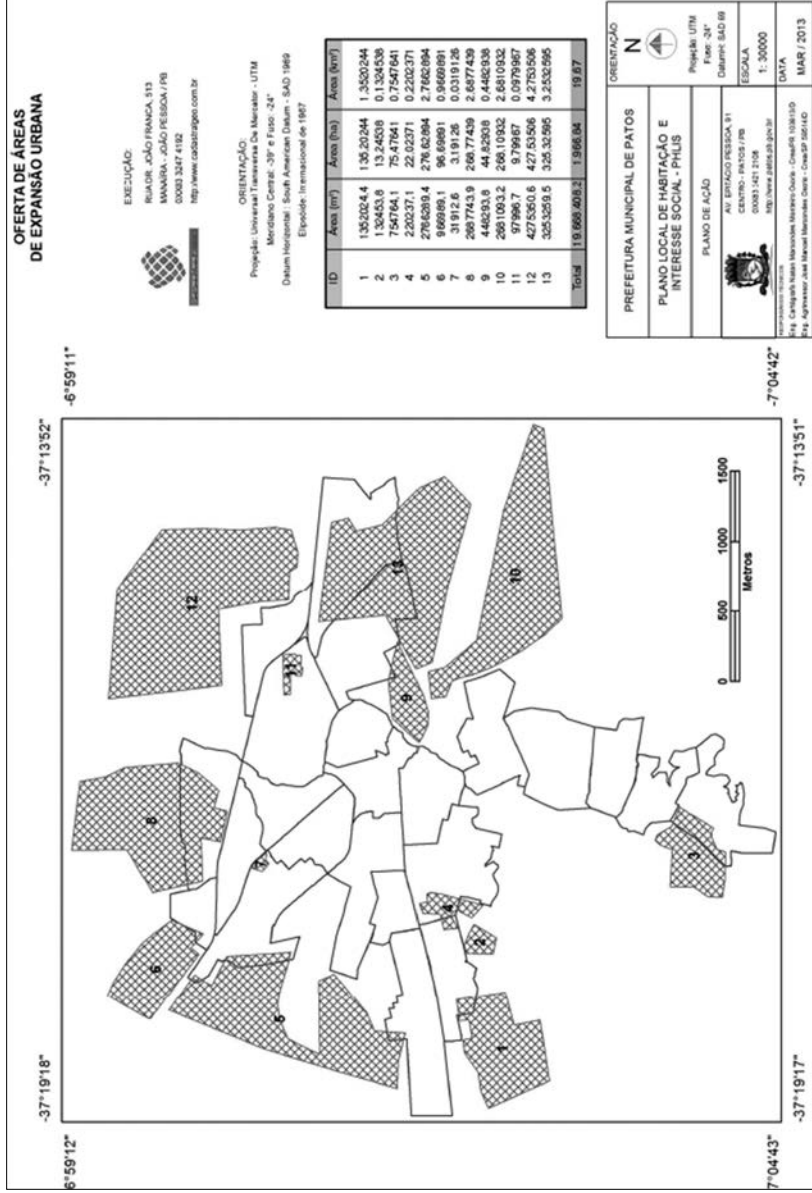
Trazemos, então, à tona o questionamento levantado por Milton Santos (2012, p. 132): “Pode-se falar, assim, como resultado, num enriquecimento planejado pelos que enriquecem, mas também planejado pelos planejadores do espaço? Nesse caso, poder-se-ia falar, também, num empobrecimento planejado”. A partir de pesquisas realizadas em Campina Grande e Patos, verificamos a produção de uma periferia urbana bem planejada, do ponto de vista do mercado. Tal periferia divide-se em dois direcionamentos e características: uma para o usufruto das classes de renda média e alta, e a outra destinada à população de baixa renda. Sobre essas duas periferias, faremos algumas considerações, aprofundando-nos no segundo caso.

De acordo com Costa (2013, p. 88), observando o mapa de exclusão/inclusão de 2010 da cidade de Campina Grande, percebe-se que as áreas de inclusão ou intermediárias coincidem com as principais vias de acesso à área central da cidade, áreas que por sua vez se encontram em forte processo de valorização do solo. “A via Severino Cabral (a Sudeste), que é a continuação da BR 230, e a Manoel Tavares, que liga Campina Grande à BR 104 e dá acesso às cidades do Brejo paraibano, [...] são também os eixos mais valorizados”. O autor aponta que a proximidade com os principais eixos viários, a presença e ampliação da infraestrutura de saneamento básico, a distribuição socioeconômica da população, dentre outros fatores configurou um processo de valorização seletiva do espaço.

Em Campina Grande esse processo pode ser verificado não só nas áreas centrais, como também na periferia. Segundo o autor supracitado, enquanto as áreas sul e sudoeste tem passado por um processo de elevada valorização, as áreas à norte e noroeste são as que apresentam condições de infraestrutura básica ainda bastante precárias, por conseguinte são as que apresentam maior índice de exclusão social. (Figura 6). Vale salientar que são exatamente nessas áreas onde se localizam uma maior quantidade de conjuntos habitacionais construídos ou a serem construídos através do PMCMV, e que são direcionados para famílias de até 6 salários mínimos.

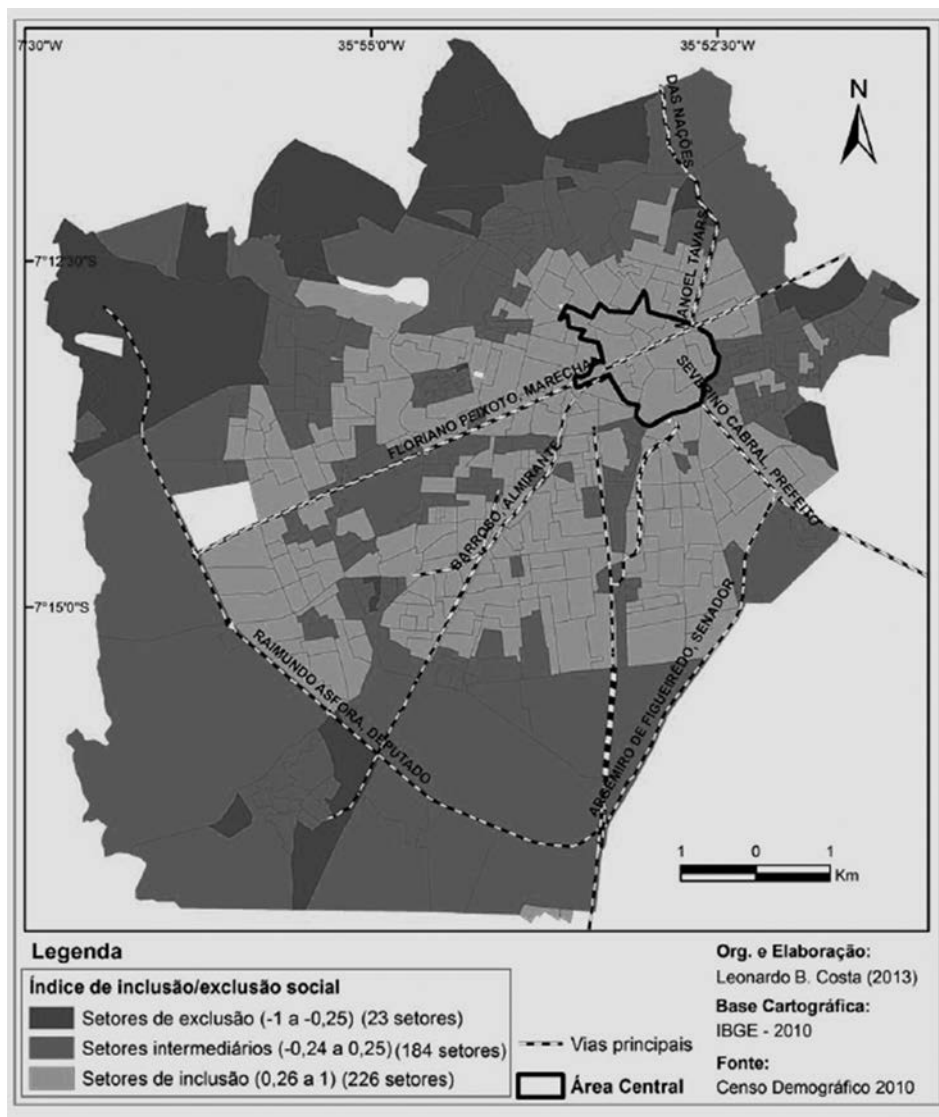
Na cidade de Patos, por sua vez, ainda não se configurou um eixo de expansão bem definido para a comercialização de habitações voltadas para as classes média e alta, algumas áreas têm se destacado pela elevação do preço/m² de seus terrenos. Contudo, ressalte-se que no processo mais recente de valorização da terra urbana nessa cidade, em que se percebe uma associação entre os massivos investimentos em obras públicas e a localização de novos empreendimentos comerciais, destacam-se algumas áreas:

FIGURA 05. ÁREAS LOTEADAS E EM OFERTA NO MERCADO IMOBILIÁRIO NA CIDADE DE PATOS/PB



Legenda: Áreas loteadas recentemente na cidade de Patos – PB.
 Fonte: PLHIS, setor de geoprocessamento da PMP. Organização: Wilma G. de Lucena.

FIGURA 06: MAPA DE INCLUSÃO/ECLUSÃO SOCIAL DE CAMPINA GRANDE EM 2010



Fonte: Costa (2013)

a) a Norte, como o Distrito Industrial e o Jardim Magnólia, onde tem havido investimentos na construção de habitações financiáveis pela CEF, cujas vendas, em sua maioria é realizada com os imóveis ainda em planta e propagandeadas com a possibilidade de financiamentos com recursos do PMCMV para a faixa 02, além da acessibilidade favorecida por se encontrar à margem da BR-230; b) a Leste/Sudeste, onde se encontram

terrenos favorecidos pela construção de uma obra realizada com recursos do PAC – a Alça Sudeste - via que liga a BR-230 ao centro da cidade sem, necessariamente, evitando a passagem por dentro dela; pelo anúncio da vinda do primeiro Eco-Shopping da Paraíba (investimentos do Grupo Bollevard); pela expectativa da vinda de um supermercado da Rede Hiper Bom Preço e de estabelecimentos públicos e filiais das principais lojas da cidade, todos a serem construídos nessa área, além da proximidade com o Rodo Shopping, com a BR-230 e com o aeroporto¹⁴.

Nestas localizações, também habita uma população pobre, que sofre com diversos problemas habitacionais, dentre eles, o da coabitação. Porém, entendemos que a gradual valorização dessas áreas, ao invés de incluir e beneficiar essa população afasta-a socialmente, visto que os novos consumidores desses espaços chegam impondo padrões e possibilidades de consumo diferenciado. Essas diferenças vão se apresentando de maneira cada vez mais nítida na paisagem. Somadas a isso, estão as condições de acessibilidade e de deslocamento para o consumo de bens e serviços, o que torna a moradia na periferia muito mais dispendiosa para as famílias de baixa renda do que para aquelas cuja renda mensal é mais elevada e que se deslocam predominantemente com transporte individual.

Assim, o que resta à população de baixa renda é a periferia desprovida de infraestrutura e de serviços, que não é distante apenas fisicamente, mas também socialmente. Observou-se que tanto em Campina Grande como em Patos, a parcela da população que configura uma demanda por habitação de interesse social encontra-se em áreas urbanas consolidadas e bem servidas de infraestrutura básica, embora habitem locais que apresentam problemas de adensamento, coabitação dentre outros. Contudo, a solução mais recorrente, por parte do poder público, para o problema habitacional tem sido “empurrar” as famílias de baixa renda para a periferia, através da construção de conjuntos habitacionais populares nas localidades distantes e precárias da cidade.

Em um mapeamento realizado para subsidiar a elaboração do PLHIS da cidade de Patos, bem como através do levantamento de dados da dissertação de Costa (2013), foi constatado que muitas das áreas que apresentam sérios problemas de adensamento ou que se caracterizam como assentamento precário e cuja população possui baixa renda mensal, localizam-se em bairros bem servidos de infraestrutura e serviços de saúde, educação, transporte e comércio. Apesar disso, as intervenções para a produção habitacional que atende às famílias dessas localidades as têm levado para áreas bem distantes, interferindo nas condições de deslocamento para o trabalho e para o acesso a serviços básicos, já que, nas áreas-alvo dos projetos, essas condições são escassas.

No que diz respeito aos conjuntos habitacionais financiados pelo PMCMV para famílias da faixa 01 de renda (0 a 3 s/m), tanto em Campina Grande como em Patos (ver

14 É importante ressaltar que mesmo que mesmo sendo denominado oficialmente de aeroporto, o mesmo não possui voos regulares, servindo apenas em ocasiões bem pontuais.

Quadros 02 e 03), a construção dos mesmos segue a lógica de redução de custos com a produção, ou seja, modernizando-se o gerenciamento da obra¹⁵ e, principalmente, na compra dos terrenos. Assim, esses conjuntos, junto àquelas casas que atendem às famílias da faixa 02 de renda, cujos financiamentos pode ocorrer de forma individualizada ou não, têm reforçado o processo de periferização. No entanto, sabemos que para essas duas parcelas da população, que se diferenciam por seus rendimentos mensais, morar na periferia pode ter sentidos e efeitos diferentes concernentes à qualidade e aos custos de vida.

Em Campina Grande, verificou-se que todos os conjuntos habitacionais direcionados para famílias da Faixa 01 do PMCMV, estão localizados em áreas com elevado índice de exclusão social. Além disso, a maioria desses conjuntos são descontínuos da malha urbana, o que implica em sérios problemas de acessibilidade por parte da população que ali habita/habitará. Caso que pode ser observado até mesmo nos residenciais direcionados para famílias da Faixa 02 (de 3 a 6 s/m¹⁶).

Os residenciais voltados para famílias de Faixa 03 (de 6 a 10 s/m), por sua vez, encontram-se em áreas bem consolidadas e crescentemente valorizadas, como os residenciais Cipresa, na Rua Manoel Leonardo (próximo a Avenida Almirante Barroso), e os Dallas Park I, II e III, na Avenida Almirante Barroso. Vale salientar que esses empreendimentos estão sendo implantados em áreas que além da elevada valorização do solo, também apresentam elevado índice de inclusão social e de acessibilidade.

QUADRO 02. CONJUNTOS HABITACIONAIS DO PMCMV NA CIDADE DE CAMPINA GRANDE APROVADOS ATÉ O ANO DE 2012

Denominação do conjunto	Quantidade de Unidades	% em relação ao total de domicílios urbanos de 2010	Situação de execução do projeto (%)	Faixa de renda
Residencial Major Veneziano 1	496	0,5	56,4	01
Residencial Major Veneziano 2	496	0,5	55,9	01
Residencial Major Veneziano 3	496	0,5	56,8	01

15 Para isso as empresas tem investido tanto na modernização do processo construtivo, com a substituição do uso de alvenaria por placas de isopor, placa de concreto, dentre outros materiais e com a padronização dos projetos, como também tem investido no sistema de gestão, inserindo o conceito de formação de lideranças com o intuito de estimular e aumentar a capacidade dos trabalhadores envolvidos na obra para dessa forma aumentar a produtividade e manter o padrão estabelecido no processo construtivo. Para aprofundar a discussão, consultar Shimbo (2010;2011).

16 S/m – Salário Mínimo.

Residencial Major Veneziano 4	496	0,5	33,8	01
Residencial Vila Nova da Rainha 1	288	0,3	1,0	01
Residencial Vila Nova da Rainha 2	288	0,3	1,0	01
Lot. Ac. Figueiredo e R. Suassuna	1.948	1,8	1,0	01
Residencial Dona Lindu I	270	0,2	100	02
Residencial Dona Lindu II	270	0,2	100	02
Residencial Dona Lindu III	288	0,3	94,1	02
Residencial Dona Lindu IV	234	0,2	3,8	02
Residencial Alto da Serra - I etapa	404	0,4	15,5	02
Residencial Cipresa	224	0,2	87,9	02
Residencial Cipresa	224	0,2	0,0	03
Dallas Park - mód. 01	264	0,2	0,0	03
Dallas Park - mód. 02	118	0,1	0,0	03
Dallas Park -mód. 03	296	0,3	0,0	03
Total	7.100	6,7	-----	-----

Fonte: Caixa Econômica Federal - CEF. Elaboração Própria.

Em Patos, atualmente estão sendo avaliados, para aprovação ou não, 4 projetos para construção de conjuntos habitacionais pelo PMCMV (Quadro 03). Além desses um outro conjunto foi entregue, e outros dois estão em fase de execução da obra. Todos esses conjuntos habitacionais se localizam em áreas periféricas da cidade, alguns, inclusive, fragmentados da malha urbana. A maior parte dessas áreas não é servida pelas poucas

linhas de transporte público existentes na cidade e são distantes dos equipamentos de serviços básicos como saúde e educação.

QUADRO 03. CONJUNTOS HABITACIONAIS FINANCIADOS PELO PMCMV
PROPOSTOS PARA A CIDADE DE PATOS ATÉ O ANO DE 2013

Denominação do conjunto	Quantidade de Unidades	% em relação ao total de domicílios urbanos	Situação do projeto	Faixa de renda
Res. Vista da Serra I	136	0,5	Entregue às famílias	01
Res. Vista da Serra II	109	0,4	Obra em execução	01
Res. Itatiunga	770	2,7	Obra em execução	01
S/d* - 1	500	1,8	Terreno em negociação	01 (entidades)
S/d - 2	1.114	4,0	Em avaliação pela CEF	01
S/d - 3	500	1,8	Em avaliação pela CEF	01
S/d - 4	132	0,5	Seleção de construtora para contratação	02
Total	3.261	11,7	-----	-----

Fonte: Prefeitura Municipal de Patos e CEHAP. Elaboração Própria.

*Sem denominação. Este Conjunto ainda não possui uma denominação definida pelo agente promotor.

Os Residenciais Vista da Serra I e II estão localizados no Bairro Monte Castelo. O primeiro foi entregue às famílias em agosto de 2013, e o segundo tinha a conclusão da obra prevista para janeiro de 2014, mas, até o mês de abril do referido ano (quando a pesquisa de campo desse trabalho já havia terminado), a obra ainda não havia sido concluída. O término da obra do Residencial Itatiunga, localizado no Loteamento Várzea de Jurema, às margens da BR-361, estava previsto para abril de 2014, mas também não foi concluída até o presente momento.

Os demais conjuntos seguem sendo avaliados pela CEF, e de acordo com o atual secretário da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e de Habitação de Patos (SE-

DEHAB), o conjunto habitacional sem denominação 2 (s/d – 2)¹⁷ ainda não foi completamente aprovado porque está sendo revisto alguns detalhes do projeto. O conjunto s/d 4, localizado no Loteamento Cruz da Menina, foge às características dos demais empreendimentos, no que diz respeito ao proponente do projeto e ao público-alvo, pois se trata de um projeto elaborado pela CEHAP, que já tinha o terreno sob sua propriedade, além de ser o único direcionado para famílias de 3 a 6 s/m.

Destacamos aqui a repercussão desses empreendimentos, em Campina Grande e Patos, quanto:

a) *ao total de unidades a serem construídas*. No caso de Patos, essas unidades representa 11,6% do total de domicílios urbanos da cidade, contabilizados em 2010. Esse índice é bastante significativo, tendo em vista a taxa de crescimento de domicílios entre os anos de 2000 e 2010, que foi de 20,8% (5.818 unidades), incluindo tanto as habitações de mercado quanto as habitações populares construídas por programas governamentais.

Em ambas as cidades, Campina Grande e Patos, a quantidade de unidades a serem construídas é bastante representativa, entretanto, reforça a ideia de que a solução para o problema habitacional é unicamente a construção e a aquisição de novas unidades, em suma, a obtenção da propriedade privada, o que afasta outras possibilidades de lidar com o problema. Há muitas alternativas para sanar o problema habitacional, já incansavelmente apontadas pelos movimentos sociais e por pesquisadores sobre a questão, por exemplo, o aluguel subsidiado, a assistência técnica para a promoção habitacional por autogestão ou para a compra de materiais de construção, entre outras (Rolnik e Nakano, 2009; Ferreira, 2012; Lago, 2012), que, associadas à aplicação de instrumentos de regulação e tributação para o uso e a ocupação do solo (Souza, 2010; Moraes Netto e Saboya, 2010), como os previstos no Estatuto da Cidade, podem contribuir não apenas para o acesso à moradia, como também para oferecer as condições mínimas de habitabilidade e sociabilidade. Em Patos, o recurso para essas alternativas é inviabilizado por diversos motivos, a saber: a não efetivação da legislação local, que se refere à aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade; o fato de os agentes imobiliários locais (que constituem uma elite fundiária local) influírem nessa legislação; e a necessidade de legitimação de grupos políticos, evidenciada na quantidade de notas divulgadas por meio de divulgação midiática a cada vez que um contrato é assinado ou um empreendimento é entregue.

b) *quanto ao porte dos empreendimentos*, cujas dimensões físicas se assemelham muito com os grandes conjuntos habitacionais construídos na época do BNH, principalmente nas grandes cidades, ainda que o PMCMV tenha estabelecido um número máximo de

17 Como os projetos de alguns dos conjuntos habitacionais que ainda estão em avaliação pela CEF na cidade de Patos não têm denominação, optamos por enumerá-los na mesma ordem em que se encontram no Quadro 3.

unidades habitacionais por empreendimento – 500 UH - ou a segmentação de condomínios em 250 UHs. Isso ocorre porque as construtoras, ao tentarem viabilizar a racionalização do processo produtivo, com o intuito de reduzir os custos da produção através dos ganhos com produtividade, ampliam as dimensões físicas dos empreendimentos.

Sabemos que a maioria dos conjuntos habitacionais é construída nas áreas periféricas, em muitos casos, distantes da malha urbana e, conseqüentemente, desconectadas das principais vias de transporte. Além disso, a construção desses conjuntos em grandes terrenos, com sequência ininterrupta de casas e quarteirões e a ausência de espaços que, proporcionalmente, possibilitem outros usos, dificulta uma ampliação da diversidade em termos de usos, atividades comerciais, níveis de renda, etc., constituindo espaços homogêneos social e fisicamente que, segundo Ferreira (2012), podemos denominar de espaços monofuncionais. Desse modo, afastam-se as possibilidades de encontro, esvaziam-se as ruas, e o consumo de bens e serviços é realizado em outros lugares. O comércio passa a existir nesses conjuntos, mas não é mais do que pequenos e modestos estabelecimentos, cuja maioria é organizada no próprio espaço da casa (em um dos quartos ou na sala) e surge com a demanda local e com a necessidade de complementar a renda familiar.

Em ambas cidades de que trata esta pesquisa, tem sido recorrente a implantação de conjuntos habitacionais contíguos, que formam esses espaços homogêneos social e fisicamente, caracterizados pela presença de famílias de mesmo perfil socioeconômico e pelo mesmo padrão construtivo e tamanho das casas. Exemplo disso é o Residencial Vista da Serra I (RSV I - 136 UH), localizado na cidade de Patos, que foi construído ao lado de outros dois conjuntos (que somam 271 UH), cujos projetos foram realizados com recursos do PAC e ao lado do qual está sendo construído o Vista da Serra II (RSV II - 109 UH). Além disso, nesse mesmo local há, ainda, a possibilidade de ser proposta a construção do Vista da Serra III¹⁸.

4. Considerações finais

A análise aqui desenvolvida, não só permitiu que entendêssemos duas realidades urbanas em particular (Campina Grande e Patos), mas também possibilitou a apreensão de um cenário que se conforma em nível nacional e que se insere no atual momento do processo de urbanização brasileira e de reprodução do capital. As questões aqui analisadas sobre os processos de periferação e de expansão territorial da cidade, a reprodução

18 Essa informação sobre a intenção da construtora JGA de propor a construção da terceira etapa do Vista da Serra foi obtida em entrevista com o engenheiro residente responsável pela obra. Data da entrevista: 27 de setembro de 2013.

das desigualdades socioespaciais e sobre a política habitacional no Brasil, não constituem apenas um debate, em que se discute mais sobre um mesmo tema, mas uma discussão em que se procuram entender esses processos em realidades urbanas (as cidades médias), que têm passado por rápidas transformações, com implicações, muitas vezes, tão severas quanto nos grandes centros e nas metrópoles.

Constatamos que depois da criação de programas como o PAC e o PMCMV a produção habitacional nas cidades supracitadas aumentou significativamente, principalmente nas suas áreas periféricas. Nesse contexto, tem-se atendido cada vez mais à demanda habitacional local com a provisão da casa, o que nos mostra que, do ponto de vista quantitativo, o PMCMV tem sido de suma importância para o atendimento dessa demanda, fato constatado com o número de projetos e de unidades habitacionais de cada um deles que foram ou serão entregues, além dos que estão em fase de avaliação pela CEF.

Nesse momento, as cidades de Patos e Campina Grande vêm passando por um rápido processo de expansão da malha urbana e por um “boom” no mercado imobiliário local, situação em que se têm verificado mais possibilidades de acesso à casa própria também por parte das famílias de rendimento médio mensal, sendo também estas casas construídas principalmente nas áreas periféricas. Dessa forma, vê-se, cada vez mais, a conformação e, em certa medida, o planejamento de duas periferias bem distintas: a dos conjuntos habitacionais, em que habitam, predominantemente, os pobres, e a dos pequenos condomínios fechados e grandes loteamentos direcionados para a população de renda mais elevada. Esses espaços se diferenciam, principalmente, pela disponibilidade de infraestrutura, por sua morfologia, pela acessibilidade e por seu conteúdo social.

Contudo, essa necessidade de produzir habitação sobrevalorizando o aspecto quantitativo, dissociada de uma efetiva política de desenvolvimento urbano e de um controle e regulação da expansão territorial da cidade, somando-se à legitimidade que assumiu o PMCMV em nível nacional, “fizeram com que as administrações locais se tornassem meros coadjuvantes desse processo, atuando mais no relaxamento dos controles do que de uma regulação efetiva” (CARDOSO e ARAGÃO, 2011, p. 91). Nessa perspectiva vemos os avanços obtidos com a Constituição de 1988, com o Estatuto da Cidade e com a PNH e PlanHab, quanto ao papel dos municípios no sentido de conduzir uma política territorial e urbana local, serem poucos considerados frente à implantação do PMCMV. Se, de um lado, foram aceleradas as decisões do governo federal sobre as propostas lançadas no PlanHab no eixo financeiro (BONDUKI, 2009), de outro, não foram adotadas as medidas consideradas indispensáveis na implantação de uma política habitacional, ou seja, não foi promovida a integração dessa política com as políticas fundiárias e de desenvolvimento urbano. Não por acaso, tem-se observado uma intensificação do processo de periferização na maioria das cidades em que o PMCMV foi/está sendo implantado.

Assim, atentamos para um processo de valorização seletiva da periferia das cidades como sendo um dos efeitos que o PMCMV provocou no mercado imobiliário nacional,

regional e local, alimentando a especulação imobiliária, que se constituiu como influente fator na lógica de financiamento (por exemplo, na definição do teto de financiamento por faixa de renda) e de localização dos empreendimentos do PMCMV. Desta forma, tem-se de um lado os conjuntos habitacionais localizados em áreas desprovidas de infraestrutura e, de outro, os pequenos condomínios e loteamentos, cujas casas financiadas pelo referido programa localizam-se em áreas onde há pressão por parte do mercado imobiliário e da elite local para a implantação de infraestrutura e serviços urbanos. Nessa perspectiva, observa-se, em escala local, na escala da cidade, a estratégia de expansão geográfica do capital imobiliário sendo empregada.

As possibilidades de expansão territorial que as cidades médias apresentam de formação de imensos “bancos de terras” pelas incorporadoras e construtoras, além dos baixos preços da terra-mercadoria em suas áreas periféricas têm sido um dos fatores responsáveis pelo aumento significativo dos investimentos imobiliários nessas cidades. Porém, como observamos nas cidades a que se refere esta pesquisa, mesmo nas áreas mais distantes, na periferia, há uma valorização seletiva do espaço. Assim, como o mercado imobiliário e a elite local pressionam e até influem diretamente nas decisões sobre a localização da implantação de serviços urbanos e infraestrutura nas áreas periféricas, a maneira como os espaços de moradia das diferentes classes sociais que habitam essas áreas são vividos e percebidos são bastante distintas.

Dessa maneira, percebe-se que na implantação de um programa habitacional de repercussão nacional mantém-se velhas estratégias que reproduzem antigos problemas, entre os quais, a periferização da cidade, em que se produz cidade sem urbanidade e a intensificação das desigualdades socioespaciais e dos conflitos a elas inerentes. O que é novo, nesse caso, é a forma como tem se dado a relação Estado-capital imobiliário, a conjuntura política e econômica do país, as formas e as estratégias de expansão e reprodução do capital em geral e suas implicações no processo de urbanização brasileira.

Referências Bibliográficas

- ARAÚJO, José Arimateia da Silva (2012). Centralidade urbano-regional de Campina Grande – PB: os serviços de saúde e educação superior. Dissertação de mestrado – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, PB.
- BASTOS, Rodrigo Dantas (2012). Economia Política do Imobiliário: o Programa Minha Casa Minha Vida e o preço da terra urbana no Brasil. Dissertação de mestrado – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000857522>> [Consulta em outubro de 2012]
- BONDUKI, Nabil (2009). “Do projeto Moradia ao programa Minha Casa, Minha Vida”. *Teoria e debate*. Edição 82, São Paulo, maio-jun de 2009. Disponível em:

- <<http://www.fpabramo.org.br/uploads/TD82-Nacional.pdf>> [Consulta em setembro de 2013]
- BRANCO, Maria Luisa Castello (2006): “Cidades médias no Brasil”. SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO Maria Encarnação Beltrão; SOBARZO, Oscar (Coord.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo, Expressão popular.
- BRASIL (2006). “Política Nacional de Habitação”. Cadernos Mcidades Habitação. (Reimpressão), Ministério das Cidades.
- CARDOSO, Adauto Lúcio; ARAGÃO, Thêmis Amorim (2011). “A reestruturação do setor imobiliário e o Programa Minha Casa Minha Vida”. MENDONÇA, Jupira Gomes de; COSTA, Heloisa Soares de Moura (Coord.). *Estado e Capital imobiliário: convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro*. Belo Horizonte, C/Arte.
- CARDOSO, Carlos Augusto de A. Cardoso; MAIA, Doralice Sátyro (2007). “Das feiras às festas: as cidades médias do interior do nordeste”. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Coord.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão popular.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri (2007). “Diferenciação socioespacial”. *Revista CIDADES*, Presidente Prudente, vol. 4, n. 06, jan-dez.
- _____. (2008). *A (re) produção do espaço urbano*. São Paulo, Edus.
- _____. (2011). *A condição espacial*. São Paulo, Contexto.
- CAVALCANTE, Vilma Lúcia Urquiza (2008). *A centralidade de Patos – PB: um estudo a partir de arranjos espaciais*. João Pessoa, UFPB. Disponível em: <http://www.geociencias.ufpb.br/posgrad/dissertacoes/vilma_cavalcante.pdf> [Consulta em dezembro de 2010]
- CORRÊA, Roberto Lobato (1989). *O espaço urbano*. São Paulo, Ática, (Série Princípios).
- CORRÊA, Roberto Lobato (2007). “Construindo o conceito de cidade média”. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Coord.). *Cidades médias: Espaços em transição*. São Paulo, Expressão popular.
- COSTA, Leonardo Barbosa da (2013). Estruturação da cidade de Campina Grande: as estratégias e intencionalidade do mercado imobiliário. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa.
- FERREIRA, J. S. Whitaker (2012). *Produzir casas ou construir cidades? Desafios para um novo Brasil urbano*. SP, LABHA FUPAM.
- FIX, Mariana de Azevedo Barretto (2011). Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil. Tese de doutorado – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP.
- HARVEY, David (2005). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo, Annablume.
- LAGO, Luciana Corrêa do (2012). “Associativismo produtivo na periferia urbana: novos conflitos em pauta”. LAGO, Luciana Corrêa do. *Auto gestão habitacional no Brasil: utopias e contradições*. Rio de Janeiro, Letra Capital – Observatório das Metrópoles.

- LEFEBVRE, Henri (1999). *A revolução urbana*. (Tradução de Sérgio Mastins). Belo Horizonte, Editora UFMG.
- _____. (2008). *Espaço e política*. (Tradução: Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins). Belo Horizonte, Editora UFMG.
- _____. (1974). *La production de l'espace*. Paris, Ed Anthropos.
- LUCENA, Wilma Guedes de (2014). A produção do espaço urbano da cidade de Patos – PB: do BNH ao Programa Minha Casa Minha Vida. Dissertação de mestrado – Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, PB.
- MAIA, Doralice Sátyro (2010). “A periferação e a fragmentação da cidade: loteamentos fechados, conjuntos habitacionais populares e loteamentos irregulares na cidade de Campina Grande-PB, Brasil. La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación”. *Actas del XI Coloquio Internacional De Geocrítica*, Universidad de Buenos Aires, 2010. Disponível em: <<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/geocritica2010/162.ht>> [Consulta em outubro de 2013].
- MAIA, Doralice Sátyro; CARDOSO, Carlos Augusto de A.; ALONSO, Sergio F.; BEZERRA, Rogério S (2013). “Campina Grande: dinâmica econômica e reestruturação urbana – permanências e transformações”. ELIAS, Denise; SPOSITO, Maria E. B.; SOARES, Beatriz R. (Coord.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional – Campina Grande e Londrina*. São Paulo, Outras Expressões, (Geografia em Movimento).
- MARTINS, Victor Hugo Teixeira (2007). Habitação, Infra-estrutura e serviços públicos: conjuntos habitacionais e suas temporalidades em Londrina – PR. 2007, 175 f. dissertação (Mestrado em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento) – Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2007. Disponível em: <http://www.educaadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos_teses/GEOGRAFIA/Teses/Martins_Victor_HT_Me_2007.pdf> [Consulta em abril de 2013]
- MELAZZO, Everaldo Santos (2012). “Marília: especialização industrial e diversificação do consumo – trajetórias de uma cidade média”. SPOSITO, Maria E. B.; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz, Ribeiro (Coord.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional – Chillán e Marília*. São Paulo, Outras Expressões.
- _____. (2013). “Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil dos anos 2000”. *14º Encontro dos Geógrafos Latino-americanos – Egal*, Lima – Peru, 2013. <Disponível em: http://www.egal2013.pe/wp-content/uploads/2013/07/Tra_Everaldo-Santos-Melazzo.pdf> [Consulta em Junho de 2014]
- NASCIMENTO NETO, Paulo; MOREIRA, Tomás Antonio; SCHUSSEL, Zulma das Graças Lucena (2012). “Conceitos divergentes para políticas convergentes: descompassos entre a Política Nacional de Habitação e o Programa Minha Casa, Minha Vida”. *R. B. Estudos Urbanos e Regionais*, vol. 11, n. 1, maio de 2012. Disponível em:

- <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/1907>> [Consulta em novembro de 2013]
- NETTO, Vinicius de Moraes; SABOYA, Renato T. de (2010). “A urgência do planejamento: a revisão dos instrumentos normativos de ocupação urbana”. *Arquitextos*, São Paulo, ano 11, n. 125.02, Vitruvius, out. 2010 Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.125/3624>>. [Consulta em Janeiro de 2014]
- PAIVA, Cláudio César de (2007). A diáspora do capital imobiliário, sua dinâmica de valorização e a cidade no capitalismo contemporâneo: a irracionalidade em processo. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia da Unicamp, Campinas, SP.
- PEQUENO, Renato; ELIAS, Denise (2010). “Tendências da urbanização e os espaços urbanos não metropolitanos”. *Cadernos Metrópole*, v. 12, n. 24, São Paulo, Observatório das Metrópoles, jul-dez.
- RODRIGUES, Arlete Moysés (2001). *Moradia nas cidades brasileiras*. 9 ed. São Paulo, Contexto, (Série Repensando a Geografia).
- _____. (2007). “Desigualdades socioespaciais: a luta pelo direito à cidade”. *Revista cidades*, Presidente Prudente, vol. 4, n. 06, jan-dez.
- ROLNIK, Raquel; NAKANO, Kazuo (2009). “As armadilhas do pacote habitacional”. *Le Monde Diplomatique*, Brasil. Ano 2, n. 20, março. Disponível em: <<http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=461>> [Consulta em junho de 2014]
- SANTOS, Milton Santos (1993). *A urbanização brasileira*. São Paulo, HUCITEC.
- _____. (1985). *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, (Coleção espaços).
- _____. (2012). *Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo*. 2 ed., São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- SHIMBO, Lucia Zanin (2011). “Empresas construtoras, capital financeiro e a constituição da habitação social de mercado”. MENDONÇA, Jupira Gomes de; COSTA, Heloisa Soares de Moura (Coord.). *Estado e Capital imobiliário: convergências atuais na produção do espaço urbano brasileiro*. Belo Horizonte, C/Arte.
- _____. (2010). Habitação social, habitação de mercado: a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010. Disponível em: <http://www.iau.usp.br/pesquisa/grupos/habis/biblioteca/digital/teses/Habita%C3%A7%C3%A3o%20Social_Habita%C3%A7%C3%A3o%20de%20Mercado.pdf> [Consulta em janeiro de 2014]
- SINGER, Paul (1982). “O uso do solo urbano na economia capitalista”. MARICATO, Ermínia (Coord.). *A produção da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo, Alfa Ômega.
- SOARES, Beatriz Ribeiro; MELO, Nágela Aparecida de (2010). “Cidades médias e pequenas: Reflexões sobre os desafios no estudo dessas realidades socioespaciais”. LO-

- PES, Diva Maria Ferlin, HENRIQUE, Wendel (Coord.). *Cidades médias e pequenas: Teorias, conceitos e estudos de caso Salvador*, SEI, (Série Estudos e pesquisas, nº 87).
- SOBARZO, Oscar (2008). “As cidades médias e a urbanização contemporânea”. *Revista cidades*, Presidente Prudente, vol. 5, n. 08, jul-dez.
- SOUZA, Sonale Vasconcelos de (2013). *Relação cidade-campo: permanência e recriação dos subespaços rurais na cidade de Campina Grande-PB*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal da Paraíba – UFPB.
- SOUZA, Marcelo Lopes de (2010). *Mudar a Cidade; Uma introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. 6ª ed., Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- SPOSITO, Eliseu Savério (2008). *Redes e cidades*. São Paulo, Editora Unesp.
- SPOSITO, Maria E. B (2004). “Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do estado de São Paulo, Brasil”. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía* – UNAM, n. 54. Disponível em: <<http://www.scielo.org.mx/pdf/igeo/n54/n54a8.pdf>> [Consulta em maio de 2014].

6

INTERAÇÕES, COMBINAÇÕES E SINERGIAS: PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO, DINÂMICAS IMOBILIÁRIAS E O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA EM CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS¹

EVERALDO SANTOS MELAZZO

Universidade Estadual Paulista,
Presidente Prudente, Brasil

Introdução

O objetivo deste texto é apresentar e analisar um conjunto de informações que, de maneira articulada, ajudam a avaliar a trajetória recente da produção e do consumo da habitação e da cidade no Brasil contemporâneo. O foco recai sobre duas cidades médias do Estado de São Paulo, Marília e Presidente Prudente, cotejando dados e informações empíricas sobre o mercado imobiliário em tais cidades e a implantação de empreendimentos habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida.

A discussão é dirigida ao debate sobre as interações e combinações entre as características gerais de funcionamento do mercado imobiliário nas duas cidades nos anos recentes, *vis a vis* aos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, suas localizações e segmentos socioeconômicos a que se dirigem.

1 Este texto sintetiza alguns dos resultados e análises desenvolvidos a partir de dois projetos de investigação em curso: 1) O Projeto Temático “Lógicas econômicas e práticas socioespaciais contemporâneas: Cidades médias e consumo” e o projeto “Trajetórias do mercado imobiliário nas cidades de Marília e Presidente Prudente – SP, 1995 – 2012: A produção imobiliária do PMCMV, seus agentes e a diferenciação e desigualdades socioespaciais intra-urbanas. À FAPESP e ao CNPq nossos agradecimentos pelos financiamentos concedidos.

Advoga-se aqui que somente apreendendo-os em conjunto será possível compreender como se conectam e se condicionam mutuamente em cada cidade. Mais relevante ainda, é a perspectiva de método subjacente a esta estratégia analítica, que demanda a necessária articulação entre determinantes de diferentes escalas geográficas, possibilitando também compreender as referidas articulações.

Os mercados de terras urbanas e de imóveis edificados em si são, ainda, pouco estudados de maneira compreensiva e sistemática no Brasil e tal questão é potencializada quando se trata de cidades médias ou em realidades não metropolitanas. Assim, a oportunidade (e também a viabilidade desta pesquisa) encontra-se fortemente ancorada na ReCiMe – Rede de pesquisadores sobre Cidades Médias que possibilita, dada sua natureza em rede, articular diferentes centros e investigadores, por exemplo, das cidades de Mossoró (RN), Campina Grande (PB), Uberlândia (MG), São José do Rio Preto (SP), Presidente Prudente (SP), Marília (SP), Londrina (PR), e Passo Fundo (RS), dentre outras, para a obtenção de informações empíricas necessárias à sua realização (Sposito, Elias e Soares, 2010 e Melazzo, 2007).

A análise sistemática das recentes transformações urbanas nas cidades médias brasileiras, realizadas no âmbito da ReCiMe, tem indicado um peso relativo cada vez mais acentuado dos mercados fundiários e imobiliários no conjunto das atividades econômicas de várias cidades médias, que passam a apresentar maiores graus de complexidade dos padrões de estruturação urbana e, em vários casos, nas dinâmicas de seus processos de reestruturação das cidades, a partir da emergência de novos capitais, com novos produtos imobiliários, produzindo novas práticas socioespaciais.

Estas mudanças indicam, por sua vez, que a investigação sobre tais espaços urbanos, as cidades médias, deve se pautar por inquirir as dinâmicas da produção e da distribuição da riqueza, condicionadas historicamente, mas sujeitas às novas realidades que conduzem o comportamento estratégico dos agentes econômicos (Quem são? Como caracterizá-los? Como analisá-los em suas particularidades?) e a necessária articulação das escalas geográficas de sua atuação (suas particularidades, interações e sobreposições).

O mercado imobiliário, para além da aparente neutralidade das relações entre oferta e demanda, no contexto destas investigações, é considerado como o lugar econômico da valorização de capitais que agem sobre a cidade e seus objetos, na busca permanente e crescente de sua valorização. Mais que isto, é a partir da observação sistemática do mercado que se torna possível observar a atuação das empresas imobiliárias em suas resultantes espaciais, produzindo as cidades. Assim, para além do simples jogo entre oferta e demanda, entende-se aqui o mercado como resultado da ação intencional da primeira sobre a segunda (Melazzo, 2013, Alcantara, 2013; Abreu, 2014; Coimbra, 2013; Nascimento, 2013 e Costa, 2013 dentre outros).

Trata-se, também, de reconhecer as especificidades e crescente autonomia dos capitais que, neste mercado, atuam e que podem ser denominados como capitais imobiliários frente às demais frações dos demais capitais particulares. Para tanto, apenas a leitura de

suas origens, trajetória histórica de suas transformações e do peso conferido ao solo urbano no contexto da economia brasileira podem responder satisfatoriamente a sua análise: da terra rural e urbana como elemento de *status* e símbolo do poder político no passado mais distante; bem raiz e reserva de valor com papel central na economia brasileira do século XX, à terra como ativo de valor, nas últimas décadas, capaz de alavancar acumulação e lastrear processos econômicos, urbanos e da cidade e daí associada ao capital financeiro, cuja oferta e seus preços encontram-se sincronizados com os movimentos e lógicas financeiras.

Sobreposição/articulação, mais que sucessão e eliminação devem conduzir o pensamento para reconstruir tal trajetória. A análise deve se pautar, portanto, pela produção e a distribuição da riqueza material em suas condicionantes históricas que conduzem, hoje, os processos de urbanização no território brasileiro (Melazzo, 2013).

Conectam-se, assim, no plano analítico as dinâmicas imobiliárias aos processos de produção do espaço urbano, possibilitando uma leitura das permanências e das mudanças em diferentes escalas de análise. Os processos de concentração e centralização dos capitais deste segmento econômico e as inflexões produzidas nas lógicas dos agentes, no que se refere às suas estratégias de produção do espaço, alteram profundamente suas resultantes espaciais em cada cidade: A expansão dos negócios imobiliários das grandes empresas para além das metrópoles, a cada vez maior importância da propriedade da terra nas decisões estratégicas de tais empresas, o adensamento da capacidade de investimento individual e (via de regra) em associações de diferentes formatos jurídicos com agentes eminentemente locais e produtos imobiliários cada vez mais padronizados (dada a permanente necessidade de rebaixamento de custos) e/ou inovadores (no sentido de introduzir novas formas de morar ou novos espaços de consumo não existentes anteriormente) para determinados segmentos de renda pessoal e/ou familiar.

Este quadro geral, que diz respeito às lógicas econômicas que comandam e constroem a atuação estratégica dos capitais imobiliários, ganha mais intensidade quando se observa sua combinação com efeitos macroeconômicos, na escala nacional, capitaneados pelos impactos e efeitos espaciais na escala das cidades do Programa Minha Casa Minha Vida que, lançado em março do ano de 2009 e transformado em Lei em junho do mesmo ano, apresentou como meta a produção de 1 milhão de novas unidades habitacionais em sua primeira fase e mais 3 milhões de unidade nos quatro anos subsequentes.

Tal Programa, ao combinar uma clara orientação anticíclica, como parte do enfrentamento da crise econômica internacional a partir dos anos de 2008/2009, com uma dimensão de política habitacional que procura enfrentar o déficit habitacional no país vem modificando substancialmente o cenário de todas as cidades brasileiras. Não são desprezíveis, sobretudo, as sinergias e interações com a própria dinâmica do mercado imobiliário em cada cidade.

Assim, para abordar tais questões, o presente texto encontra-se dividido em quatro itens, além desta Introdução. No primeiro item, a análise dirige-se às mudanças estruturais do contexto em que atuam os capitais imobiliários hoje no Brasil, na escala nacional que é privilegiada na medida em que é a partir dela que são formuladas e implementadas as políticas macroeconômicas que afetam o mercado imobiliário também nacionalmente. Ênfase especial será dada a duas condicionantes, cruciais para a compreensão dos movimentos dos capitais imobiliários: a abertura dos capitais de várias empresas na bolsa de valores e a expansão do crédito dirigido ao financiamento imobiliário. Acredita-se que ambas permitem inferir a extensão e a profundidade das mudanças operadas na capacidade de ação dos capitais imobiliários sobre os espaços urbanos.

No item dois, são apresentadas algumas características básicas do Programa Minha Casa Minha Vida. Mesmo restringindo-se a informações gerais, procura-se avaliar o contexto de sua formulação e os mecanismos através dos quais sua produção é efetivamente desenvolvida nos diferentes municípios brasileiros, condicionada que é pelo duplo objetivo do programa: ser efetivamente uma política macroeconômica anticíclica e, ao mesmo tempo, enfrentar a questão do déficit habitacional no país.

Por fim, nos itens três e quatro, os dois estudos de caso são apresentados. Em primeiro lugar, no item três, são analisadas as cidades de Presidente Prudente e Marília a partir dos dados da dinâmica do mercado imobiliário entre os anos de 1995 e 2012: os preços da terra urbana, sua evolução no período e localizações servirão como base para algumas conclusões sobre as mudanças em curso em ambas as cidades. Em segundo lugar. No item quatro, a partir da apresentação e análise dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, as faixas de renda a que se destinam, suas localizações e número de unidades são possíveis de serem observadas as sinergias e sobreposições com a própria dinâmica do mercado imobiliário. Por fim, as considerações finais sintetizam e articulam as principais conclusões, enfatizando as sinergias entre os diferentes elementos/processos analisados e apontando para a continuidade das investigações.

1. Dois condicionantes para a compreensão das transformações recentes na produção e no consumo da habitação (e da cidade) no Brasil

1.1. Os agentes imobiliários: dois exemplos

A apreensão do conjunto de mudanças em curso nos processos de produção das cidades brasileiras exige a análise, cada vez mais apurada, das estratégias dos agentes imobiliários que hoje produzem a cidade, mergulhando em um rico universo empírico que se refere de um lado às próprias empresas e, de outro ao marco institucional/legal que o conforma, bem como aqueles relativos às condições macroeconômicas em que operam tais agentes.

Ponto de inflexão nas históricas trajetórias dos capitais imobiliários pode ser auferido com a abertura de seus capitais na Bolsa de Valores de São Paulo/BR (Bovespa, 2012), alterando estruturalmente suas formas de atuação sobre a produção do espaço urbano. Dentre várias destas alterações, destaca-se aqui a formação de bancos de terras urbanas (*land banks*) cada vez mais extensos em termos de metros quadrados, em um número cada vez maior de cidades e localizados em realidades urbanas não apenas metropolitanas, mas que se espalham também para as denominadas cidades médias.

A partir da apresentação das informações empíricas sobre estes bancos de terrenos, obtidas dos Relatórios Econômico-Financeiros (Melazzo, 2013) de duas empresas selecionadas, este trabalho coloca em discussão o sentido estratégico da atuação dos agentes que passam a comandar a produção de cidades no Brasil a partir dos anos 2000. São cada vez mais seletivos os vetores de expansão territorial, as mudanças nas localizações residenciais de grupos sociais, os diferentes produtos imobiliários que segmentam o mercado de terras e, mais recentemente, a constituição paulatina de novas centralidades intraurbanas. Chama a atenção, porém, o controle cada vez mais extenso sobre estoques de terrenos e os movimentos de seus preços ao longo do tempo.

Assim, e de maneira breve, antes de apresentar as informações sobre duas das maiores empresas imobiliárias brasileiras é importante atentar para os elementos centrais de uma conjuntura que se estende desde meados da década de 2000 e das condições que caracterizam este momento novo para o mercado imobiliário.

A ampliação do crédito disponível, em primeiro lugar público (mas seguido de perto pelos bancos privados, que ampliam suas ações de maneira extremamente agressiva na captura de novos segmentos de mercado) aliada à redução paulatina e sistemática dos juros ao tomador, bem como a ampliação dos prazos de financiamento imobiliário jogam um papel não desprezível neste cenário atual, na medida em que é conhecida a sensibilidade da produção imobiliária ao crédito e suas condições e volumes disponíveis (Melazzo, 2013; Paiva, 2007, Fix, 2011 e Shimbo, 2012)).

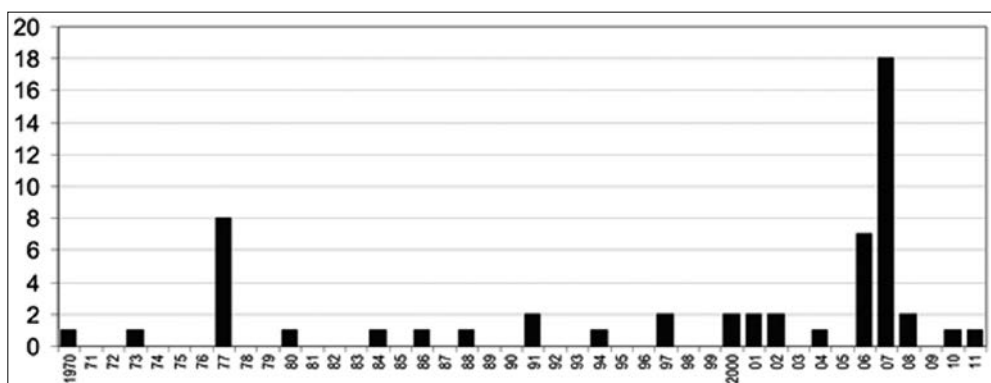
As alterações na lei de alienações fiduciárias (ampliando as garantias de construtoras e incorporadoras), o aumento de aplicações obrigatórias do SBPE (Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo), a ampliação dos subsídios via Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e o aumento de recursos diretos, via Orçamento Geral da União têm, em conjunto, garantido a expansão dos recursos necessários à produção e ao consumo imobiliários.

Este conjunto de elementos, em suas permanentes interações, tem permitido o crescimento de número de unidades projetadas, em construção e entregues configurando-se um verdadeiro *boom* imobiliário. Como próprio da dinâmica dos capitais que atuam neste mercado, respondendo às lógicas mais gerais e abstratas da própria dinâmica da valorização, a concentração do mercado, a inovação nas formas de captação de recursos financeiros de curto, médio e longo prazos, a expansão e captura de novos públicos con-

sumidores, antes fora do mercado, e criação de um mercado nacional são algumas das mudanças notáveis em andamento. Também o são, as consequências diretas sobre preços da terra (nua) ou de terrenos, já parcelados, que têm se elevado de maneira contínua e persistente na maioria das cidades brasileiras.

Fato notável neste momento de transformações foi a chegada ao mercado financeiro, mais diretamente à Bolsa de Valores de São Paulo (Gráfico 1) de diversas empresas do ramo imobiliário, notadamente incorporadores, mas também a entrada de capitais internacionais no mercado brasileiro diretamente ou através *joint ventures* ou em fusões e aquisições ou através de Fundos Imobiliários (em 2012 já chegavam 43 os fundos em negociação). Em 2007, 18 empresas imobiliárias realizaram ofertas de ações na bolsa de valores (Gráfico 1), totalizando R\$ 14,5 bilhões captados, o que permite compreender o fato de entre 2006 e 2008 as empresas de capital aberto terem comprado juntas R\$ 11,4 bilhões em terrenos urbanos (BOVESPA, 2012).

GRÁFICO 1. ABERTURA DE CAPITAL NA BOLSA DE VALORES (NÚMERO DE EMPRESAS/ANO)



Fonte: BM&F, 2012. Org.: do autor.

Os percentuais de lançamentos imobiliários das empresas de capital aberto, com ações listadas na BOVESPA, de acordo com os segmentos de mercado em que atuam preferencialmente, oferece um retrato de suas estratégias de capturar segmentos de mercado diferenciados. Este conjunto de capitais, que passa a atuar em diversas cidades brasileiras tem se constituído na ponta de lança das lógicas e estratégias de transformação do espaço urbano brasileiro.

Como exemplos, podem ser tomadas as duas primeiras empresas para uma caracterização geral de suas origens e suas estratégias de ação.

TABELA I

Empresas	Populares – até R\$ 170 mil	Média – de R\$ 170 mil até R\$ 350 mil	Médio-Alto e Alto padrão. Acima de R\$ 350 mil
1 - MRV	100%	0%	0%
2 - Rodobens	65%	35%	0%
3 - PDG	42%	28%	24%
4 - Rossi	36%	19%	33%
5 - Viver	43%	39%	8%
6 - Cyrela	29%	34%	27%
7- Brookfield	5%	13%	58%
8 - Helbor	3%	62%	20%
9 - Direcional	54%	34%	7%
10 - Tecnisa	32%	60%	8%
11- Camargo Correa	37%	19%	42%
12 - Even	7%	42%	27%
13 - João Forte	17%	14%	30%
14 - Cr2	51%	44%	5%
15 - Ez	1,3%	38%	17%
16 - Trisul	70%	0%	30%

Fonte: BOVESPA, 2012. Org.: do autor.

A MRV – Engenharia e Participações Ltda foi criada no ano de 1979 por Rubens Meinin na cidade de Belo Horizonte, capital do Estado de Minas Gerais. Antes de se lançar no mercado acionário no ano de 2006, vendeu 16,7% de seu capital para a Autonomy Capital Research LLP de Charles Gibbins, demonstrando já uma forte articulação com o capital internacional. Com a abertura do capital a receita líquida cresceu 174%, conseguindo captar mais 178% com vendas de ações em 2008. Os resultados operacionais, em termos de faturamento apresentam um crescimento de 10 vezes entre 2007 e 2010 (passando de R\$ 71,6 bi para R\$ 714 bi). No ano de 2009 a Janus Capital Management, uma das subsidiárias do Janus Group (EUA, fundo criado no ano de 1969) adquiriu 5,7% de suas ações, dando prosseguimento à sua trajetória de internacionalização.

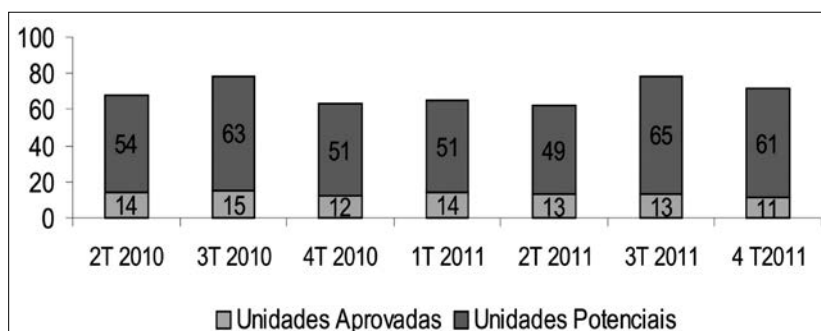
Fato mais notável, porém, o esforço contínuo em criar um banco de terrenos aptos a receberem seus empreendimentos, mas também como estratégia de capitalização da empresa. No ano de 2007 seu *land bank* alcançou a cifra de 3,1 milhões de m², sendo que três anos depois já havia mais que dobrado (6,8 milhões de m²) e no ano de 2011 chegou a 7,5 milhões de m² (BOVESPA, 2012).

No mesmo sentido, os dados expostos em seus relatórios anuais (BOVESPA, 2012) dão conta de que 65% deste estoque de terrenos se encontra localizado fora de capitais e regiões metropolitanas. Se no ano de 2007 atuava em 39 cidades de 8 estados da federação, no ano de 2011 alcança 107 cidades, em 18 estados, mais o Distrito Federal.

A Rodobens, empresa de origem familiar criada na cidade de São José do Rio Preto no ano de 1949 passa por uma completa reformulação de sua gestão empresarial no ano de 1996, com a profissionalização de sua direção. A abertura do capital na BOVESPA ocorre no ano de 2007, mesmo ano em que a Fama Investimentos, Credit Suisse Kedgin-Griffo, LeggMason, BlackRock e o Janus Capital Management passam a fazer parte de seu quadro de acionistas (sendo que este último retira-se no ano de 2009).

Da mesma maneira que a empresa anterior, a Rodobens Negócios Imobiliários passa a expandir seu capital e as cidades em que atua, alcançando em 2012 um total de 43 cidades em 12 Estados da Federação. No Gráfico 2 aparecem as unidades potenciais e a unidades lançadas ao mercado (concluídas) entre o segundo trimestre de 2010 e o quarto trimestre de 2011 atestando seu crescimento.

GRÁFICO 2. RODOBENS - UNIDADES APROVADAS E UNIDADES POTENCIAIS (EM MIL)



Fonte: BOVESPA, 2012. Org. do autor.

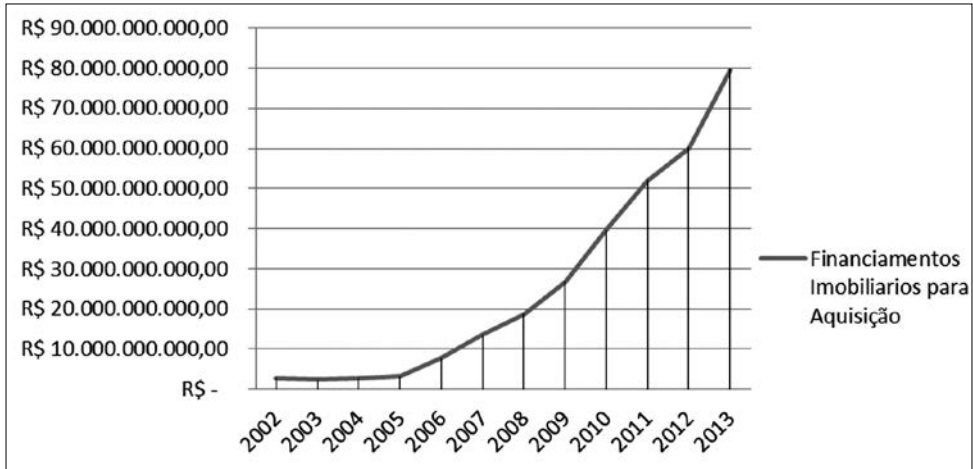
1.2. O crédito em expansão

As alterações sinalizadas anteriormente, que modificam profundamente as estratégias de atuação dos diferentes capitais citados, alargando as possibilidades da produção imobiliária, encontrarão na expansão do crédito uma contraface adequada para fechar a relação produção-consumo.

Levantamento de dados junto ao Banco Central do Brasil indica o vertiginoso crescimento dos volumes de financiamentos realizados para aquisição de bens imobiliários residenciais e comerciais entre os anos de 2002 a 2013.

Os dados, deflacionados de acordo com Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna, da Fundação Getúlio Vargas, tendo como base o ano de 2013 indicam, de acordo com o Gráfico 3, uma relativa estabilidade em baixos patamares entre os anos de 2002 e 2005 e, posteriormente, seu comportamento crescente e acelerado, até o ano de 2013.

GRÁFICO 3



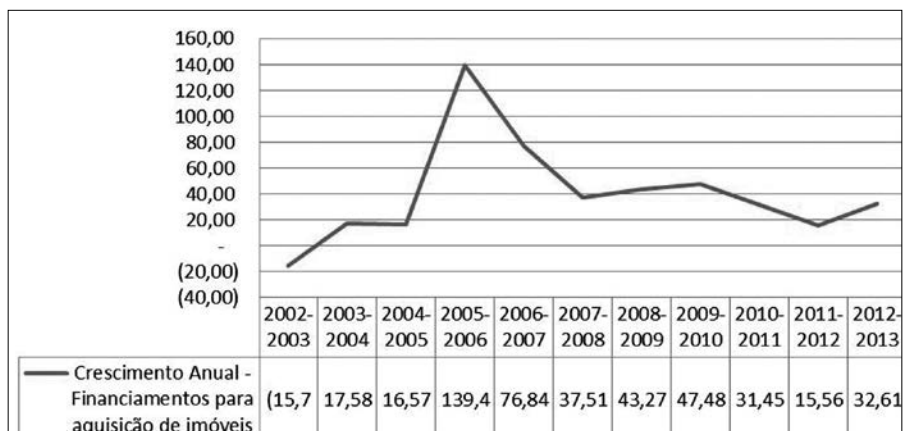
Fonte: Banco Central do Brasil, 2014.
 Org. Júlio César Zandonadi, 2014.

A mobilização de recursos tem origem em diferentes fontes, tais como o Orçamento Geral da União, o Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo ou ainda nos Fundos especificamente destinados à produção habitacional, como o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) ou o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social e foi conseguida via mudanças institucionais e alterações de alocação de recursos (Royer, 2009).

Os efeitos mais gerais são sentidos a curto prazo pelo aquecimento do setor que passa a se beneficiar do crédito farto, impactando desde os empregos direta e indiretamente relacionados à construção civil, as cadeias produtivas de insumos diversos, a mobilização de empresas incorporadoras etc., enfim de todos os segmentos econômicos envolvidos na produção da habitação.

O Gráfico 4 permite verificar as taxas de crescimento anuais do crédito concedido, indicando os anos em que ocorrem as maiores variações e que levam os volumes de crédito concedido a patamares cada vez maiores. Chama a atenção, por um lado, que o maior crescimento ocorre em momento anterior àquele diretamente relacionado à deflagração da crise internacional. Por outro lado, permite também destacar a partir das próprias flutuações, a natureza eminentemente instável do crédito.

GRÁFICO 4



Fonte dos dados: Banco Central do Brasil, 2014.

Org. Júlio César Zandonadi, 2014.

Cabe ressaltar que a associação entre crédito disponível em volumes crescentes, seja para a produção, seja para o consumo, e as mudanças nas ações dos capitais imobiliários que passam a atuar não mais exclusivamente nas escalas locais, mas articulando-se às escala internacional com outros capitais e na escala nacional pela ampliação do número de cidades em que passam a atuar, sinalizam com clareza uma nova etapa dos negócios imobiliários e, portanto, da produção do espaço urbano no Brasil contemporâneo.

2. Algumas características gerais do programa minha casa minha vida

O Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) foi lançado em março do ano de 2009 e transformado em Lei em junho do mesmo ano. O Programa, ao combinar uma clara orientação anticíclica, como parte do enfrentamento da crise econômica internacional a partir dos anos de 2008/2009, com uma dimensão de política habitacional, que procura enfrentar o déficit habitacional no país, vem modificando substancialmente o cenário de todas as cidades brasileiras. Não são desprezíveis, sobretudo, as sinergias e interações com a própria dinâmica do mercado imobiliário, seja no que se refere às características variadas que apresentam cada cidade em diferentes aspectos (diferentes sítios urbanos, formações socioespaciais, estruturas socioeconômicas etc.), seja agora pelas condicionantes derivadas das articulações nacionais e internacionais de vários dos capitais que passam a atuar diretamente na produção imobiliária, dentro ou fora do Programa Minha Casa Minha Vida.

Apenas para contextualizar o debate, é possível afirmar que a partir do ano de 2003 inicia-se, com a criação do Ministério das Cidades, a retomada da formulação e imple-

mentação de uma política habitacional, interrompida pelo fim do antigo Banco Nacional da Habitação – BNH, no ano de 1986.

Foge do escopo deste texto retomar os impasses da política habitacional brasileira no interregno entre os anos de 1986 e 2003, com as idas e vindas desta política pública na agenda do Estado brasileiro, que foram marcadas por diferentes arranjos e propostas operacionais, de financiamento e mesmo de criação e extinção de diferentes órgãos, tal como relatados por Maricato (1987 e 2011), Arretche (1998), Bonduki (2009) e Cardoso (2010) dentre outros.

De outro lado, a citada criação do Ministério das Cidades, do Fundo Nacional de Habitação e do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (2006), da Política Nacional de Habitação (2009) e sem qualquer correlação direta ou articulação, o lançamento do Programa Minha Casa Minha Vida no ano de 2009, retomam com intensidade o debate sobre a política habitacional e fundamentalmente interferem diretamente na retomada da produção em massa de habitações. Apenas a título de exemplo, ao ser lançado o PMCMV apresentou a meta de edificar 1 milhão de novas unidades habitacionais em sua primeira fase e, na segunda fase mais 2,4 milhões, sendo que o BNH edificara aproximadamente 4 milhões em 25 anos de sua existência (Brasil, s/d).

Na Fase I do Programa foram estabelecidas três faixas de renda a serem contempladas com subsídios decrescentes, a saber: Faixa 1 de 0 a 3 salários mínimos, a Faixa 2 entre 3 e 6 salários mínimos e a Faixa 3 entre 6 e 10 salários mínimos. Tais faixas, posteriormente modificadas para valores nominais, passaram a compreender os seguintes valores: até R\$ 1.395,00 entre R\$ 1.395,00 a R\$ 2.790,00 e de R\$ 2.790,00 a R\$. 4.650,00, posteriormente ampliadas para até R\$ 1.600,00, entre R\$ 1.600,00 e R\$ 3.275,00 e entre R\$ 3.275,00 e R\$ 5.000,00.

Observa-se que a ampliação sucessiva dos valores das faixas de rendimento a que se destinam os empreendimentos (Faixas 1, 2 e 3) sinalizam, por um lado para a necessidade imposta pelo aumento dos preços dos terrenos urbanos, como será visto adiante e, por outro, para o fato de que os subsídios caem à medida em que crescem as faixas de renda.

Para os propósitos deste texto, necessário se faz lembrar que o Programa procurou considerar duas dimensões básicas do déficit habitacional (Brasil, S/D e Furtado, Neto e Krause, 2013).

A primeira, relacionada à distribuição do déficit habitacional do país, pode ser apreendida a partir dos dados referentes às macrorregiões e estados da federação e a segunda, dizendo respeito à distribuição do déficit em relação às faixas de renda em que se concentra.

Os dados apresentados por Furtado, Neto e Krause (2013) indicam a alta concentração do déficit nas faixas de rendimento de zero a três salários mínimos, alcançando aí 90,9% em relação ao total, sendo que cai drasticamente quando são consideradas as faixas de três a seis e de seis a dez salários mínimos, respectivamente 6,7% e 2,4% do total. No mesmo sentido, a distribuição entre as grandes regiões do país indica que a região Sudeste concentra 36,4% do total, seguida de perto pela região Nordeste, com 34,3%, apresentando as demais regiões, percentuais que variam de 7% a 12%.

O Programa Minha casa Minha Vida, assim, seja considerando sua dimensão macroeconômica e anticíclica, seja considerando seu objetivo de enfrentar o déficit habitacional, torna-se mais um importante elemento no conjunto daqueles já tratados neste texto, a expansão do crédito e a abertura dos capitais das empresas imobiliárias.

As sinergias entre estes elementos serão sentidas, sobretudo, na escala local, da produção das cidades, questão a ser tratada nos itens seguintes a partir dos casos de Presidente Prudente e Marília.

3. As dinâmicas do mercado nas cidades de marília e presidente prudente

A partir deste item a escala de análise passa a ser a da cidade. Algumas características dos mercados imobiliários das cidades médias de Presidente Prudente e Marília são analisadas com vistas à compreensão dos movimentos recentes que presidem a organização, diferenciação e segmentação de seus espaços urbanos. Dadas as limitações do texto, apenas os dados sobre ofertas de terrenos urbanos, seus preços e localizações serão aqui utilizados.

3.1. Presidente Prudente

Presidente Prudente, com uma população urbana de 203.375 habitantes de acordo com o levantamento censitário em 2010 (IBGE, 2010) é uma cidade do Oeste do Estado de São Paulo em que a compra e venda de terrenos urbanos domina as transações imobiliárias, assumindo um papel importante na dinâmica imobiliária local, conforme destacado por Melazzo (1993), desde os anos de 1970:

Esta liderança de terrenos remete de imediato, à presença da expansão territorial, no quadro mais global das transformações internas da cidade. A relação entre a estrutura intra-urbana e o mercado imobiliário revela-se, assim, como uma relação onde as características básicas do mercado refletem as singularidades presentes no espaço urbano de Presidente Prudente. (Melazzo, 1993. p.53).

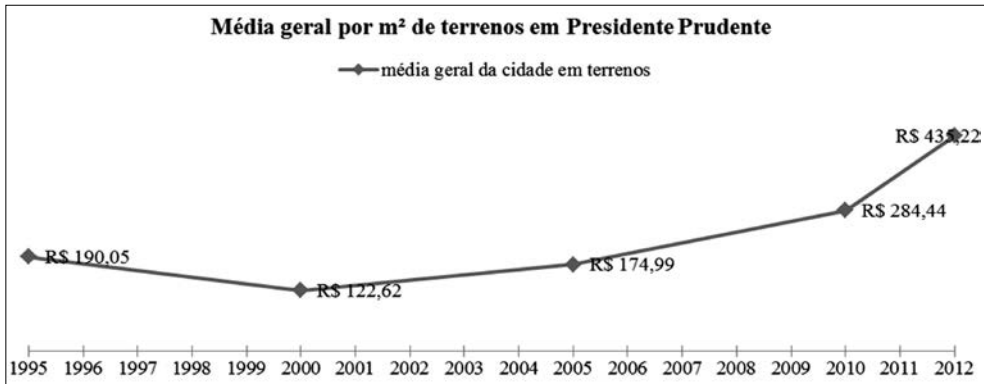
No mesmo sentido, Sposito (1984) já destacava, também, o permanente descompasso entre a oferta de terrenos urbanos, resultante da produção permanente de loteamentos e a demanda, representada pelo ritmo menor de crescimento da população desde os anos de 1970. Assim, verifica-se um processo de expansão territorial em que a oferta não se constringe às flutuações da demanda exercida no mercado. Deste modo, a expansão urbana passa a influenciar diretamente a cidade como um todo, de modo que se alteram as localizações relativas e as condições de acessibilidade, bem como a modificação dos atributos de cada bairro através da intensificação dos usos e mudanças funcionais, alte-

rando não só os preços relativos de terrenos e imóveis como também, as áreas piores e melhores no interior da cidade (Sposito, 1984 e Melazzo, 1993).

O Gráfico 5 apresenta a trajetória dos preços médios do m² da terra urbana negociada na cidade entre os anos de 1995 e 2012. A leve tendência de queda no primeiro período (1995 – 2000) é seguida de sucessivos e crescentes aumentos entre os anos de 2000 e 2010 e mais fortemente entre 2010 e 2012.

Em primeiro lugar, é preciso sublinhar que, ao contrário do senso comum que afirma que a terra urbana apresenta sempre e continuamente tendência de crescimento ininterrupto, ocorrem desvalorizações nos seus preços. Em segundo lugar, a tendência de crescimento de tais preços não estaria de qualquer forma desvinculada aos processos, já abordados neste texto, a respeito da mudança de estratégias de ação dos grandes capitais imobiliários e, fundamentalmente, à ampliação do crédito, particularmente a partir dos anos 2000.

GRÁFICO 5



Fonte: Banco de dados Mercado Imobiliário Cidades Médias 1995/2012.

Org.: do autor.

Os Mapas 1 e 2 reforçam esta observação na medida em que ao retratarem os preços médios por m² nos anos de 1995 e 2012 permitem depreender dois processos simultâneos e articulados: Por um lado, se no ano de 1995 os preços médios variaram entre R\$ 12,00 e R\$ 228,00, no ano de 2012 alcançam patamares superiores de variação, chegando a um preço mínimo observado de R\$ 62,00 até 1254,00.

Assim, seja o grupo dos terrenos mais caros, seja o dos mais baratos apresentam ambos crescimento de seus preços, em termos reais, muito semelhantes, em torno de 5,5 vezes para o primeiro e de 5,1 vezes para o segundo grupo. Tal resultado, por si só significativo, indica um processo geral que abarca os terrenos de diferentes preços (e, portanto, de diferentes localizações) em um mercado regido de maneira homogênea, mesmo que em condições concretas bastante diferenciadas, Indica, ainda, que para os segmentos

socioeconômicos de menores rendas ficou, efetivamente, mais difícil porquê mais caro, o acesso à terra urbana e portanto à habitação.

Por outro lado, e justamente no que se refere à localização destes maiores e menores preços, a seletividade espacial predomina. São poucos os bairros e/ou setores geográficos da cidade (de acordo com Souza, 2013) que apresentam os maiores preços de oferta, tendo tal concentração pouco se alterado no período de 18 anos considerado.

MAPAS I E 2





Enquanto todos os segmentos de rendas (baixas, médias ou altas) encontram-se constringidos pela dinâmica homogeneizadora de elevação dos preços da terra urbana, em proporções muito semelhantes, a espacialização destes mesmos preços denotam processos de diferenciação espacial cada vez mais intensos. Os segmentos de altas rendas, que podem exercer seu “poder de compra” encontram no mercado os espaços diferenciados que procuram, para eles produzidos, reforçando a seletividade espacial produzida pelo mercado.

Ao mesmo tempo, aos segmentos de menores rendas resta apenas pagar mais caro por localizações piores e/ou mais distantes das áreas com alguma centralidade em comércio ou serviços urbanos ou ainda em certas periferias da cidade, que neste caso, são aquelas situadas ao norte do centro principal.

3.2. Marília

A cidade de Marília, situada no centro-oeste paulista, apresenta uma população urbana de 207.021 habitantes (IBGE, 2010). De acordo com Zandonadi (2008) teve desde sua origem, e continua apresentando, uma expansão territorial urbana diferenciada, influenciada pelas condições do quadro natural, situada que está em uma grande área de exposição de rochas. Assim, caracteriza-se por um sítio urbano extremamente recortado e irregular, com muitas escarpas, que funcionam como barreiras naturais à expansão urbana e colaboram para a constituição de um espaço urbano singular.

Esta formação natural contribui para direcionar os sentidos do crescimento da malha urbana da cidade, sendo a expansão territorial de Marília, tal como no caso de Presidente Prudente superior aos ritmos de crescimento de sua população, particularmente a partir dos anos de 1970 (Zandonadi 2008). Porém, há a ação sistemática de diversos agentes imobiliários que produzem grande crescimento da malha urbana, aumentando as distâncias entre as áreas residenciais e as áreas comerciais e prestadoras de serviços (Melazzo, 2012).

O processo de urbanização dispersa na cidade de Marília, não ocorre de maneira simples, pois a dispersão perpassa diversas atividades e trazem mudanças significativas ao tecido urbano, bem como no movimento de estruturação da cidade, trazendo novas lógicas e novas formas de estruturação. (Zandonadi, 2008, p. 160)

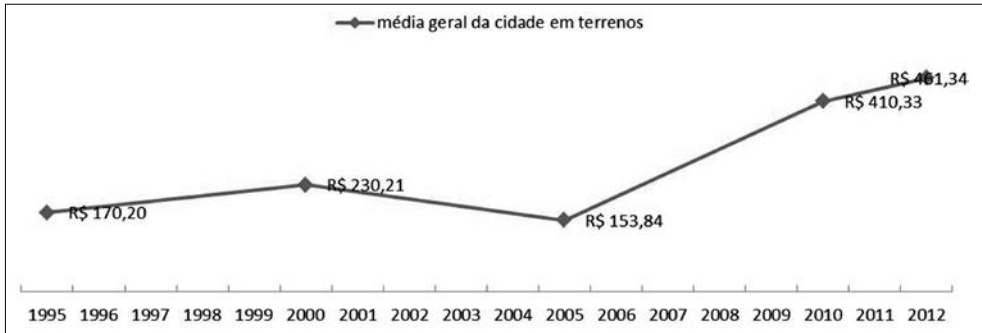
O Gráfico 6 apresenta o movimento dos preços entre 1995 e 2012 e a primeira constatação a ser feita é a de que guarda intensa semelhança com o da cidade de Presidente Prudente. Analisar tal semelhança na trajetória dos preços médios por m² no período considerado foge ao escopo deste trabalho. Porém, indicaria claramente que um conjunto de condicionantes não redutíveis a cada cidade em particular, ou seja de caráter apenas local, tal como aqueles de origem macroeconômica, estariam cumprindo papel não desprezível sobre os preços da terra urbana em um grande número (para não falar todas) de cidades brasileiras.

Importa destacar, entretanto, que se o movimento ao longo do período guarda semelhanças entre as duas cidades, diferentes são os patamares de preços observados, indicando particularidades locais em cada uma delas.

Entre os anos de 1995 e 2000 observa-se, ao contrário de Presidente Prudente, um aumento nos preços médios do m² da terra urbana, seguido de tendência de queda até o ano 2005, passando a crescer a partir deste ano, até atingir o máximo em momento mais recente, isto é, no ano de 2012. Mesmo assim, o crescimento dos preços é observado de maneira mais intensa entre os anos de 2005 e 2012.

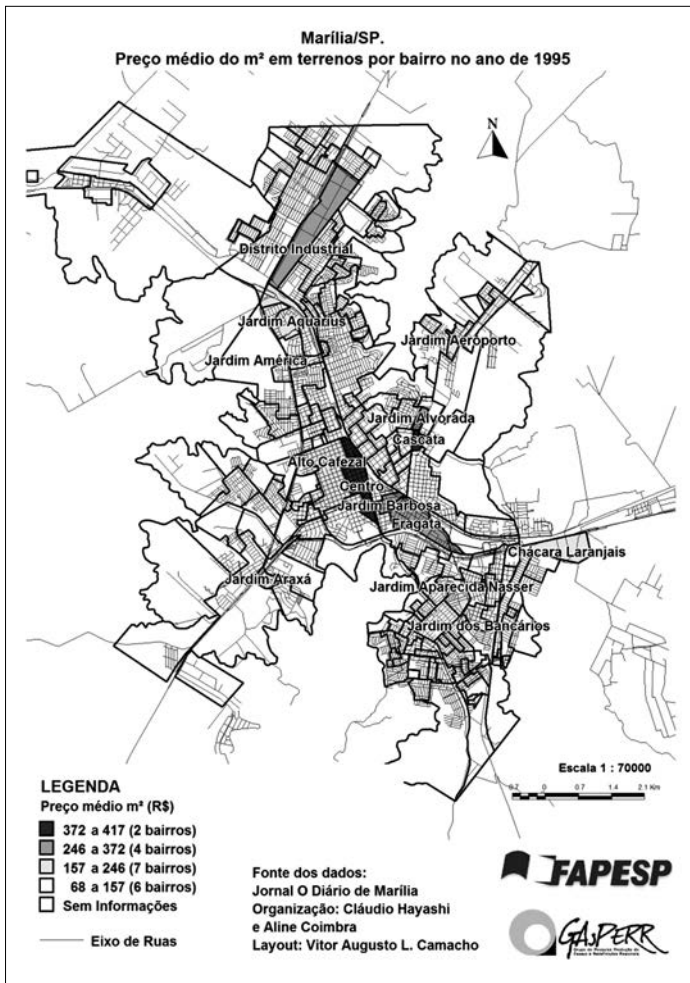
Os Mapas 3 e 4, da cidade de Marília e a localização dos preços médios do m² em dois momentos da série considerada, corroboram o argumento. Enquanto no ano de 1995 os preços mínimos apurados eram de R\$ 68,00 o m² e os máximos atingiram R\$ 417,00, no ano de 2012 foram de R\$ 140,00 a 926,00, na média.

GRÁFICO 6. MÉDIA GENERAL POR M² DE TERRENOS EM MARÍLIA



Fonte: Banco de dados Mercado Imobiliário Cidades Médias 1995/2012. Org.: do autor.

MAPAS 3 E 4



Tal como no caso de Presidente Prudente, os preços mais baixos e os mais elevados sobem em proporções muito próximas: 2 vezes para o grupo dos menores preços e 2,2 vezes para o grupo dos maiores preços. Mesmo subindo menos que em Presidente Prudente, cidade cujos preços médios no ano de 1995 e mesmo o grupo dos menores preços no mesmo anos foram menores que os de Marília, o movimento semelhante deve ser aqui destacado. Aparecem aí, semelhanças e diferenças entre as duas cidades, no que se refere às suas dinâmicas imobiliárias que merecem ser investigadas com mais profundidade do que este textos permite.

Também para Marília se aplicam as observações a respeito da reiterada seletividade espacial do mercado de terras urbanas, na medida em que as localizações dos terrenos com preços mais altos é praticamente a mesma, nos dois anos considerados, enquanto os terrenos de preços mais baixos localizam-se cada vez mais distantes da área central e/ou consolidada, neste caso nos extremos norte e sul da cidade e a sudoeste.

Ao longo do tempo vão se reforçando, assim, os mecanismos que alocam os diferentes segmentos de renda em suas específicas e (pré)determinadas localizações. As relações biunívocas entre renda (em geral familiar) e localizações no espaço urbano vão se estreitando a partir da coordenação de um mercado fundiário/imobiliário aquecido e que busca se apropriar da cidade de maneira integral.

É nesta conjuntura e, porque não também da estrutura de produzir cidades, que o Programa Minha Casa Minha Vida começa a contratar e implantar suas unidades a partir dos anos de 2009 e 2010, sendo a localização dos empreendimentos em cada cidade diretamente a ela relacionada.

4. Os empreendimentos do programa minha casa minha vida em Presidente Prudente e Marília

O número de empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida e o número de unidades contratadas ou em construção nas cidades de Marília e Presidente até dezembro do ano de 2012 são semelhantes em números absolutos.

Porém, os dados do Quadro 1 permitem traçar outras comparações. O número médio de unidades por empreendimentos em Presidente Prudente alcança aproximadamente 270, enquanto em Marília esta relação é de 333. Ou seja, Marília apresenta em média um número maior de unidades para cada empreendimento. No mesmo sentido, comparando-se a produção do Programa com o número de domicílios já existentes (número de domicílios particulares permanentes), em ambas as cidades, observa-se que se em Presidente Prudente o percentual de unidades do Programa alcança 5,3% e em Marília a 7,4%.

Depreende-se daí que em ambas as cidades é significativo o número de unidades habitacionais que passam a compor o conjunto dos domicílios em um curto período de

tempo. O aumento nos estoques de imóveis residenciais representado pela produção do PMCMV torna-se mais significativo se forem considerados não apenas seus números absolutos e relativos mas, sobretudo, sua relação com os denominados domicílios vagos e com o déficit habitacional.

QUADRO I

Cidades	Número de empreendimentos (dez. 2012)	Número de unidades (dez. 2012)	Número de domicílios particulares permanentes (2010)	Número de domicílios vagos (2010)	Déficit habitacional (2010)
Presidente Prudente	13	3506	66238	4888	5187
Marília	14	4667	63400	5804	5834

Fonte: MCidades, 2013; Censo IBGE (2010) e Furtado, Neto e Krause (2010).

Org.: do autor.

É importante relacionar estes últimos indicadores entre si, antes de qualquer outra comparação. Em Presidente Prudente o número de domicílios vagos representa 94% do déficit habitacional e em Marília alcança 99,5%. Tais números chamam a atenção para outras dimensões da produção da habitação, relacionadas ao uso e ocupação dos imóveis residenciais em função da chamada função social da propriedade, obstaculizada sempre pelo mais imperioso direito à propriedade privada, como lembra Maricato (2011)

Mesmo com este potencial de imóveis não ocupados, a produção imobiliária no âmbito do PMCMV alcança 71% e 80% dos domicílios vagos em Presidente Prudente e Marília, respectivamente.

Apenas como exercício a partir dos números do Quadro 1, na medida em que não há relação entre direta entre déficit e demanda por moradia, em Presidente Prudente a produção do PMCMV atinge 67,6% do déficit habitacional registrado e em Marília este percentual é de 80%.

Os Mapas 5 e 6 apresentam as localizações dos empreendimentos nas cidades de Presidente Prudente e Marília, diferenciando-os de acordo com as faixas de renda a que se destinam.

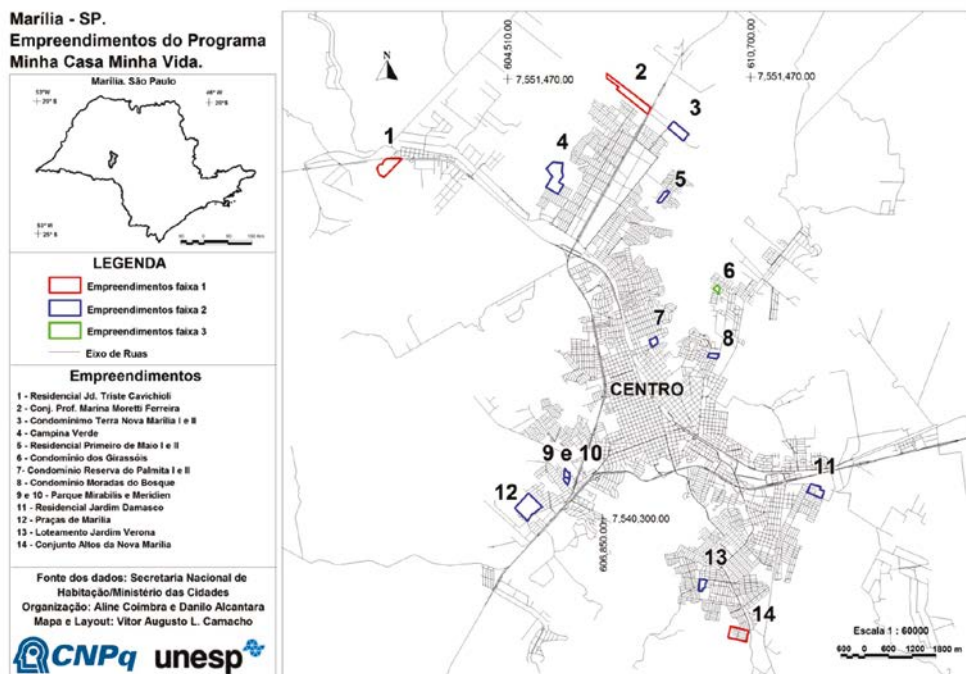
O primeiro elemento a ser observado é que em ambas as cidades predomina um padrão periférico de inserção de tais empreendimentos, seja em relação a seus centros principais, seja em relação às áreas onde predominam os maiores preços médios do m² da terra urbana (Mapas 1 a 4). Em Presidente Prudente os oitos empreendimentos (de 1 a 8) no setor norte da cidade e em Marília todos os empreendimentos (exceto os de número 6 a 8) atestam que as localizações relativas seguem um padrão de afastamento do centro principal e também onde os preços do m² da terra urbana são sistematicamente menores.

Esta constatação fica mais presente quando se observa que são os empreendimentos destinados à denominada Faixa 1 do Programa, ou seja, os de menores rendimentos, aqueles que se situam nos extremos das áreas urbanas consolidadas em ambas as cidades.

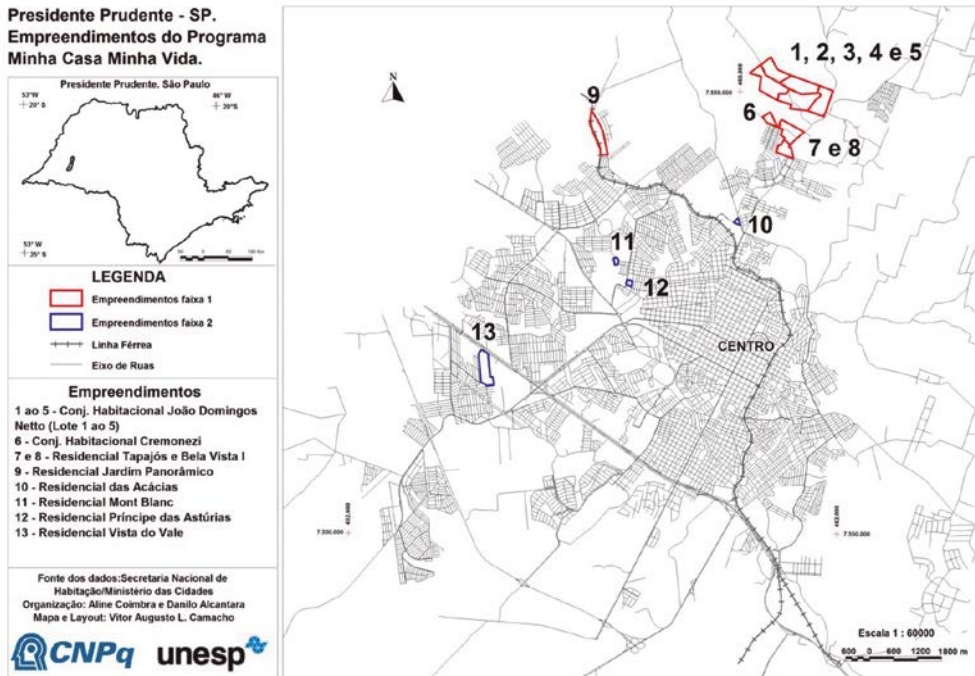
Na cidade de Presidente Prudente, mais que em Marília a proximidade e/ou continuidade dos empreendimentos gera aglomerações uniformes na paisagem, dado o grande número de unidades habitacionais padronizadas.

A produção de tais espaços, portanto, condicionam não apenas seu consumo, na forma do consumo da unidade residencial, mas também o consumo da cidade. Do conjunto combinado de tais elementos é possível afirmar que, mais uma vez, direito à cidade e direito à habitação não se encontram.

MAPA 5



MAPA 6



5. Considerações finais

Este texto procurou chamar atenção para as necessárias interações, combinações e sinergias produzidas por dois movimentos simultâneos e necessários para a análise da produção dos espaços urbanos das cidades brasileiras. Trata-se de articular determinantes gerais, da escala nacional e da dimensão macroeconômica com aqueles produzidos em cada cidade, a partir de suas características particulares.

É neste último sentido que a produção do Programa Minha Casa Minha Vida foi analisada e relacionada à dinâmica recente do mercado imobiliário, em particular dos preços e localizações de ofertas de terras urbanas. Não é demais lembrar, ainda, que tal Programa em si mesmo carrega a dimensão da escala nacional, formulado que foi como uma política macroeconômica anticíclica e, também, a dimensão de uma política habitacional que visa reduzir o déficit habitacional no Brasil.

O conjunto dos dados e informações apresentados, em um movimento que procura articular determinantes da escala nacional (e mesmo internacional), sem perder de vista processos e dinâmicas presentes na escala das cidades, a partir dos casos e Presidente Prudente e Marília, chamando a atenção para a necessária análise comparativa, permite várias conclusões, dentre elas:

1 – A expansão recente do mercado imobiliário no Brasil deve ser compreendida a partir de transformações desencadeadas na escala nacional com a expansão territorial da ação das empresas para cidades não apenas metropolitanas, mas também as cidades médias. Tal movimento, capitaneado pela abertura de capital das grandes empresas e pelos volumes crescentes de crédito disponível ao financiamento da produção e do consumo, deve ser explorado e aprofundado a partir de estudos de caso em diferentes cidades, mas sempre a partir dos condicionantes gerais que atingem todo o território nacional;

2 – O mercado imobiliário apresenta, em sua dinâmica temporal e espacial (na medida em que se trata de mercado em que localização e produção do espaço fazem parte da própria condição da reprodução ampliada de cada capital em seus processos de concorrência) diversos elementos comuns a cada cidade, tal como demonstrado pela evolução dos preços no período considerado ou, ainda, pela relação muito semelhante no comportamento de terrenos mais caros e mais baratos e pela seletividade de suas localizações ao longo do tempo;

3 – O Programa Minha Casa Minha Vida, passando ao largo do grande número de imóveis não ocupados e aproximando-se do déficit habitacional em cada município apresenta localizações bastante diferenciadas em relação às Faixas de renda a que se destinam os diferentes imóveis. Paradoxalmente, se de um lado garante o acesso à propriedade, nega o direito à cidade.

Ao mesmo tempo que permitem um conhecimento mais aprofundado dos processos de produção contemporâneos das cidades brasileiras, as apontadas e outras possíveis conclusões constituem-se em uma agenda de trabalho.

Referências Bibliográficas

- ABREU, M. A. de (2014) Diferenciando o espaço e produzindo cidades: Lógicas e agentes da produção do espaço urbano em Ribeirão Preto/SP e Londrina/PR. Dissertação (Mestrado em Geografia). Presidente Prudente: Unesp.
- ALCANTARA, D. M. de (2013) Mudanças na produção econômica do espaço urbano de Londrina (PR), São José do Rio Preto (SP) e Uberlândia (MG): Análise comparativa da dinâmica imobiliária recente. Dissertação (Mestrado em Geografia). Presidente Prudente: Unesp.
- ARRETCHE, M. T.S. (1998) Política habitacional entre 1986 e 1994. In: ARRETCHE, M. T. S. e RODRIGUEZ, V. (orgs.). Descentralização das políticas sociais no Estado de São Paulo. São Paulo/Brasília: FUNDAP/FAPESP/IPEA, 1998.
- BOLSA MERCANTIL & FUTUROS – BOVESPA (2012) *Relatórios econômicos e financeiros diversos*. Disponível em: <http://www.bmfbovespa.com.br>. Última consulta em 18.11.2013.

- BONDUKI, N. (2009) “Do projeto Moradia ao Programa Minha Casa Minha Vida”. *Revista Teoria e Debate*. São Paulo, n. 82, pp8-14.
- BRASIL Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2010) Censo Demográfico 2010. IBGE: Brasília.
- BRASIL. Caixa Ministério das Cidades. *Minha Casa Minha Vida – Caderno*. s/d. Disponível em www.cidades.gov.br. Acesso em 2/10/2013.
- CARDOSO, A. L. (2010) *Política habitacional no Brasil: Balanço e perspectiva*. Disponível em file:///C:/Users/Everaldo/Downloads/adauto_polhab_brasil.pdf. Acesso em 7/11/2014. 11 p.
- COIMBRA, A. F. (2013) Análise comparativa do mercado imobiliário em cidades médias: A oferta de apartamentos, casas e terrenos urbanos em Campina Grande-PB, Mossoró-RN e Passo Fundo-RS. Trabalho de Conclusão de Curso. (Graduação em Geografia). Presidente Prudente: Unesp.
- COSTA, L. B. da (2013) Estruturação da cidade de Campina Grande: As estratégias e intencionalidades do mercado imobiliário. Dissertação (Mestrado em Geografia). João Pessoa: UFPB.
- FIX, M. (2013) Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil. Tese (Doutorado em Economia). Unicamp: Campinas/SP.
- FURTADO, B. A., NETO, V.C.. L. e KRAUSE, C. (2013) *Estimativas do déficit habitacional brasileiro (2007-2011) por municípios (2010)*. Nota Técnica. Brasília: IPEA, 20 p.
- MARICATO, E. (1987) *Política habitacional no regime militar*. Petrópolis: Vozes.
- MARICATO, E. (2011) *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis: Vozes.
- MELAZZO, E.S. (2013) “Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil”. *Mercator*, Fortaleza, n.especial (2), p. 29-40, ago.
- MELAZZO, E.S. (2012) Marília: Especialização industrial e diversificação do consumo. Trajetórias de uma cidade média. In: SPOSITO, M.E.B., ELIAS, D e SOARES, B.R. (orgs.) *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional*. Chillán e Marília. São Paulo: Outras Expressões.
- MELAZZO, E.S. (2007) “Indicadores empíricos para a leitura de cidades de porte médio”. SPOSITO, M. E. B. (org.) *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular.
- MELAZZO, E.S. (1993) Mercado imobiliário, expansão territorial e transformações intra-urbanas: O caso de Presidente Prudente – SP. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: IPPUR.
- NASCIMENTO, E. A. (2013) A expansão do mercado imobiliário em Mossoró: Acumulação capitalista e o aprofundamento das contradições socioespaciais. Dissertação (Mestrado em Geografia). Natal: UFRN.

- PAIVA, C. de. (2007) A diáspora do capital imobiliário, sua dinâmica de valorização e a cidade no capitalismo contemporâneo: a irracionalidade em processo. Tese (Doutorado em Economia). Unicamp: Campinas/SP.
- ROYER, L. de O. (2009) Financeirização da política habitacional: Limites e perspectivas. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: USP/FAU.
- SHIMBO, L.Z. (2012) Habitação social, habitação de mercado: A confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). USP: São Carlos/SP.
- SOUZA, M. L. (2013) Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- SPOSITO, M.E.B. (1984) O chão em Presidente Prudente: a lógica da expansão territorial urbana. Dissertação (Mestrado em Geografia). Rio Claro: Unesp.
- SPOSITO, M.E.B., ELIAS, D. e SOARES, B.R. (2010) “Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional. Uma rede de pesquisadores, sua pesquisa e o caminho partilhado”. SPOSITO, M.E.B., ELIAS, D. e SOARES, B.R. (orgs.) *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional. Passo Fundo e Campina Grande*. São Paulo: Outras Expressões.
- ZANDONADI, J. C. (2008) Novas centralidades e novos habitats: Caminhos para a fragmentação urbana em Marília (SP). 251 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciência e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- ZANDONADI, J. (2014) Novos padrões de consumo imobiliário e estratégias das empresas incorporadoras em cidades médias: uma análise a partir de Londrina, São José do Rio Preto e Ribeirão Preto. Relatório Fapesp - Pós-Doutorado. Presidente Prudente.

7

PROCESOS DE URBANIZACIÓN RECIENTE EN CIUDADES MEDIAS. VISIONES COMPARADAS

FRANCISCO CEBRIÁN Y CARMEN GARCÍA

Universidad de Castilla-La Mancha, Albacete,
España

1. Introducción. Ciudades que crecen: el modelo expansivo

La última parte del siglo XX ha dejado nuevas expresiones urbanas, y algunas de ellas han modificado las estructuras territoriales de las ciudades. De esas transformaciones intensas posiblemente han sido los procesos de metropolización los más significativos y los que han despertado más interés. Con ellos se han desplazado los tradicionales límites precisos de las ciudades en favor de grandes áreas urbanas, cada vez más extensas, integradas en lo funcional, aunque no en lo territorial, dando lugar a expresiones distintas de ciudad-región. Pero las manifestaciones del avance imparable de la ciudad sobre el territorio no se limitan a las grandes aglomeraciones, sino que también se han reproducido en diferentes ámbitos socioculturales y a escalas distintas.

El espacio europeo, como uno de los más urbanizados del mundo, está experimentando, en las últimas dos décadas, un acelerado proceso de cambio, determinado por la ampliación de la superficie ocupada por las áreas urbanas, en un momento en que el crecimiento demográfico de las ciudades ya se ha estabilizado o incluso se ve marcado por un lento declive. Un breve repaso a las publicaciones científicas sobre el tema nos lleva a identificar numerosos conceptos relativos a estos procesos (suburbanización, periurbanización, rururbanización, desurbanización, etc.), así como distintos términos que se refieren al efecto espacial que se produce: ciudad dispersa, difusa, extensa, *urban*

sprawl... La aparición de la ciudad-región o el estallido de la ciudad son otras maneras de expresar lo que ha sido considerado uno de los mayores retos a los que se enfrentan los países de la Unión Europea (EEA, 2006), debido a las indudables consecuencias ambientales, económicas y sociales que esta expansión incontrolada está ocasionando.

El fenómeno de la expansión de la ciudad a consecuencia de la urbanización dispersa tiene varios factores determinantes que se encuentran interrelacionados. Estos incluyen desde causas de carácter general, dependientes de tendencias globales o macro, que afectan al conjunto de la sociedad urbana contemporánea, a otras más específicas, que vienen definidas por las particulares características de cada espacio, en diferentes escalas que van de lo nacional a lo regional y local¹ (Lumasec, 2008). Adoptaremos una perspectiva comparativa para identificar los rasgos que presenta el crecimiento urbano en el caso español y polaco. Se trata de contextos socioeconómicos diferenciados, en los que se pueden explorar las manifestaciones del crecimiento urbano en ciudades medias de uno y otro país, ya que estas constituyen un nivel de la jerarquía urbana en el cual se perciben también variaciones de su estructura urbana constatadas a través de variables como la población, la vivienda o la movilidad.

El objetivo es reflexionar sobre las diferencias y similitudes que presentan estas transformaciones urbanas en las ciudades medias, y su relación con las características particulares de cada país. La cuestión se aborda desde un punto de vista morfológico, dado que se trata de presentar las transformaciones en el paisaje, que han dado como resultado tramas urbanas estandarizadas, donde se repiten modelos y formas, y donde construcciones y usos urbanos se entremezclan con los tradicionales espacios rurales. Es la cristalización, en definitiva, del paisaje de la ciudad del automóvil, generado en las dos últimas décadas, cuyo avance se ha visto interrumpido por los efectos de la crisis económica de alcance mundial que se destapa desde 2008.

2. Procesos de transformación en ciudades medias

En Polonia la estructura de asentamientos se encuentra dominada por el conjunto de ciudades pequeñas y medianas (Czerny y Czerny, 2014, p. 162), configurando un panorama determinado por su historia reciente. La importancia del espacio rural en la época comunista y su tardío proceso de industrialización son factores que explican el mantenimiento de este esquema espacial. Por su parte, en España, también un país donde el avance de la industria no se hace patente hasta bien entrado el siglo XX, se

1 Es lo que estos autores han llamado el nivel macro (donde se incluye la naturaleza del capitalismo o la globalización), el nivel meso, y el nivel micro (decisiones de actores individuales, sean familias, empresas u otros, sobre la localización de la vivienda o del trabajo o sobre el modo de transporte a utilizar, entre otros) (Lumasec, 2008).

produce a partir de los años 60 el inicio del crecimiento urbano. Si bien en una primera fase se encuentra polarizado en las grandes capitales, a partir de los años 80 se extiende a otros niveles urbanos. La evolución del país en la época postfranquista tiene también un correlato en las ciudades, que se verán marcadas por las consecuencias de la nueva organización administrativa del Estado de las autonomías, el aumento de poder regional y municipal, la entrada del país en la Europa comunitaria o los cambios en las legislaciones sobre el suelo, entre otros.

2.1. Ciudades medias y su integración en los sistemas urbanos

Los principales elementos en la redefinición de las ciudades europeas habría que entenderlos en las últimas décadas, como apuntaba Peter Hall, desde procesos simultáneos y convergentes: la globalización y la formación de grandes bloques comerciales de ámbito continental (Unión Europea en nuestro caso); la capacidad de adaptación de la economía informacional; el impacto de las tecnologías de la comunicación; el papel desempeñado por los nuevos métodos de transporte; la importancia creciente de la promoción urbana; las transformaciones operadas en la Europa del este; las migraciones internacionales; o las investigaciones y avances relacionados con el desarrollo sostenible (Hall, 1998, p. 93).

Todos ellos (de manera conjunta o a título individual) han afectado a las diferentes escalas de ciudades, y también a las de tamaño medio. La cuestión está, en primer lugar, en entender qué aparece bajo la idea de ciudad media. No hay un acuerdo ni se han fijado elementos cualitativos o umbrales cuantitativos para unos espacios urbanos entendidos como centros de interacción social, cultural y económica; que ofrecen servicios especializados; que desempeñan tareas importantes en intermediación, distribución e intercambio, y que en muchos casos tienen rentas de posición en las redes de comunicación y transporte, con una fuerte capacidad de vertebración del territorio (Bellet, 2007, pp. 30-31). En la etapa actual se abren además nuevas posibilidades para ellas en un momento en que la importancia de las ciudades, o su centralidad en términos más específicos, no se calibra por su tamaño ni por sus funciones, sino que depende de su inserción en una o varias redes urbanas. La red y las condiciones en que participe la ciudad en ella serán determinantes a la hora de conseguir una mayor o menor centralidad (Muñoz, 2008: 20-21).

A nivel estadístico no existen acuerdos al respecto. Por una parte aparecen propuestas que consideran dentro de esta categoría, en el caso español, a las ciudades entre 50.000 y 300.000 habitantes (Ganau, J. y Vilagrasa, J., 2002). En otras propuestas se consideran otros umbrales de referencia: el Ministerio de Fomento del Gobierno de España identifica como parte de grandes áreas urbanas a los municipios que superan los

50.000 habitantes² y le da la condición de pequeñas áreas urbanas a aquellas que incluyen municipios de entre 20.000 y 50.000 habitantes (Ministerio de Fomento, 2013). Por su parte, la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana pone como límites a esta categoría a las poblaciones de entre 10.000 y 100.000 habitantes (Generalitat Valenciana, 2009). Comparando esta realidad con otros enfoques internacionales, en Estados Unidos la *National League of Cities* ha asignado la condición de ciudad media a aquellas cuyos umbrales demográficos están entre los 98.000 y los 175.000 habitantes. Mientras tanto, la Administración de Desarrollo Económico del Departamento de Comercio de Estados Unidos asigna la condición de ciudad pequeña a la que está por debajo de los 110.000 habitantes (Cruz, M., 2013, p. 43). Polonia por su parte incluye dentro de esta categoría a las comprendidas entre 50.000 y 200.000 habitantes (Czerny, M., 2013, p. 61).

Sea cual sea el umbral máximo y mínimo considerado, lo cierto es que se percibe en cada uno de los casos, e independientemente del tamaño de las ciudades, una progresiva dispersión del fenómeno urbano en sus espacios aledaños. Han proliferado nuevos sectores residenciales, zonas industriales que han aumentado en número y superficie ocupada, así como nuevas áreas de ocio y comercio que se han convertido en alternativa a los centros históricos tradicionales. En consecuencia se aprecia también aquí la fragmentación de la ciudad.

2.2. La dialéctica concentración-dispersión: las críticas al desarrollo de la ciudad del automóvil

Es frecuente encontrar referencias que vinculan la metropolización, en sus escalas mayores, con procesos estructurales, muy condicionados por cambios sociales (incremento de la renta media en las últimas décadas del XX y primera del XXI; reducción del tamaño de la unidad familiar; aumento del número de hogares unipersonales; nuevas preferencias en las tipologías de vivienda, con protagonismo creciente de las unifamiliares; cambios en pautas de consumo...). Estos factores han contribuido a configurar un modelo de ciudad abierta. Pero sin duda destacan entre ellos la democratización y generalización del automóvil, asociadas, a su vez, a la mejora y capilarización de las redes viarias. La construcción de la ciudad sobre el territorio a lo largo de la historia ha dependido de la capacidad de extensión que posibilitaban las diferentes infraestructuras urbanas desarrolladas en cada periodo histórico, de modo que a cada nueva infraestructura le

2 Aunque quedan estratificadas en cinco categorías: áreas urbanas de más de cinco millones de habitantes; entre uno y cinco millones; entre medio millón y un millón; entre doscientos cincuenta y quinientos mil; menores de doscientos cincuenta mil; entre cien y doscientos cincuenta mil; y, por último, entre cincuenta y cien mil (Ministerio de Fomento, 2013).

corresponde un determinado modelo de ciudad (Herce, 2013, p. 30). En nuestros días, el vehículo privado se ha convertido en el verdadero protagonista de la incorporación de las periferias a la condición funcional de ciudad. A todo ello se añaden, especialmente con el cambio de milenio, los efectos de la sociedad de la información, que ha permitido un acceso creciente a la información y la comunicación, como ha explicado Manuel Castells. La conjunción de estos procesos ha favorecido la separación creciente entre lugar de residencia y trabajo, con un incremento de los desplazamientos diarios.

Pero este modelo ha nacido acompañado de críticas, procedentes de disciplinas distintas, que coinciden en la necesidad de repensar este tipo de ciudad, que ha aparecido con disfunciones y contradicciones. La realidad deja unidades residenciales dispersas por el territorio, en muchos casos monofuncionales, alejadas y desprovistas de servicios, que obligan a esfuerzos añadidos para cubrir estas carencias. Se cuestiona la necesidad creciente de redes de comunicación viaria. Se incrementan los costos de infraestructuras dedicadas al ciclo del agua (abastecimiento, saneamiento y depuración) en sectores urbanos de baja densidad. Se hace necesario un consumo energético mayor para desplazamientos, generalmente en vehículo privado. Aumenta también la necesidad energética para aclimatar viviendas unifamiliares, etc.

En definitiva, se cuestiona su adecuación a los planteamientos del desarrollo sostenible, ya que incrementa las emisiones contaminantes, hay consumos de suelo edificados o urbanizados crecientes (en detrimento de espacios de tradicional vocación rural o forestal), y los impactos paisajísticos son evidentes. Se constatan en las nuevas edificaciones y modernas tipologías constructivas, pero también en la apertura de nuevas vías de alta capacidad; en la aparición de apocalípticos tendidos energéticos, de polígonos industriales cada vez más numerosos y más alejados de los espacios urbanos, y de zonas de ocio de vocación deportiva o comercial.

Desde el punto de vista social, el nuevo modelo de ciudad obliga a un incremento en la movilidad, con costos crecientes de tiempos de desplazamientos. Otro de sus condicionantes viene marcado por las deficiencias de servicios públicos y privados. Pero sobre todo debilita el proceso de construcción social, ya que se reducen los espacios públicos y la relación entre personas y grupos, también genera una profunda fractura social entre los residentes tradicionales de estas zonas y los nuevos residentes, y descansa en el uso masivo y generalizado del automóvil para cubrir necesidades sanitarias, educativas o de comercio en muchos casos (López de Lucio, 1993; Indovina, 1998; Monclús, 1998; Borja, 2003; Nel-lo, 2004).

3. Visión comparada de los procesos de dispersión en el ámbito europeo, el caso español y polaco

La dispersión de la urbanización y la ampliación del suelo ocupado por la ciudad son fenómenos que se manifiestan en todos los países europeos, y que se añaden a las es-

estructuras urbanas generadas a lo largo del tiempo, en consonancia con las características peculiares de cada lugar. En el sur, la pervivencia del modelo de ciudad mediterránea, con trazados urbanos acomodados a la topografía, bajo formas compactas, cerradas y continuas, se ha mantenido a lo largo de siglos, y se ha conservado relativamente estable hasta bien entrada la segunda mitad del siglo pasado. Por otro lado, las ciudades planificadas de la antigua Europa socialista, tras la Segunda Guerra Mundial, han venido marcadas por lógicas en las que la continuidad territorial daba cuerpo a las nuevas ciudades construidas y/o reconstruidas, a partir del control de una rígida planificación. Tanto unas como otras han estado tradicionalmente definidas por unos límites precisos, que han marcado la separación entre lo rural y lo urbano. Este esquema de organización se ha mantenido estable desde comienzos del siglo XX, aunque con crecimientos significativos en su tamaño territorial y demográfico, con profundas renovaciones internas en estructura y organización funcional, pero generalmente desde planteamientos de continuidad territorial, incorporando ensanches y nuevos sectores urbanos.

Desde la década de los 80 comenzaron a aparecer procesos de dispersión, que se han acelerado a finales del siglo pasado y durante la primera década del siglo XXI. Esos cambios han provocado la ruptura de los límites tradicionales precisos de las ciudades, que han derivado ahora en favor de formas urbanas dispersas, aunque con intensidades diferentes y formas distintas según los casos. Esto ha supuesto la aparición de áreas urbanas, funcionalmente integradas, pero separadas en lo territorial. Son resultado de la salida de actividades productivas desde las ciudades a sus respectivas periferias, pero también de una población que hace desplazamientos diarios a zonas residenciales relativamente alejadas. Todo ello articulado por redes de transporte y telecomunicación cada vez más eficientes y densificadas, y generalmente de la mano del sector privado. Las nuevas formas comerciales o los polígonos industriales, de localización periférica, junto a vías de alta capacidad en muchos casos, han colaborado en este proceso de crecimiento discontinuo de la ciudad.

Estas transformaciones, que se han producido desde la última década del siglo pasado, se han visto impulsadas por una situación económica favorable en una buena parte del periodo que estudiamos, que se ha frenado desde 2008. Los contextos concretos son distintos. En el caso español, debido a un modelo económico apoyado en el sector de la construcción, que ha dejado innumerables ejemplos de urbanismo expansivo. En el caso de Polonia, ha venido de la mano de su incorporación a la Unión Europea, y a los beneficios y cambios económicos derivados de ella.

3.1. Las ciudades españolas en el periodo del urbanismo expansivo: despilfarro, extensión territorial, y problemas ambientales

Las nuevas formas han proliferado en España pese a que el modelo cuenta con evidentes problemas estructurales. Las razones escapan a la lógica de la planificación urba-

na. Más bien son resultado del desgobierno del territorio (Troitiño, 2006). ¿De dónde vienen entonces las lógicas de su evolución? Habría que buscarlas en las plusvalías que genera la conversión de suelo rural, de bajo valor económico, en suelo urbanizable, que incrementa considerablemente los beneficios y plusvalías de los agentes urbanizadores e inmobiliarios. También en la debilidad de las normativas reguladoras en los núcleos periféricos a las ciudades, que les ha servido para incrementar y diversificar tanto el empleo como la oferta de servicios.

A los procesos estructurales apuntados con anterioridad, y que han actuado de manera generalizada en diferentes sociedades, hay que añadir, en el caso español, una conjunción de otras variables de carácter coyuntural o propias de un periodo, al que Burriel ha denominado del urbanismo expansivo (Burriel, 2008), y que se ha prolongado desde finales de los 90 del siglo pasado hasta 2008. En estos años distintos factores han actuado como motores de un crecimiento urbano acelerado, tanto en los centros como en las periferias. Se ha generalizado en todas las escalas urbanas, con especial intensidad en el litoral mediterráneo y en las coronas de las grandes ciudades españolas (Madrid, Barcelona, Valencia...), pero también en las de tamaño medio. La expansión de las periferias se ha visto favorecida por una legislación que ha estimulado este modelo, apoyada en la Ley del Suelo de 1998, en la que el agente urbanizador se convierte en el principal responsable de los cambios en los nuevos sectores a urbanizar. También se ha visto impulsado por los beneficios esperados por unos regidores municipales que han encontrado en el crecimiento de la vivienda y la construcción una forma de incrementar ingresos y generar empleo. Se añaden a ello unas entidades de ahorro que facilitaron excepcionales condiciones financieras a los compradores, convirtiendo la vivienda en bien de inversión por encima de su uso residencial. Pero sobre todo, han sido los promotores inmobiliarios, dedicados muchos de ellos al urbanismo especulativo, los que han impulsado este modelo de «ciudad fuera de la ciudad», en muchos casos con reclamos publicitarios apoyados en la calidad del paisaje, con viviendas en el campo, alejadas del ajetreo de la concentración urbana, lugares idílicos en lo paisajístico que luego no lo han sido tanto.

Se trata en definitiva de la importación del modelo de *urban sprawl* norteamericano, con los inconvenientes que posteriormente se han manifestado, y que ha modificado estructuras urbanas, convirtiéndolas en grandes consumidoras de suelo y paisaje. Pero al proceso expansivo le ha seguido otro de recesión generalizada en la economía y especialmente acusado en el sector de la construcción, que ha supuesto un desplome del sector, seguido de la aparición de numerosos ejemplos de paisajes urbanos inconclusos, especialmente en los bordes de las ciudades, pero sobre todo en sus ámbitos urbanos más alejados.

Esta evolución ha afectado a todos los escalones del sistema urbano. También en las ciudades de tamaño medio, con distinta intensidad y hasta distancias diferentes. Generalmente se percibe su efecto hasta ámbitos territoriales que alcanzan un arco

de veinte kilómetros desde el centro urbano (Cebrián, 2007). Se ha concentrado en los núcleos que aparecen bien conectados a través de vías de comunicación modernas (vías de alta capacidad), donde los costos en tiempo de los desplazamientos aparecen en torno a los 10-15 minutos respecto a su ciudad central. En la mayor parte de los casos la dinámica urbana se ha dirigido a municipios cercanos, en su mayor parte de vocación rural o industrial, que han estado sometidos a fuertes tensiones demográficas en la segunda mitad del siglo XX, con acusadas pérdidas de población precisamente por emigración a los espacios urbanos, y que ahora se convierten, paradójicamente, en atractivos para los trabajadores de la ciudad central, que los prefieren o bien por el modelo de vida o por el costo de la vivienda, que ha sido mucho más asequible, sobre todo para parejas jóvenes.

FIGURA 1. CONSTRUCCIÓN EN LA ZONA SUBURBANA DE ALBACETE (ESPAÑA). EL FINAL DE UN CICLO



Fuente: realización propia.

3.2. Las ciudades polacas: de la planificación socialista a la expansión descontrolada

Sobre los procesos de cambio en las periferias urbanas polacas se han realizado trabajos en época reciente que, aunque en su mayor parte todavía están referidos al espacio

metropolitano de Varsovia,³ permiten ir ampliando el conocimiento de las transformaciones que produce la suburbanización en otras capitales del país (como Cracovia o Lublin). Los mismos procesos alcanzan también a las ciudades medianas y pequeñas, como se demuestra en algunos trabajos recientes (Czerny y Czerny, 2014). En ellos se enfatizan los varios procesos que ayudan a entender la realidad actual, fruto de un modelo de ciudad surgida (o resurgida) tras la Segunda Guerra Mundial, pero que ha rediseñado recientemente las estructuras urbanas heredadas de una dilatada trayectoria histórica.

Desde comienzos de la década de los 50 del siglo XX, se produjo, bajo el modelo económico socialista polaco, un proceso de reconstrucción de ciudades, algunas de ellas muy afectadas por los devastadores efectos de la Segunda Guerra Mundial. Imperaban lógicas de planificación rigurosas, que controlaban el uso del suelo urbano, así como la construcción y distribución de la vivienda. Se abandonaron en aquellos años los esquemas tradicionales para incorporar una imagen acorde con la visión ideológica del momento, de carácter igualitario, que debía dar respuesta a la necesidad de reconstrucción y de dotación de vivienda nueva para un número creciente de inmigrantes. Para responder a estas cuestiones se puso en marcha una estrategia de desarrollo urbano a partir de la edificación masiva de bloques multifamiliares exentos, de promoción pública (a partir de materiales prefabricados), de varias alturas, y con espacios comunes entre ellos o dentro de ellos (jardines, zonas de ocio o aparcamiento). Pero el modelo dejó numerosas deficiencias en dotación de infraestructuras y servicios, así como la fragmentación y desvertebración interna de las ciudades (Czerny, 2013, pp. 53-54). A su vez se impulsó la instalación de industrias en los límites urbanos, o incluso en núcleos relativamente alejados, que se convirtieron en los primeros motores de desarrollo urbano hacia las periferias, en ocasiones alejadas (Lisowsky, 2002, pp. 13-14).

Sobre este esquema de partida, desde la década de los 90 se ha producido una serie de cambios importantes. Posiblemente el que más impacto ha tenido ha sido el paso de una economía socialista centralizada y dirigida por el Estado a otra de libre mercado. Este trajo aparejados intensos procesos de transformación en las ciudades, derivados de la pérdida de control estatal del sector de la construcción, de la privatización del suelo, así como de la descentralización de la toma de decisiones con un protagonismo creciente de la administración municipal. El modelo de la ciudad socialista es sustituido por el mismo que impone el capitalismo basado en el libre mercado (Wójtowicz, Kurek y Gałka, 2014, p. 124). En consecuencia, la suburbanización también se ha convertido, como en otros lugares de Europa central, en un proceso clave para comprender la organización

3 Algunos de los trabajos más recientes sobre la ciudad, y sobre los condicionantes de la extensión del urban sprawl en Polonia y sus consecuencias, se mencionan en Degórska (2014).

espacial actual de las principales áreas metropolitanas del país, sus características morfológicas, funcionales, y también su estructura social.

La transición al modelo capitalista no se hace sin fricciones y el país pasa en la década de los 90 por una fase de adaptación que influye en las dificultades económicas que se aprecian en ese periodo. Ya en el nuevo siglo, superado el ciclo de ajuste de los años de la transición, la economía crece, en un momento en que se produce otro de los factores de cambio más importantes. La integración de Polonia en la Unión Europea (2004) ha supuesto la llegada de inversión pública y privada de carácter internacional, que también tiene repercusiones en la organización de los espacios urbanos. En esta etapa se han llevado a cabo importantes actuaciones en mejora de las redes viarias, especialmente carreteras convencionales y de alta capacidad, que han mejorado la conexión entre núcleos urbanos, pero también han incrementado la accesibilidad desde las periferias a las ciudades (o de las ciudades a las periferias), han aumentado y mejorado los servicios y han difundido los grandes centros comerciales alejados, que requieren del uso del vehículo privado. También se ha producido una mejora en los sistemas de comunicación (telefonía convencional y móvil, internet...) de manera generalizada. Se apuesta, en definitiva, por la dotación de infraestructuras y equipamientos que han permitido la salida de la ciudad fuera de la ciudad desde el punto de vista residencial y funcional, y que supone la incorporación al modelo de la ciudad del automóvil.

En este contexto, el sector de la construcción se ha convertido en un importante motor económico, que ha aprovechado el incremento de demanda de nuevas viviendas, de tipologías constructivas diferentes y de mayores dimensiones (siguiendo el modelo imperante en el resto de la Europa occidental en nuestros días). Se añade a todo ello la mayor facilidad de acceso al crédito, apreciable si no en todo el periodo que comentamos, al menos en los años de recuperación que siguieron a la primera etapa de crisis con el cambio de sistema económico, y antes de que llegaran también las repercusiones de la actual crisis financiera internacional.

El fenómeno de la dispersión urbana se reproduce a distintas escalas, a pesar de que en Polonia las ciudades han experimentado un declive demográfico desde los 90. La debilidad del crecimiento de la población debido a una muy baja tasa de natalidad (afectada por la inestabilidad económica, el desempleo o el trabajo de la mujer, entre otros) ha convertido a las migraciones en el factor clave de redistribución de la población en el país y el que explica el crecimiento de algunas áreas urbanas y, especialmente, suburbanas (Wójtowicz, Kurek y Gałka, 2014, p. 131).

En este contexto de debilidad demográfica, el aumento de la superficie urbanizada se aprecia en el entorno de las grandes ciudades, y posiblemente Varsovia y su área metropolitana es el caso más representativo y que ha sido más estudiado. La segunda ciudad del país, Cracovia, también ha sido testigo del rápido avance de la suburbanización, residencial y comercial, que se acelera desde el inicio de la primera década del siglo XXI. Si bien los nuevos desarrollos urbanos han contribuido en general a mejorar el parque

inmobiliario disponible, sus repercusiones sociales y ambientales han hecho reclamar a diversos autores la necesidad de impulsar una política de planificación espacial, imprescindible para garantizar que no se generen efectos que condicionen negativamente la vida de las generaciones venideras (Wójtowicz, Kurek y Gałka, 2014). La misma transformación caótica del área suburbana se ha evidenciado en otros núcleos grandes como Lublin (350.000 habitantes) en los últimos 40 años, con la consiguiente disminución de tierras de cultivo y la creciente extensión de los asentamientos dispersos (Kałamucka, Kałamucki, Łoboda y Filipek, 2014).

El proceso comienza a dejarse notar en ciudades más alejadas de las grandes áreas metropolitanas, y también en las de tamaño medio, donde es visible igualmente la remodelación de sus estructuras territoriales. En esta escala de ciudades medias se aprecia desde el año 2000 el mismo movimiento de habitantes que desplazan su residencia desde el centro hacia la periferia, lo que supone cambiar su vivienda degradada de un pequeño apartamento en un bloque de la era comunista (a veces no renovado durante décadas) por una vivienda unifamiliar localizada en el espacio suburbano. Las nuevas construcciones se disponen de forma aislada por el terreno y son fruto en muchas ocasiones de una promoción individual (Czerny y Czerny, 2014, p. 186). La adopción de este modelo se está haciendo de una manera muy rápida y caótica en cuanto que se aleja bastante de los principios de una planificación espacial sostenible.

FIGURA 2. CONSTRUCCIÓN EN LA ZONA SUBURBANA DE PŁOCK (POLONIA)



Fuente: realización propia.

4. Los paisajes de la dispersión

Como resultado de la expansión urbana se han generados cambios en la estructura territorial de las ciudades medias, evidentemente relacionados con otras transformaciones a nivel de la estructura social y económica, que no son contempladas aquí. Frente al modelo compacto anterior surge otro donde destaca la separación de la urbanización por el espacio con el consiguiente consumo de suelo y recursos. La dispersión se relaciona con las pautas de distribución de las áreas urbanizadas en el territorio y su carácter es fundamentalmente morfológico.

Desde este punto de vista, y según se pone de relieve en otras investigaciones, la dispersión se puede considerar como un modelo de expansión en el que se producen diversas manifestaciones espaciales. Estas afectan a la densidad (con un gradiente decreciente desde las zonas interiores a las periféricas que se acompaña con un mayor consumo de suelo); la centralidad (debido al aumento del peso funcional de las zonas periféricas); la proximidad de los distintos sectores urbanos que se torna en el alejamiento y aislamiento de las distintas partes de la ciudad; la *concentración* de la población, que disminuye cada vez más en las zonas densas y consolidadas de forma continua, y la mayor fragmentación del territorio (Muñiz, Calatayud y García, 2007).

La comparación de lo que ocurre en dos ciudades medias de Polonia y España permite apreciar los rasgos específicos de cada una de ellas.⁴

4.1. Płock: entre el declive demográfico y el crecimiento espacial

La ciudad de Płock es cabecera de su distrito (*powiat*) y forma parte de la provincia (*Voivodía*) de Mazowia, que tiene a Varsovia como capital.⁵ Se encuentra a una distancia de un centenar de kilómetros de ella, y se sitúa también en un escarpe, aguas abajo, sobre

4 La comparación se ha realizado gracias a un proyecto de investigación «Manifestaciones del fenómeno de ciudad difusa en contextos culturales diferenciados. Estudio comparado de casos en España, Europa oriental y Estados Unidos de América», que ha disfrutado de una ayuda en la Convocatoria de proyectos de I+D, Acciones Estratégicas y Eranets, de la Dirección General de Investigación del Ministerio de Educación y Ciencia español. Parte de sus resultados se publicaron en Cebrián y Panadero (2013).

5 La organización político administrativa de Polonia desde 1998 se basa en 16 provincias (*województwo*), cuya unidad básica de división es el distrito (*powiat*). Los 373 distritos que constituyen el segundo nivel de la organización administrativa están formados a su vez por una agregación de municipios (*gminy*) que aparecen como la unidad más pequeña de la división territorial de Polonia. Dentro de los municipios se distinguen tres tipos, según tengan un carácter urbano (*gmina miejska*), formado solo por una ciudad o pueblo (como en el caso de la ciudad de Płock); mixto urbano-rural (*gmina miejsko-wiejska*), que abarca tanto una población principal como el campo circundante; o rural (*gmina wiejska*), conformado por pequeñas villas y, principalmente, campos de cultivo y demás explotaciones agropecuarias y forestales.

el río Vístula. Considerada como una de las ciudades más antiguas de Polonia, se ha visto favorecida por su localización entre los grandes núcleos urbanos de Gdansk, al norte, y Varsovia, al sureste, lo que ha condicionado su carácter de centro de comunicaciones. Después de la Segunda Guerra Mundial fue el lugar designado para convertirse en un centro de refinado del petróleo abastecido por el oleoducto que procedía de la antigua Unión Soviética. A partir de este hecho se desarrolla la actividad industrial mecánica (con fábricas de maquinaria agrícola), de tejidos, astilleros y del sector agropecuario. La construcción fue un sector muy dinámico durante el periodo socialista y permitió la ampliación y mejora de su parque inmobiliario, en respuesta a las necesidades derivadas del aumento de su población. La especialización industrial de la ciudad es lo que marca su carácter y va a permitir su crecimiento. En nuestros días tiene una población de 127.000 habitantes en el núcleo central y llega a 234.000 habitantes si se contabiliza toda su área de influencia (*powiat*). Se trata de una ciudad media, con funciones económicas secundarias y de servicios, que es la organizadora de un ámbito territorial importante, el distrito de su mismo nombre. El reparto demográfico, con casi la mitad de la población residente más allá de la ciudad-municipio (*gmina*) de Płock, y su dinámica positiva (aunque moderada), frente al estancamiento del núcleo, forman parte del mismo proceso de cambio que comentamos.

Las décadas de los 60 y 70 son un periodo de expansión urbana y la mayor parte de ese crecimiento seguirá el patrón anterior y afectará a las zonas colindantes con la ciudad compacta, aunque ya se aprecian signos de una incipiente dispersión, en forma de conjuntos residenciales y de casas individuales, edificadas cada vez más alejadas del continuo urbano. Esta tendencia se verá acentuada en los años siguientes, ya que, incluso cuando el sector de la construcción sufra los efectos de la crisis de los 80, se mantendrá la aparición de barriadas fuera del casco consolidado. Sin embargo, hay que esperar a los años 90, cuando el país se transforma profundamente al adoptar un sistema de economía de mercado, para que el proceso se acelere y, de forma rápida e incontrolada, se ocupen los terrenos agrícolas y rurales que rodean la ciudad con viviendas unifamiliares. La tipología de bloques de pisos está presente en algunos de estos nuevos desarrollos, pero son las fórmulas de baja densidad las que van a ir haciéndose cada vez más presentes en los nuevos desarrollos urbanos.

Como resultado de esta expansión, que tiene un componente hacia el este, siguiendo la misma dirección de la carretera hacia Varsovia, se pueden identificar algunos de los rasgos morfológicos que hemos considerado característicos del proceso. En primer lugar la densidad decreciente como consecuencia de la implantación de las viviendas unifamiliares en las periferias de nuevo crecimiento. La demanda de este tipo de vivienda ha aumentado en todo el país. Como se ha comentado antes, las limitaciones de las construidas en la época socialista (por tamaño, calidad, etc.), así como la degradación o falta de mantenimiento de ese parque inmobiliario, han influido en las aspiraciones de las familias, evidentemente de buen nivel socioeconómico, lo que ya está sentando

las bases para una acusada segregación socioeconómica en esta ciudad de baja densidad (García y Panadero, 2013). La dispersión de estas viviendas repartidas por zonas rurales y de las urbanizaciones es ya claramente visible. Parejo a ella va la desconcentración, puesto que mientras que Płock, la ciudad central, pierde habitantes, otros municipios cercanos ganan población. Sin embargo, todavía no se aprecian signos evidentes de descentralización, aunque este es un fenómeno cuya medida se ve dificultada por el cambio de delimitación del perímetro urbano. Por último, la fragmentación y el aislamiento acompañan a la dispersión que se ha apreciado.

4.2. La ampliación del espacio urbano en una ciudad compacta: Albacete

Albacete es otro núcleo urbano que, dentro de la organización administrativa española, es cabeza de un término municipal y una provincia del mismo nombre,⁶ a cuyo alrededor se sitúan otras entidades de menor tamaño. Es una capital dedicada fundamentalmente a los servicios, aunque también se encuentran en ella algunas actividades industriales que no alteran, a pesar de su significación en el conjunto provincial, la especialización terciaria de la ciudad. Con un tamaño de 162.000 habitantes en el momento del estudio, si se considera todo el territorio circundante que constituye su área de influencia y que se sitúa en un alcance aproximado de unos 30 kilómetros, se superaban los 208.000 habitantes.

La expansión superficial de la ciudad progresó lentamente en la segunda parte del siglo XX, tal como corresponde a un núcleo de pequeño tamaño y moderado dinamismo económico siguiendo las mismas pautas que se aprecian en otras regiones meridionales del país. Sus funciones como ciudad de servicios de un territorio rural configuran su carácter y este contexto determina su moderado crecimiento. Al empezar la década de los 80 se aprecia, más allá de la aparición de una primera corona periférica por donde se iba ampliando la ciudad desde los años 50 (García, 1990), una incipiente colonización del espacio de naturaleza esencialmente rural que rodea a la ciudad. Es el resultado de la aparición en el campo circundante de numerosas residencias secundarias. En unos casos son construcciones aisladas, producto de la evolución de antiguas explotaciones agrarias que cambian de uso, y en otras ocasiones, surgieron como urbanizaciones residenciales, en general, al margen de la legalidad. Por sus caracteres se asemeja a lo que Dematteis en otra escala ha considerado como el «jardín de la ciudad» (Dematteis, 1998), que tiene

6 La estructura organizativa del Estado español se basa en las 17 comunidades autónomas (más dos ciudades autónomas, Ceuta y Melilla), divididas en provincias que, a su vez, se componen de municipios. Por debajo de este umbral aparecen entidades menores, sin capacidad de gobierno local propio, como las pedanías.

funciones productivas en muchos casos, y que encuentra un cierto equivalente en los jardines urbanos de la ciudad socialista, aunque allí presenta matices específicos.

A partir de los años 90, se evidencia el inicio de una etapa con otros caracteres. En primer lugar se producen novedades en cuanto a la escala espacial, ya que las nuevas urbanizaciones, gracias a las posibilidades que ofrece el automóvil, se extienden por el territorio a unas distancias mucho mayores que en épocas anteriores. Además, las construcciones no son ya, como antes, residencias secundarias ocupadas solo durante parte del año, sino que se trata de nuevas viviendas permanentes. Aparecen desarrollos urbanos que amplían la superficie de las pedanías y de los pequeños municipios rurales ya existentes, situados en un radio de menos de 30 kilómetros, lo que permite el desplazamiento diario a la ciudad principal, donde mayoritariamente se encuentran los puestos de trabajo de la población. Puede considerarse como una ampliación del alcance de los desplazamientos que tradicionalmente se han producido entre los barrios y el centro urbano, con la diferencia de que estas nuevas «barriadas» se encuentran alejadas 10, 20 o 30 kilómetros del núcleo principal. La tercera novedad estriba en la homogeneidad paisajística que se deriva de esta nueva fase. A la variedad constructiva del periodo anterior, donde las «parcelas» o las «huertas» de la zona suburbana resultaban de la adaptación individual de los tradicionales modelos rurales y por tanto mostraban algunas especificidades locales, se opone ahora la promoción de modernas urbanizaciones que siguen idénticos cánones arquitectónicos a los que se repiten en todo el conjunto europeo. La edificación de adosados con modelos repetitivos comparte imágenes con lo aparecido en muchos otros países de Europa, incluido Polonia, y es difícil distinguir en un paisaje urbano de este tipo algún rasgo particular que se asocie con herencias locales.

Entre los rasgos que sirven para identificar este proceso de expansión, la dispersión es el más evidente. Nuevos usos industriales y de servicios, pero sobre todo la aparición de numerosos barrios residenciales de baja densidad, dan lugar a una urbanización de carácter discontinuo. Este rasgo de la evolución reciente es específico de la capital provincial frente a lo que ocurre en otras ciudades más pequeñas de la provincia. Como consecuencia de la euforia constructiva que caracteriza todo el periodo del boom inmobiliario, la iniciativa privada ha favorecido la aparición de un tejido fragmentado, y los dos rasgos, dispersión de la urbanización y fragmentación de las unidades urbanizadas, se han hecho manifiestos. La llegada de la crisis frenó algunos megaproyectos que pretendían crear «islas urbanísticas» en suelo rural, lo que hubiera permitido a los promotores obtener importantes beneficios, aprovechando las preferencias de los consumidores por las viviendas unifamiliares. La desconcentración de las actividades productivas, que se alejan del casco urbano y se localizan siguiendo los ejes determinados por las principales carreteras, se ha iniciado en este periodo (según se comprueba por el aumento de superficie de suelo dedicado a los servicios y a la industria en toda el área suburbana). Lo mismo ocurre con la población, especialmente las familias jóvenes, que debido al menor precio de la vivienda en las nuevas urbanizaciones, se están desplazando fuera de la zona

compacta, aunque todavía sigue siendo esta la que tiene un mayor protagonismo. En cuanto a la descentralización, es decir, la pérdida de protagonismo de la ciudad central frente a la corona periférica, todavía no se han producido signos de este proceso, y por el contrario, parece que se evidencia el fenómeno antónimo. Al incrementarse el peso poblacional de los núcleos rurales del área circundante, se ha reforzado la centralidad de la ciudad como se comprueba por la intensificación de la movilidad laboral, con una tendencia centrípeta, de la población que reside en la periferia. Son significativas las cifras de empleo industrial, que demuestran que la capital concentra el 80% del empleo de la zona, en especial, debido a la industria y los servicios.

4.3. Un modelo compartido: la ciudad de baja densidad

La comparación de ambas ciudades, y de los parámetros que caracterizan la forma que adquiere el nuevo proceso de urbanización de sus periferias (a partir de la dispersión, desconcentración, descentralización y fragmentación de los nuevos desarrollos), nos permite establecer que tanto en el caso español como en el polaco se pueden considerar manifestaciones del mismo proceso. En las ciudades estudiadas la evolución reciente ha propiciado la aparición de espacios urbanizados de carácter discontinuo y el análisis realizado demuestra que se trata de un proceso que va más allá de la intensificación de una tendencia que ya existía en el pasado (manifiesta en las urbanizaciones y construcciones aisladas que proliferaron en sus franjas suburbanas desde épocas anteriores) y que afecta no solo al espacio residencial, sino al industrial y de servicios, pero que todavía no ha generado más que una incipiente fase de fragmentación urbana.

De las cinco características morfológicas de la expansión, la dispersión de la urbanización es el aspecto más destacado y que más está contribuyendo al cambio de las estructuras urbanas. Muchos de estos nuevos desarrollos son residenciales y en ellos predominan las barriadas de viviendas unifamiliares. También se constata el inicio de la desconcentración tanto de actividades como de la población. Sin embargo, todavía no se ha producido una inversión de las tendencias centralizadoras que han hecho primar el modelo de organización compacta, y que permiten mantener la primacía funcional de estas ciudades medias en su territorio, porque aún son incipientes las expresiones de la descentralización, y la fragmentación del tejido urbano que se produce no parece que haya cambiado el esquema dominante.

En definitiva, el cambio más importante detectado se relaciona con los efectos que provoca en el territorio la difusión de las tipologías residenciales de baja densidad. Estas estaban presentes en la urbanización anterior a la década de los 90 en ambos casos, pero su presencia se ha generalizado debido a las preferencias de la población por este modelo de hábitat. Las peculiaridades territoriales han quedado en segundo plano o han actuado en el mismo sentido, que ha impulsado la demanda de adosados o unifamiliares. La as-

piración de las familias por acceder a una de estas viviendas en el caso polaco se ha visto incentivada por las limitaciones de la construcción en la época socialista, y en nuestro país, por la euforia del crecimiento económico de la España anterior a la crisis.

El término *urban sprawl* se ha generalizado para definir el nuevo desarrollo urbano no planificado, que se caracteriza por la mezcla de usos de suelo de baja densidad en las franjas periféricas de las ciudades (EEA, 2006). Su uso se ha extendido siguiendo el modelo que se impone en Estados Unidos, desde principios del siglo pasado, por la rápida expansión de las tramas de baja densidad, asociadas a la preferencia de la población por las viviendas unifamiliares rodeadas de jardín, tan características del modo de vida americano.

La imagen de los nuevos barrios residenciales, como expresión de lo que ha sido llamado como urbanización (Muñoz, 2008), ha recibido los calificativos de repetitiva, banal, clónica, estandarizada y otros similares. Es difícil encontrar diferencias significativas entre las nuevas barriadas de Płock o Albacete. El carácter *replicante* de tales barriadas se deduce de considerar aspectos como los materiales de construcción, el número de plantas o el estilo de las edificaciones. En algunas ocasiones se han edificado viviendas aisladas, cercadas y ocupadas por personas que disponen de altos ingresos, y exhiben una cierta individualización de la edificación. Pero en general están más extendidas las urbanizaciones de adosados o de casas pareadas, que dan lugar a conjuntos residenciales muy homogéneos desde el punto de vista visual. Son las viviendas reclamadas por población de clase media o media-alta, que es la que puede pagar los precios que alcanzan estas edificaciones, lo que da lugar a que se aprecien procesos de segregación urbana. El suelo por el que se extiende la urbanización queda cerrado por vallas o muros, que señalan los límites con el espacio público (algo que no siempre se produce en la ciudad del suburbio americano). Las edificaciones suelen constar de dos o incluso tres plantas (en caso de contar con sótano o buhardilla), y los materiales empleados son muy parecidos en España y Polonia. Solo la necesaria adaptación a las condiciones locales (por ejemplo, la mayor pendiente de los tejados debido a la lluvia y la nieve en la zona centroeuropea) introduce una mínima diversidad morfológica entre los dos ámbitos, una vez que se han perdido la impronta de la edificación tradicional y sus características específicas en cada territorio geográfico. Así, en Polonia a la construcción en madera, todavía visible en algunas casas antiguas, le ha sucedido, también por motivos prácticos y de seguridad, el empleo del ladrillo y el cemento como en otros lugares.

La desaparición de la imagen específica de cada uno de los territorios es la consecuencia de este proceso, ya que los modelos constructivos tradicionales se han visto muy modificados o incluso totalmente sustituidos por estos diseños estandarizados.

5. A modo de conclusión: el reto de la dispersión

La constatación de la dispersión o del inicio del llamado *urban sprawl* en las ciudades medias de dos ámbitos europeos, tal como se deduce de los ejemplos de Albacete y Płock, plantea diversos retos.

En todo caso es preciso completar el análisis de este proceso. La crisis financiera, sus repercusiones especialmente en España, y la consiguiente ralentización de la actividad y también de la expansión urbana, hacen que haya que esperar a la recuperación para poder confirmar el alcance de los nuevos modelos en estas ciudades medias. La imagen de las nuevas viviendas abandonadas, ya que han quedado a medio construir en medio del campo circundante, es la estampa que evidencia el fin de un ciclo. Esta circunstancia, dada la descontrolada extensión de la ciudad que se ha producido en el periodo del urbanismo expansivo, puede ser considerada como una oportunidad para calibrar los impactos negativos que aquel ha tenido, así como para redefinir el marco organizador que permita asegurar la sostenibilidad del crecimiento urbano en el futuro. El clamor en Polonia reclamando que la administración asuma su olvidado papel como garantía de la racionalidad de la planificación es una muestra de esta necesidad.

Bibliografía

- BELLET, C. (2007): «Los nuevos espacios residenciales. Estructura y paisaje», en AGE, *Espacios públicos y espacios privados. Un debate sobre el territorio*, AGE. UC, Bilbao, Gobierno de Cantabria.
- BORJA, J. (2003): *La ciudad conquistada*, Madrid, Alianza.
- BURRIEL, E.; (2008): «La década prodigiosa del urbanismo español, 1997-2006». X Coloquio Internacional de Geocrítica. Diez años de cambio en el mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008, Barcelona, Universidad de Barcelona.
- CRUZ, M. (2013): «El contexto de la ciudad difusa desde la realidad de las ciudades medias y pequeñas», en CEBRIÁN, F.; PANADERO, M. (2013): *Ciudades medias. Formas de expansión urbana*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- CZERNY, M. (2013): «La emergencia del fenómeno de la ciudad difusa en Polonia», en CEBRIÁN, F.; PANADERO, M. (2013): *Ciudades medias. Formas de expansión urbana*, Madrid, Biblioteca Nueva.
- CZERNY, A.; CZERNY, M. (2014): «Suburbanization or Chaotic Encroachment upon Agricultural Land within Poland's Small and Medium-Sized Towns, As Exemplified by Puławy», en CZERNY, M.; HOYOS, G. (ed.): *Suburbanization Versus Peripheral Sustainability of Rural-Urban Aras Fringes*, Nueva York, Nova Publishers, pp. 161-191.

- CEBRIÁN, F.; PANADERO, M. (2013): *Ciudades medias. Formas de Expansión urbana*, Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, 246 p.
- CEBRIÁN, F. (2007): «Ciudades con límites, ciudades sin límites. Manifestaciones de la ciudad difusa en Castilla-La Mancha», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, vol. 43, pp. 221-240.
- DÉGORSKA, B. (2012): «Spatial Growth Of Urbanised Land Within The Warsaw Metropolitan Area In The First Decade Of The 21st Century», en *Geographia Polonica*, vol. 85, nº 3, pp. 77-95.
- DEMATTEIS, G. (1998): «Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas», en MONCLÚS, F. J. (ed.): *La ciudad dispersa*, Barcelona, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.
- EUROPEAN ENVIRONMENTAL AGENCY (2006): «Urban Sprawl in Europe. The ignored challenge», EEA Report, nº 10/2006. Disponible en: http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf/view, [consulta: 20/01/2015].
- GANAU, J.; VILAGRASA, J. (2003): «Ciudades medias en España: posición en la red urbana y procesos recientes», en CAPEL, H.: *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*, Mediterráneo Económico, nº 3, Barcelona.
- GARCÍA, C. (1990): *La periferia de la ciudad de Albacete*, Albacete, IEA, p. 169.
- GARCÍA, C.; PANADERO, M. (2013): «Las variantes morfológicas de la difusión urbana en ciudades medias de España, Estados Unidos y Polonia», en CEBRIÁN, F.; PANADERO, M. (2013): *Ciudades medias. Formas de Expansión urbana*, Madrid, Biblioteca Nueva, pp. 209-246.
- GENERALITAT VALENCIANA (2009): *Metas+propuestas de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana*, Valencia, Generalitat Valenciana, 2009a. <http://www.cma.gva.es/web/indice.aspx?nodo=65589&idioma=C>, [consulta: 28-12-2014].
- HALL, P (1998): «Redefining Europe's cities», en BELLET, C.; LLOP, J. M. (1998): *Ciudades intermedias. Urbanización y sostenibilidad*, Lleida, Editorial Milenio.
- INDOVINA, F. (1998): «Algunes consideracions sobre la "ciutat difusa"», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, nº 33, pp. 21-32.
- KALAMUCKA, W.; KALAMUCKI, K.; ŁOBODA, A.; FILIPEK, M. (2014): «Changes of Settlement in Lublin and Its Suburban Regions in the Last 40 Years», en CZERNY, M.; HOYOS, G. (ed.): *Suburbanization Versus Peripheral Sustainability of Rural-Urban Areas Fringes*, Nueva York, Nova Publishers, pp. 71-88.
- LISOWSKI, A. (2002): «Urban sprawl: european patterns, environmental degradation and sustainability», Urbs pandend, Ljubljana Meeting.
- LÓPEZ DE LUCIO, R. (1993): *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*, Valencia, Universidad de Valencia.

- LUMASEC URBACT (2008): «Ocurrence of urban sprawl and information for sustainable land use management», LUMASEC (Land Use Management for Sustainable European Cities), Thematic Report 1.
- MINISTERIO DE FOMENTO (2013): *Áreas urbanas +50. Información estadística de las grandes áreas urbanas españolas, 2012*, Ministerio de Fomento.
- MONCLÚS, J. (1998): *La ciudad dispersa. Urbanismo, ciudad, historia*, Barcelona, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, pp. 177-204.
- MUÑOZ, F. (2008): *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, p. 215.
- NEL-LO, O. (2004): «Contra la dispersión, intensidad. Contra la segregación, ciudad», en ROMERO, J.; FARINÓS, J. (ed.): *Ordenación del territorio y desarrollo territorial*, Asturias, Ediciones Trea, pp. 261-285.
- TROITIÑO, M. A. (2006): «Las áreas urbanas», *Atlas estadístico de las áreas urbanas de España, 2006*, Ministerio de la Vivienda, Madrid.
- WÓJTOWICZ, M.; KUREK, S.; GAŁKA, J. (2014): «Suburbanization in the Krakow Metropolitan Region (KMR) in the Years 1995-2010», en CZERNY, M.; HOYOS, G. (ed.): *Suburbanization Versus Peripheral Sustainability of Rural-Urban Aras Fringes*, Nueva York, Nova Publishers, pp. 123-146.

8

LA PLANIFICACIÓN EN EL ECUADOR, DEL LETARGO A LA REVOLUCIÓN TERRITORIAL. UNA APROXIMACIÓN DESDE LA PRÁCTICA

JUAN CARLOS SANDOVAL VÁSQUEZ

Universidad Central del Ecuador, Quito, Ecuador

Introducción

El ordenamiento territorial es considerado actualmente un factor relevante para la consecución del buen vivir de los ecuatorianos; surge así, al amparo de un renovado marco normativo, la primera generación de planes de ordenamiento territorial que involucra a todos los niveles de gobierno (gobiernos regionales, provinciales, municipales y parroquiales), denominados Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) y abarca la totalidad del territorio ecuatoriano, debiéndose generar alrededor de 1.400 planes entre 2011 y 2013, la gran mayoría aprobados y hoy en una fase de ajuste hasta agosto de 2015.

Esta experiencia generó el momento adecuado para acercarnos a los gobiernos locales municipales en plena actividad planificadora, es así que en el año 2013 se desarrollan dos cursos de Planificación y Ordenamiento Territorial para Ciudades Intermedias del Ecuador, esfuerzo conjunto desarrollado entre la Cátedra UNESCO, de la Universitat de Lleida (UdL-CIMES), ONU Hábitat Ecuador, el Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda y el Instituto de Investigación y Posgrado de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (FAU) de la Universidad Central del Ecuador (UCE), donde participaron funcionarios municipales responsables de la planificación de 35 municipios del país, quienes al final elaboraron quince planes base: «Documento de planificación urbanísti-

ca y/o física, que incluye los principios y criterios tanto del desarrollo sostenible como de la planificación estratégica. Sencillo y ágil que no limita, sino al contrario, habilita para etapas posteriores de planificación más compleja» (Llop, Documento guía Plan Base 2010).

Con la información aportada y los resultados de la formación, posteriormente, en el entorno de la Maestría en Planificación Local y Regional de la FAU-UCE, se realiza una sistematización y análisis de la información obtenida, parte de la cual se expone en este trabajo.

El documento inicia con una visión panorámica del estado actual de la planificación en el Ecuador, para luego decantarnos en el presente texto en la planificación física del territorio municipal, esbozando sus contenidos a través del estudio de dos planes aprobados, posteriormente descendemos a una escala urbana y nos acercamos a las ciudades medias y pequeñas, en donde gracias al trabajo de los planes base realizados pretendemos enfocarnos en la ocupación urbana a través de los límites urbanos, las densidades existentes y las propuestas realizadas.

1. El momento actual de la planificación territorial

En lo referente a la planificación territorial el Ecuador, a pesar de cinco décadas de historia, muy poco ha generado como lecciones aprendidas y sobre todo como herramientas e instrumentos de soporte. Hoy se está experimentando un proceso fundamental que marcará un punto de inflexión en lo referente al ordenamiento de sus territorios.

1.1. La Estrategia Territorial Nacional

Con el Plan Nacional de Desarrollo (PND) surge la Estrategia Territorial Nacional, la cual determina el conjunto de criterios y lineamientos que articulan las políticas públicas a las condiciones y características propias del territorio, y constituyen referentes importantes para la formulación e implementación de políticas sectoriales y territoriales, en concordancia con los objetivos y metas definidas en el PND. La estrategia es, adicionalmente, un instrumento de coordinación entre niveles de gobierno que debe ser complementado con procesos de planificación específicos en cada territorio.

Según la visión oficial, para tener una estrategia coherente con el desarrollo que se persigue, esta debe modificar su modelo. El impulso a una transformación de la estructura del territorio nacional requiere que las políticas públicas se articulen en busca de promover sinergias intra e interregionales y sistemas en red que favorezcan el desarro-

llo endógeno del país. Los territorios deben ser entendidos con funciones específicas y articularse de manera complementaria, sin distinciones entre lo urbano y lo rural, sino con políticas que promuevan la igualdad de oportunidades, asegurando el acceso equitativo a servicios básicos, salud, educación, nutrición o hábitat digno, entre otros aspectos. Se pretende rebasar concepciones planas que propugnan la competencia y no la complementariedad, que pretenden señalar territorios ganadores, sin comprender que no deberían existir territorios perdedores.

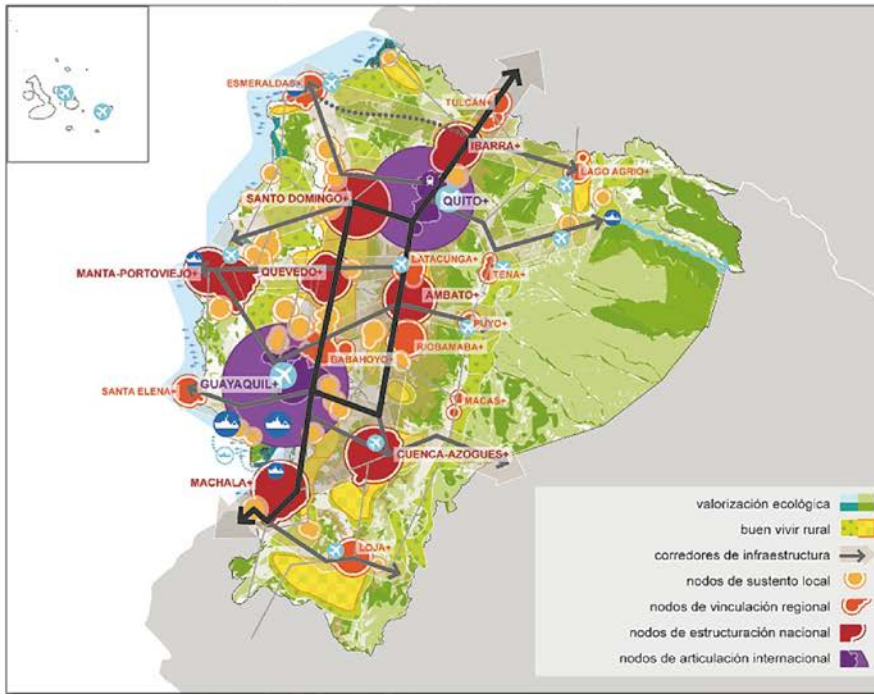
La Estrategia Territorial Nacional construye para todos los niveles de gobierno, mediante criterios y lineamientos específicos concebidos en concordancia con la Constitución y los objetivos del PND, esto permite encaminar las acciones públicas hacia resultados territoriales de impacto (PND, 2009, p. 376).

Cabe remarcar que construir un país territorialmente equitativo, seguro, sustentable, con una gestión eficaz y un acceso universal, y eficiente en servicios, solo será posible a partir de una optimización de las inversiones, acompañada de reformas político-administrativas acordes. Bajo esta perspectiva, la Estrategia Territorial Nacional se plantea desde siete temáticas:

1. Propiciar y fortalecer una estructura nacional policéntrica, articulada y complementaria de asentamientos humanos.
2. Impulsar el buen vivir en los territorios rurales y la soberanía alimentaria.
3. Jerarquizar y hacer eficientes la infraestructura para la movilidad, la conectividad y la energía.
4. Garantizar la sustentabilidad del patrimonio natural mediante el uso racional y responsable de los recursos naturales renovables y no renovables.
5. Potenciar la diversidad y el patrimonio cultural.
6. Fomentar la inserción estratégica y soberana en el mundo, y la integración latinoamericana.
7. Consolidar un modelo de gestión descentralizado y desconcentrado con base en la planificación articulada y la gestión participativa del territorio (PND, 2009, p. 377).

Para consolidar el modelo de gestión descentralizada y desconcentrada se requiere del fortalecimiento de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD), y la articulación entre los objetivos de desarrollo nacional identificados en el plan y los que persiguen los GAD. En este contexto, es fundamental el respaldo político a la formulación, aplicación y concreción de los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial, así como la implementación de espacios para la participación y la deliberación para la construcción del poder ciudadano (PND, 2009, p. 379).

FIGURA. 1 ESTRATEGIA TERRITORIAL NACIONAL



Fuente: Senplades.

1.2. El marco normativo

En 2008, la Constitución Política del Ecuador determina la obligatoriedad de la planificación del desarrollo y del ordenamiento territorial para todos los niveles de gobierno, para esto determina las competencias de cada nivel y las concurrentes. Adicionalmente, para poder articular y desconcentrar la acción pública estatal y para impulsar procesos de desconcentración administrativa del Gobierno central, crea siete zonas de planificación, el primer nivel de gobierno descentralizado, seguido de provincias, cantones y parroquias.

En 2010 se aprueban dos leyes fundamentales, el Código Orgánico de Planificación Autonomía y Descentralización (COOTAD), y el Código Orgánico de Finanzas Públicas. Entre ellos crean el marco normativo en el que se deben realizar los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial definido como:

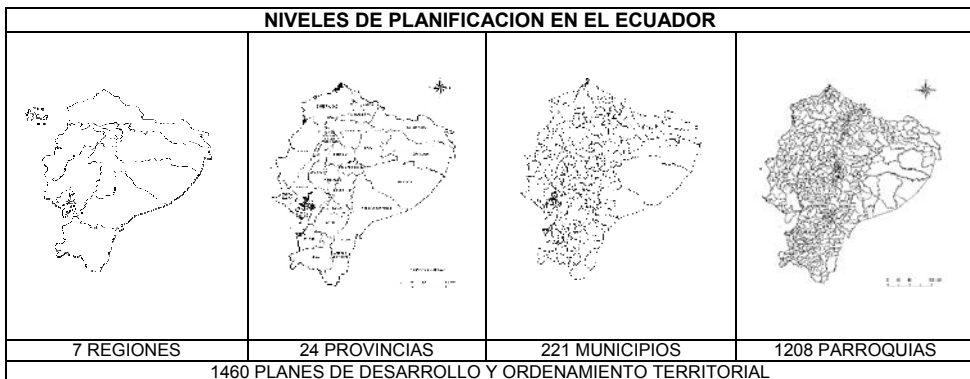
Un conjunto de políticas democráticas y participativas de los gobiernos autónomos descentralizados que permiten su apropiado desarrollo territorial, así como una concepción de la planificación con autonomía para la gestión territorial, que parte de lo

local a lo regional en la interacción de planes que posibiliten la construcción de un proyecto nacional, basado en el reconocimiento y la valoración de la diversidad cultural y la proyección espacial de las políticas sociales, económicas y ambientales, proponiendo un nivel adecuado de bienestar a la población en donde prime la preservación del ambiente para las futuras generaciones. La formulación e implementación de los correspondientes planes deberá propender al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y fundamentarse en los principios de la función social y ambiental de la tierra, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios. La planificación del ordenamiento territorial regional, provincial y parroquial se inscribirá y deberá estar articulada a la planificación del ordenamiento territorial cantonal y distrital. Los instrumentos de planificación complementarios serán definidos y regulados por la ley y la normativa aprobada por los respectivos órganos de legislación de los gobiernos autónomos descentralizados» (COOTAD, 2011, p. 128).

«El ordenamiento territorial tiene por objeto complementar la planificación económica, social y ambiental con dimensión territorial; racionalizar las intervenciones sobre el territorio; y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, a través de los siguientes objetivos:

- a. La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo en función de los objetivos económicos, sociales, ambientales y urbanísticos;
- b. El diseño y adopción de los instrumentos y procedimientos de gestión que permitan ejecutar actuaciones integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio; y,
- c. La definición de los programas y proyectos que concreten estos propósitos (COOTAD, 2011, p. 129).

FIGURA 2. NIVELES DE GOBIERNO



Fuente: elaboración propia.

En el año 2010 se aprueba también la Ley Orgánica de Participación Ciudadana, que regula la participación y la garantiza de manera general y también de manera particular para el proceso de la planificación territorial, mencionando que solo con el aval de la comunidad se pueden aprobar los planes.

El ordenamiento territorial pasa a constituirse en una política pública. Con este marco normativo se deben realizar 1.460 planes de desarrollo y ordenamiento territorial, la gran mayoría de los cuales están aprobados y hoy en proceso de revisión y ajustes.

1.3. Herramientas e instrumentos

- Las guías

Para afrontar este enorme esfuerzo de producción de planes, la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) elabora dos documentos, Guía de contenidos y procesos para la elaboración de planes de desarrollo y ordenamiento territorial de provincias, cantones y parroquias, y Guía para la formulación participativa de los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, documentos que son acogidos por la mayor parte de gobiernos descentralizados

- Sistema Nacional de Información (SNI)

Sin lugar a dudas, la carencia de información, su dispersión y desorganización significaba uno de los principales problemas a afrontar en la planificación. Hoy el SNI es un conjunto de datos públicos, organizados y sistematizados que aglutina información oficial estadística y cartográfica con el objeto de acceder, recoger, almacenar y transformar información relevante para la planificación. Es de libre acceso. Se puede obtener información sociodemográfica, económica, indicadores del plan nacional, mapas y planos interactivos y descargables a múltiples escalas, ortofotografías, imágenes satelitales, e incluso los planes de desarrollo y ordenamiento territorial aprobados.

Hasta aquí se ha pretendido exponer muy brevemente el marco actual que se ha generado para la planificación territorial. Para su concreción se desarrolla la que podríamos denominar la primera generación de planes de ordenamiento territorial de los gobiernos autónomos descentralizados del Ecuador. A continuación, ponemos la lente en dos de ellos.

2. Los contenidos de los planes

En este capítulo se pretende hacer una revisión de dos planes de reciente aprobación (2013). Se han elegido dos planes de desarrollo y ordenamiento territorial municipales, anotando que si bien son el tercer nivel de gobierno después de las zonas y las provin-

cias, son quienes tienen la competencia exclusiva de uso y ocupación del suelo, según el marco legal vigente.

Se pretende identificar la estructura, contenidos y ciertas particularidades. Como guía para esta revisión se abordarán los siguientes temas: estructura de los planes, la matriz biofísica del territorio, las infraestructuras y los asentamientos humanos.

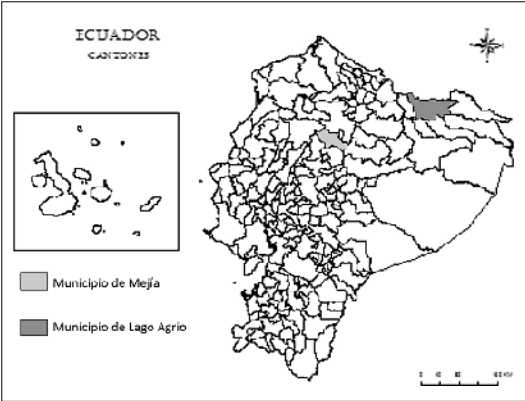
2.1. Datos generales de los territorios y estructura de los planes

El municipio de Mejía se encuentra ubicado en la parte central del país entre las cordilleras oriental y occidental de los Andes ecuatorianos.

El municipio de Lago Agrio se encuentra ubicado en la región amazónica, al noreste del país, y limita al norte con Colombia.

TABLA I. DATOS GENERALES DE LOS MUNICIPIOS

Nombre	Municipio de Mejía	Municipio de Lago Agrio
Área	1.426 km ²	3.143 km ²
Población	81.335 hab.	91.174 hab.
Densidad	57 hab./km ²	29 hab./km ²
Proyección de población a 2020	108.167	119.594
Área urbana	2.287 ha	2.778 ha
Población urbana	33.026 hab.	57.727
Densidad urbana	14,4 hab./ha	20,7 hab./ha



Fuente: elaboración propia.

Como punto de partida, es importante remarcar que los dos municipios acogen la guía para la planificación de los gobiernos autónomos descentralizados publicada por la SENPLADES, y que en ambos casos son desarrollados por consultores independientes, como la mayoría de planes desarrollados en este proceso.

En cuanto a la estructura de los planes, la primera diferencia que se encuentra es que mientras el documento del municipio de Mejía se divide en dos partes, el PD y el POT, el municipio de Lago Agrio realiza un solo documento, el PDOT.

TABLA 2. ESTRUCTURA DE LOS PLANES

Estructura Plan D y OT municipio de Mejía Horizonte temporal 2025	Estructura Plan D y OT municipio de Lago Agrio. Horizonte temporal 2030
Introducción: Antecedentes Marco Legal Caracterización y datos generales Diagnóstico Sistemas vinculados al desarrollo Sistema ambiental Sistema económico Sistema sociocultural Sistema político-institucional Sistemas vinculados al OT Sistema de espacios abiertos Sistema de asentamientos humanos Sistema de movilidad, energía y conectividad Diagnóstico integrado (conclusiones) Modelo territorial actual Propuesta para el desarrollo Visión del territorio Objetivos estratégicos Políticas, programas y proyectos Propuesta para el OT Sistema de espacios abiertos Sistemas de asentamientos humanos Sistema de movilidad, energía y conectividad Programas y proyectos Modelo de gestión	Introducción: Antecedentes Marco Legal Caracterización y datos generales Diagnóstico Sistema ambiental Sistema económico Sistema sociocultural Sistema político-institucional Sistema de asentamientos humanos Sistema de movilidad, energía y conectividad Modelo territorial actual Imagen objetivo Modelo actual del territorio Líneas, estrategias y políticas de acción Línea estratégica social Línea estratégica ambiental Línea estratégica económica Programas y proyectos Visión territorial Modelo tendencial Zonas homogéneas Bloques de planificación Modelo territorial deseado Programas y proyectos Modelo de gestión

Fuente: elaboración propia.

Como se puede observar, la estructura básica de los planes es muy similar, y seguramente la podremos encontrar en la gran mayoría de planes realizados en estos tres

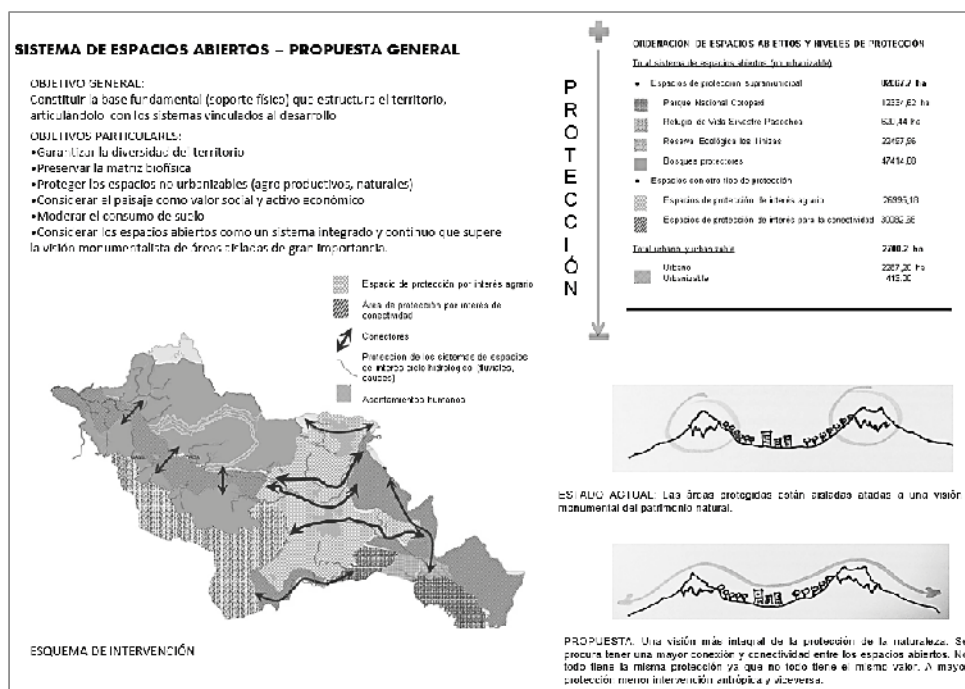
últimos años, por la adopción de la guía oficial, además de cumplir con la ley orgánica respectiva que determina los contenidos mínimos de los planes.

Una particularidad que se observa en el plan de Mejía es la incorporación del sistema de los espacios abiertos. Esto se debe a que se toma como referente el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona aprobado en 2010, cuya influencia se puede leer en el desarrollo del plan.

2.2. La morfología del territorio

En los dos planes, el análisis de esta capa se desarrolla a través del sistema ambiental en el caso de Lago Agrio, y del sistema ambiental y de espacios abiertos en Mejía. Se trabaja con cartografía básica a escala 1:50.000, se emplean mapas de usos de suelo, geológicos, de zonas de vida, de pendientes, de microcuencas, ecosistemas naturales y potencialidades.

FIGURA 3. PROPUESTA DE ESPACIOS ABIERTOS PDOT GAD MEJÍA



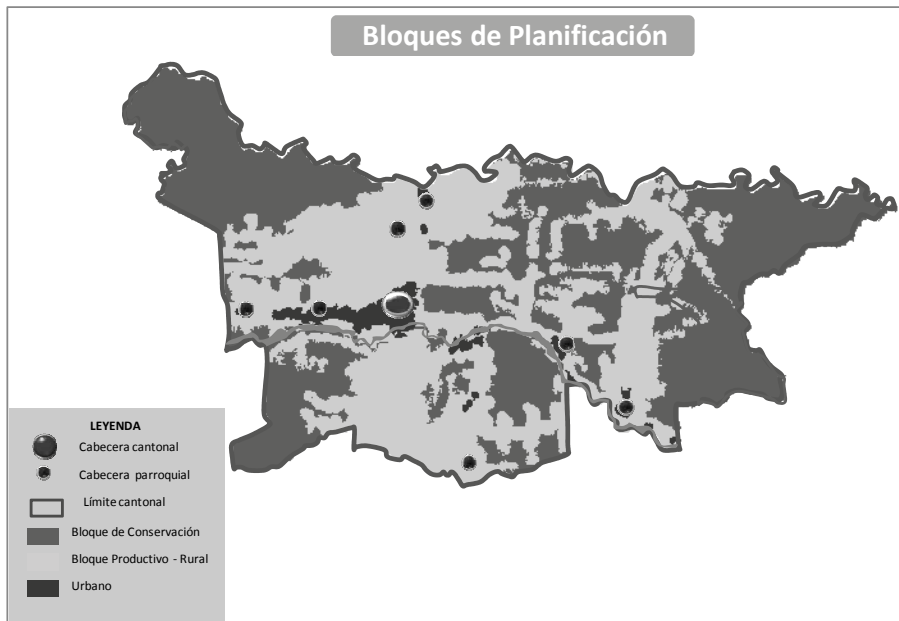
Fuente: PDOT GAD Mejía.

En cuanto a la propuesta, el plan de Mejía desarrolla un esquema que integra las áreas de protección supramunicipales con nuevas áreas de protección, áreas de protección agraria y áreas de importancia para la conectividad; define los objetivos, los límites de cada área (este esquema va acompañado de la respectiva definición y caracterización de los distintos espacios y de la regulación general); define los niveles de protección, las edificaciones y usos que se desarrollarán en cada zona; se plantea también los vínculos y jerarquías que existirán con la planificación supramunicipal, urbana y sectorial, y al final propone los programas y proyectos que se deberán desarrollar, entre los principales: plan de uso y ocupación del suelo, plan de movilidad y transporte, inventario del patrimonio natural y cultural, sistema comunitario de protección patrimonial, plan de reforestación, creación del área industrial y plan turístico.

En cuanto al plan de Lago Agrio, se desarrolla un primer esquema que divide el territorio en tres zonas homogéneas, denominándolas: de conservación, rural- productiva y urbana. Con este referente se efectúa la división en bloques de planificación: el bloque de conservación, el bloque productivo-rural y el bloque urbano. En este sentido, su representación es muy general y esquemática, determinando la necesidad de profundización de cada bloque en el futuro.

Se realiza un tercer esquema, denominado político-ambiental, en el que se ubican los proyectos estratégicos que se consideran necesarios para el sistema ambiental.

FIGURA 4. PROPUESTA DE BLOQUES DE PLANIFICACIÓN PDOT GAD LAGO AGRIO



Fuente: PDOT GAD Lago Agrio.

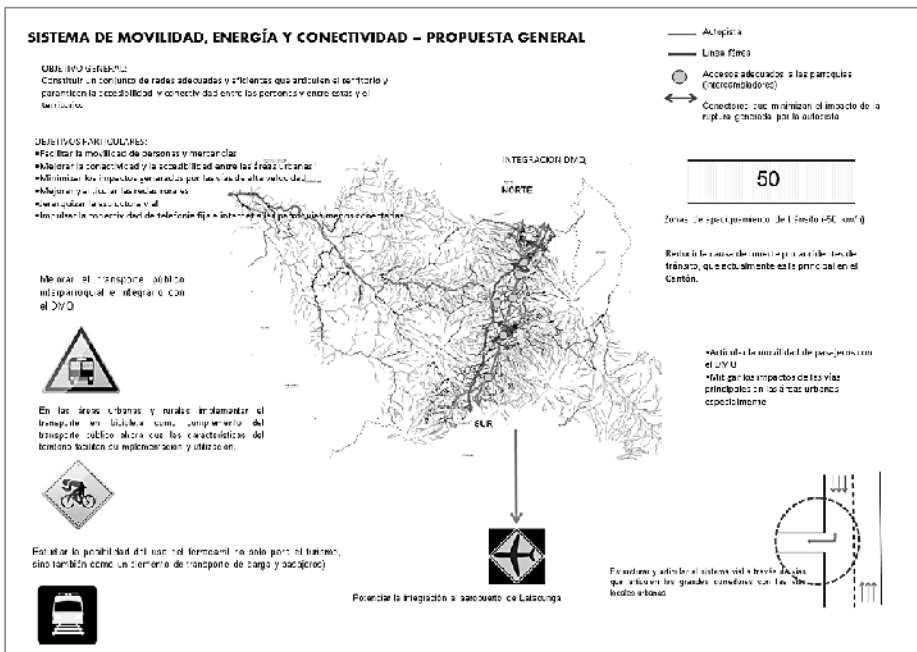
Los planteamientos, en ambos casos, si bien están claros, son excesivamente esquemáticos. Para superar este esquematismo, endosan el desarrollo de su precisión a futuros planes, como el Plan Rural del Cantón, el Plan de Uso y Ocupación del Suelo, el desarrollo del catastro rural, el plan de manejo de áreas naturales, plan de tratamiento de ríos, lagunas y quebradas, y el plan de protección ambiental de extracción petrolífera, entre otros.

2.3. Las infraestructuras

Lo referente a las infraestructuras, los dos planes lo abordan en el sistema de movilidad, energía y conectividad, sin embargo prácticamente no se desarrolla este tema y su responsabilidad es endosada a la planificación provincial.

El plan de Mejía propone un esquema que plantea objetivos haciendo énfasis en mejorar la accesibilidad a todas las áreas urbanas; propone nodos, denominados intercambiadores para cada poblado; propone un plan mancomunado para la rehabilitación e implementación de la vía férrea; propone límites de velocidad no superiores a 50 km en el paso de la autopista por áreas urbanas, y el estudio de ciclovías en estos núcleos, además de la extensión de redes de telefonía fija y conexión a internet a los núcleos poblados.

FIGURA 5. PROPUESTA SISTEMA DE MOVILIDAD, ENERGÍA Y COMUNICACIÓN, PDOT GAD MEJÍA



Fuente: PDOT GAD Mejía.

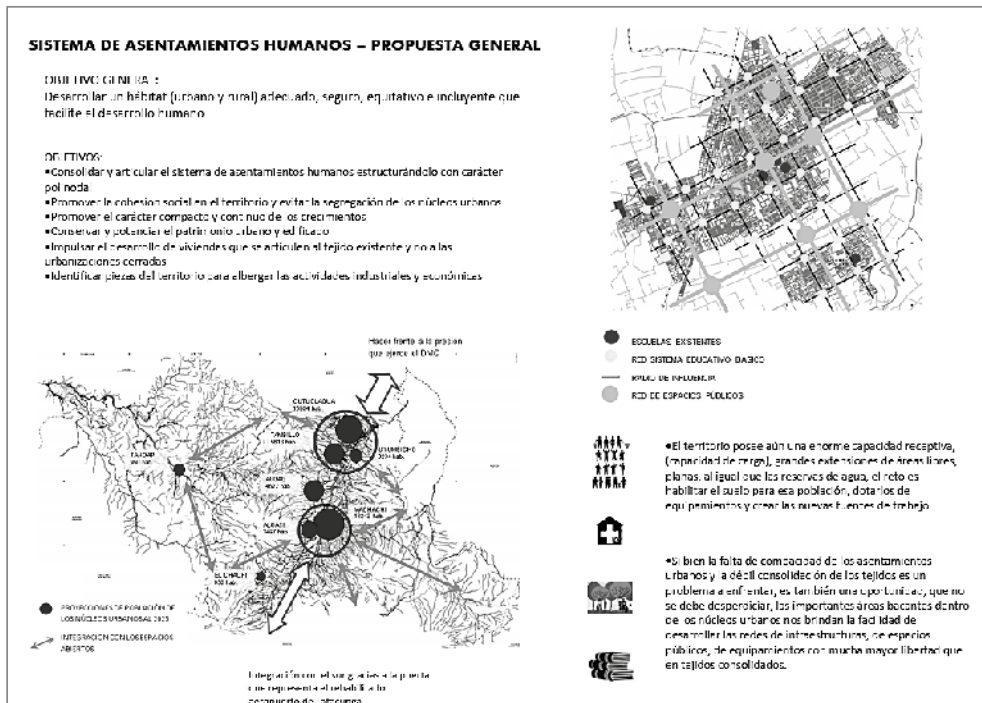
El plan de Lago Agrio no aborda directamente el tema de las infraestructuras. Propone una lista de proyectos a desarrollar, como la rehabilitación del aeropuerto, el plan de movilidad cantonal, el plan maestro de electrificación y conectividad, y el plan maestro de agua potable y alcantarillado.

2.4. Asentamientos humanos

A diferencia de las infraestructuras, los asentamientos humanos son de competencia exclusiva del gobierno municipal.

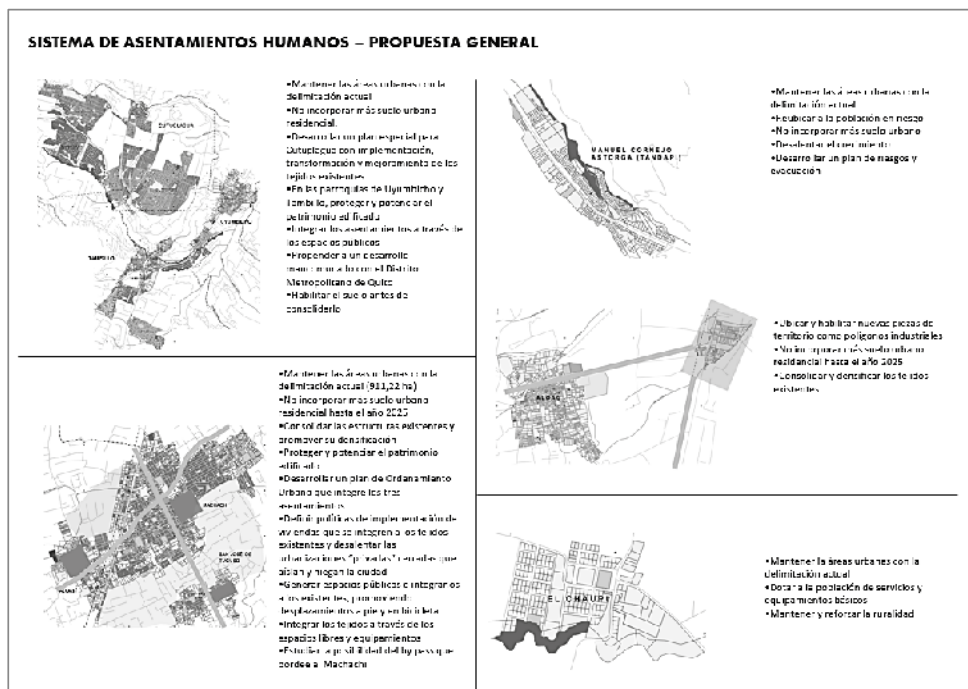
En Mejía se trabaja el tema a diferentes escalas. La primera es la red o relación de asentamientos. Con forma de esquemas se plantean vínculos y objetivos para integrar y relacionar los poblados. En una segunda escala se trata cada asentamiento, se definen las estrategias y directrices que deberá seguir cada núcleo. Y a otra escala se definen algunos proyectos, a modo de guías, a ser desarrollados dentro de estos núcleos y en lugares específicos.

FIGURA 6. PROPUESTA SISTEMA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, PDOT GAD MEJÍA



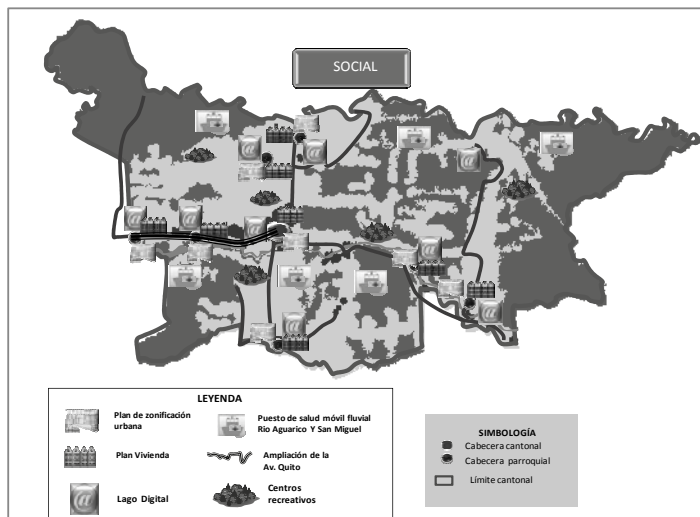
Fuente: PDOT GAD Mejía.

FIGURA 7. PROPUESTA SISTEMA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, NÚCLEOS, PDOT GAD MEJÍA



Fuente: PDOT GAD Mejía.

FIGURA 8. PROPUESTA SISTEMA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, PDOT GAD LAGO AGRIO

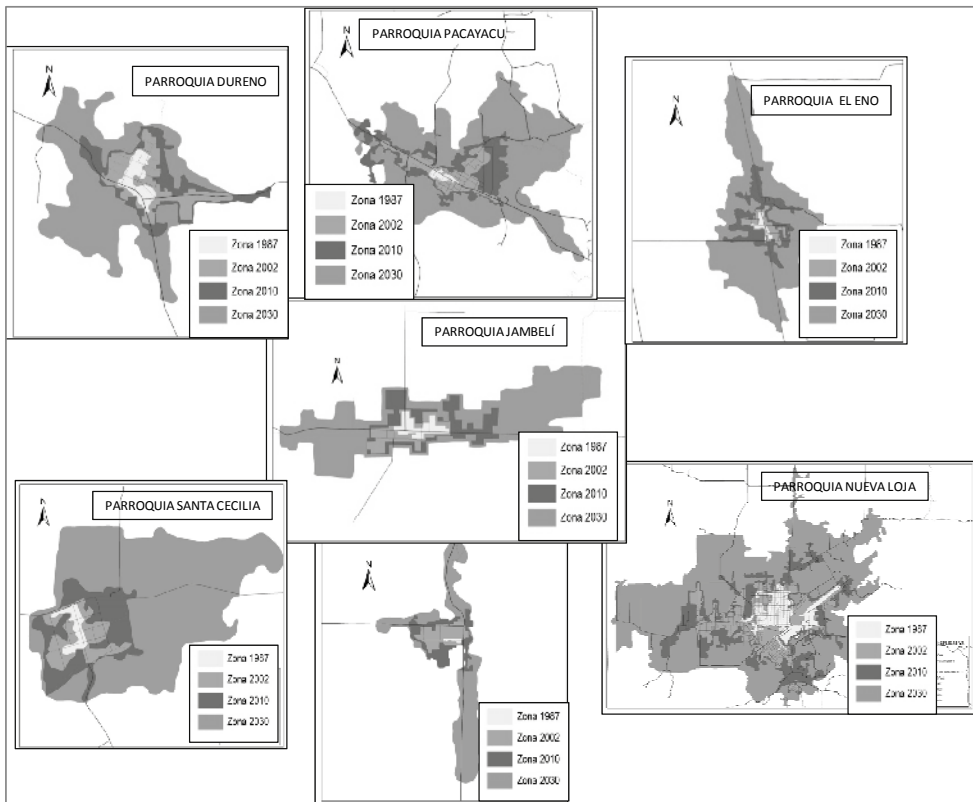


Fuente: PDOT GAD Lago Agrio.

El plan del municipio de Lago Agrio propone a través de dos esquemas las actuaciones en el territorio en lo referente a los asentamientos humanos. Ubica e identifica los poblados en los que deben desarrollar planes de zonificación urbana, planes de vivienda, inserción de equipamientos de salud y de centros recreativos.

En cada núcleo urbano define sus límites urbanos y urbanizables proyectados a 2030, adicionalmente propone mediante un esquema de la ciudad principal, Nueva Loja, la clasificación del suelo, y propone los proyectos al interior de la ciudad.

FIGURA 9. PROPUESTA SISTEMA DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, NÚCLEOS, PDOT GAD LAGO AGRIO



Fuente: PDOT GAD Lago Agrio.

En cuanto a la morfología del territorio, los dos planes prestan atención a la forma y a la matriz biofísica del territorio, ambos dividen al territorio en áreas homogéneas relacionadas con la aptitud del suelo, permitiendo fragmentar el territorio en unidades de actuación y regulación menores, sin embargo se llega a grandes zonas homogéneas,

entre cuatro y cinco zonas, muy generales, que si bien están debidamente justificadas, son esquemáticas y orientativas; se ha perdido la escala del trabajo, carecen de la precisión necesaria.

Algo importante a destacar es que los dos municipios incorporan niveles de protección adicionales al Sistema Nacional de Áreas Protegidas e incorporan como áreas a proteger también las agroproductivas. Definen su jerarquía, pues declaran sus directrices vinculantes para el planeamiento urbano y sectorial, y proponen el desarrollo de planes de gestión de riesgos, competencia también superior.

Aparentemente existirían fricciones por las competencias del tratamiento de las infraestructuras, o por lo menos por la falta de integración entre los planes provinciales y municipales. Los dos municipios se limitan a proponer proyectos futuros a ser desarrollados.

En cuanto a los asentamientos humanos, los planes definen sus áreas urbanas y sus crecimientos, y determinan las estrategias para cada núcleo. Salta aquí una diferencia importante a resaltar, y es que a pesar de que los dos municipios tienen áreas urbanas similares, y tasas de crecimiento similares también, proponen estrategias diferentes. Mejía no propone un crecimiento de sus límites urbanos, al contrario, propone la reducción de algunos de ellos; Lago Agrio propone un crecimiento extensivo a pesar de que actualmente presenta una baja densidad, 20 hab./ha.

Los dos planes desarrollan una zonificación urbana general, proponen el desarrollo futuro de un plan de uso y ocupación de suelo, para entrar a la escala urbana, que dicho sea de paso parece ser el principal vacío existente, pues al no existir una normativa que regule la planificación y gestión urbana, los planes no han entrado a trabajar a esta escala, y cuando lo han hecho ha sido de manera esquemática con gráficos indicativos sin escalas. La relación entre la escala territorial y la urbana no está clara y, por tanto, tampoco resuelta.

En cuanto a los proyectos, se los puede dividir en dos tipos: los proyectos considerados estratégicos, identificados y ubicados en planos esquemáticos, y el listado de planes, programas y proyectos, en los que aparece una larga lista que parece servir también como un reducto para salvar todo aquello que no se pudo abordar en el plan.

3. La escala urbana

En el apartado anterior se han revisado los contenidos de los planes de OT municipales, pero ¿qué pasa con la escala urbana?

Si bien el objetivo de este trabajo no pretende dar una respuesta específica a esta pregunta, se debe abordar brevemente para comprender mejor el desarrollo posterior del trabajo.

Las competencias asignadas a los gobiernos municipales y la tradición refuerzan la intención de que los llamados a planificar la ciudad, o más generalmente el espacio urbano, son los gobiernos municipales, sin que esto implique una limitación para una planificación conjunta cuando sea pertinente.

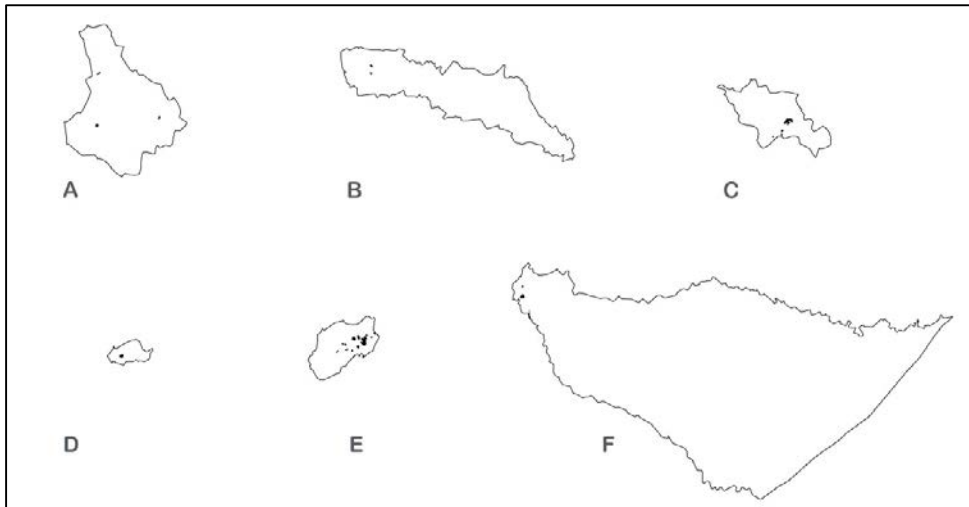
Los municipios han realizado ya los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento territorial. Estos últimos han constituido un esfuerzo por ordenar el territorio a una escala mayor a la urbana, mientras que la planificación urbanística es aún una asignatura pendiente, fundamentalmente para las ciudades pequeñas y medias del Ecuador.

La ordenación del territorio en sentido amplio incluye el urbanismo, en sentido estricto es supraurbanístico. En todo caso, debe ser entendido como una política pública expresamente diferenciada del urbanismo, pero vinculada a él.

La planificación urbana no cuenta actualmente con un régimen jurídico específico, esto supone un importante vacío que ha contribuido a la expansión de los límites urbanos, la reducción y pérdida de suelos agrarios y naturales, además de ceder el protagonismo al mercado especulativo por un lado y al mercado informal por el otro. Actualmente está en discusión el proyecto de ley de planificación y gestión del suelo.

Antes de continuar cabe ilustrar que las ciudades medias o pequeñas del Ecuador están generalmente vinculadas a extensos territorios rurales, así el área promedio de los municipios del Ecuador está sobre los 1.000 km², incluso llegando a los 19.945 km².

FIGURA 10. SEIS MUNICIPIOS Y SUS ÁREAS URBANAS



Fuente: elaboración propia.

TABLA 3. ÁREAS MUNICIPALES Y URBANAS

	A	B	C	D	E	F
Municipio	Santa Elena	Cuyabeno	Mejía	Rocafuerte	Ambato	Pastaza
Área en km ²	3.596	3.908	1.486	3.596	1.020	19.945
Área urbana en km ²	1,72	0,27	6,14	1,57	13,87	1,23
Área urbana %	0,05	0,01	0,41	0,04	1,36	0,006

Fuente: elaboración propia según la información del IGM Ecuador.

Como se observa en la figura 6 y en tabla 3, los territorios municipales son extensos en relación a su área urbana. El área rural es muy significativa. Se hace evidente la necesidad de una planificación transescalar y multiescalar, entendiendo claro que la escala no es el tamaño de las cosas, que cambiar de escala es mucho más que ampliar o reducir, pues cada escala atiende a fenómenos diferentes, de ahí que determinar las escalas adecuadas es una cuestión clave para la planificación.

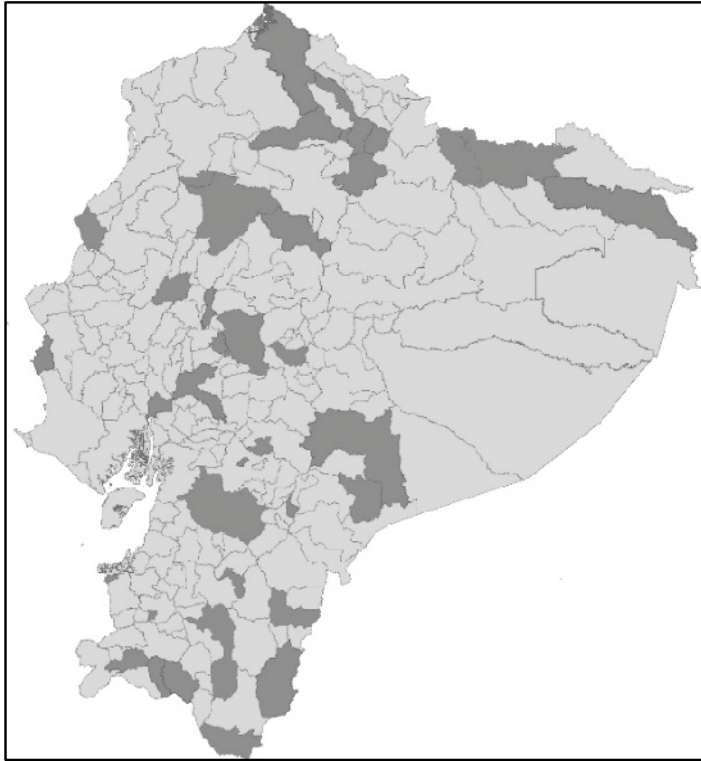
3.1. Ejercicio de planificación y ordenamiento territorial para ciudades intermedias del Ecuador

En un país donde en 2010 la población urbana ascendía al 62,77%, las ciudades intermedias son clave para organizar el crecimiento urbano y hacer que la urbanización sea fuente de desarrollo local y territorial (nota conceptual del curso, ONU Habitat Ecuador, 2013).

Fruto de la colaboración entre diversas entidades de trabajo, la Cátedra UNESCO UdL-CIMES y el Programa de trabajo UIA-CIMES, de la Unión Internacional de Arquitectos, sobre Ciudades intermedias: urbanización y desarrollo, surge la iniciativa del plan base, un documento a la vez sencillo y flexible, puesto que su realización no exige medios importantes y permite a esas ciudades hacer un estado de la cuestión de su desarrollo urbano, conducir una reflexión y definir las propuestas sobre las actuaciones prioritarias.

En el curso de planificación territorial para ciudades intermedias participaron 35 municipios, de los 221 existentes en Ecuador. Una muestra interesante y representativa: participan pequeños municipios como El Pan, de 1,730 ha y 1196 habitantes, hasta Loja, de 189.553 ha y 214.885 hab.

FIGURA 11. MUNICIPIOS PARTICIPANTES



Fuente: elaboración propia.

Como productos finales del curso se obtienen 17 planes base sobre los que posteriormente trabajamos en la Maestría en Planificación Local y Regional de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central.

Si bien el objetivo general del curso fue el mejoramiento de la capacitación de los técnicos municipales sobre métodos y herramientas de planificación de base y gestión urbana y territorial en las ciudades intermedias, también lo fue la generación de los planes base de estas ciudades para contar con documentos actuales sobre los cuales explorar los fenómenos de la ciudad.

El plan base aborda múltiples aspectos, que si bien no entraremos a describirlos por no ser nuestro cometido en este trabajo, cabe mencionar su potencial para sintetizar algo tan complejo como la planificación física de un territorio en un par de documentos en formato din-A3. Uno de ellos se lo puede observar en la figura 12.

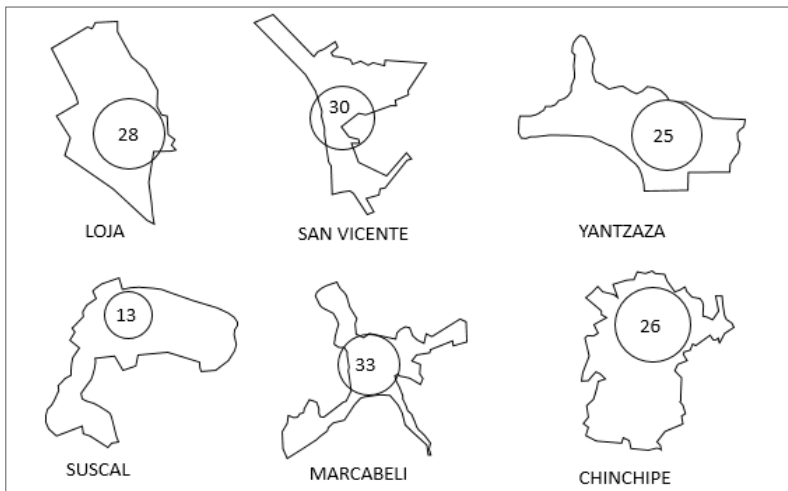
El gráfico muestra uno de los diecisiete planes base obtenidos en el curso. Este documento síntesis, que previamente tiene un trabajo analítico, permite tener una visión rápida del modelo de ciudad, y es a la vez un documento proyectual. Es importante

TABLA 4. DENSIDAD DE POBLACIÓN URBANA

PLAN BASE DE LA CIUDAD DE :		POBLACION DEL AREA DE ESTUDIO			SUPERFICIE DE SUELO			DENSIDAD POBLACIONAL Hab/Ha	
		TOTAL Hbts.	URBANA (Hbts)	%	TOTAL Has.	URBANO Has.	%	TOTAL	URBANA
1	EL PAN	1.196	486	41	1.730	99,50	5,75	0,69	4,88
2	SUSCAL	5.016	1.266	25	6.488	104,89	1,62	0,77	12,07
3	NANGARITZA (GUAYZIMI)	5.196	1.771	34	209.746	126,30	0,06	0,02	14,02
4	TARAPOA	5.278	1.280	24	114.837	232,90	0,20	0,05	5,50
5	MARCABELI	5.450	3.682	68	14.800	225,00	1,52	0,37	16,36
6	LOGROÑO	5.723	1.482	26	104.400	64,97	0,06	0,05	22,81
7	CHINCHIPE	9.119	3.163	35	115.625	167,50	0,14	0,08	18,88
8	PTO LOPEZ	10.928	9.870	90	23.080	175,85	0,76	0,47	56,13
9	ECHEANDIA	12.114	6.170	51	26.100	148,00	0,57	0,46	41,69
10	CHUNCHI	12.686	3.784	30	27.490	53,53	0,19	0,46	70,69
11	COTACACHI	17.139	8.848	52	13.635	6.999,50	51,33	1,26	1,26
12	MACAS	19.176	18.984	99	465.448	555,00	0,12	0,04	34,21
13	MEJIA (MACHACHI)	27.623	16.515	60	148.050	449,78	0,30	0,19	36,72
14	CALVAS (Cariamanga)	28.185	13.311	47	85.428	449,68	0,53	0,33	29,60
15	HUAQUILLAS	48.285	47.706	99	23.100	1.178,72	5,10	2,09	40,47
16	IBARRA	181.175	131.856	73	116.221	4.168,00	3,59	1,56	31,64
17	LOJA	214.855	170.280	79	189.553	5.732,41	3,02	1,13	29,70

Fuente: Taller Máster en Planificación Local y Regional, FAU UCE.

FIGURA 13. ÁREAS URBANAS Y CONCENTRACIÓN DE POBLACIÓN



Fuente: elaboración propia según los planes base, capítulo Ecuador.

Grafiquemos un ejemplo para una mejor comprensión.

FIGURA 14. LÍMITES URBANOS Y DENSIDAD DE POBLACIÓN, CANTÓN MEJÍA



Fuente: elaboración propia según ortofotografía Sigtierras.

La ortofotografía ilustra mejor lo que se pretende explicar en la tabla y el gráfico anteriores. La población urbana existente en este caso es de 13.729 habitantes, el área urbana es 911,15 ha. Esto da una densidad de 15,07 hab./ha; o 4,84 viv./ha. Como se puede observar, en 245 ha se concentra el 70% de la población. Esto quiere decir que 9.610 habitantes viven en 245 ha (densidad: 39,22 hab./ha) y que 4.119 habitantes viven en 666 ha (densidad: 6,18hab./ha).

Con este rápido ejercicio se comprueba que este es un problema recurrente en las ciudades medias y pequeñas del Ecuador que participaron en el curso, y seguramente, con matices, sucederá también en otros municipios.

Al indagar sobre los criterios para la determinación de los límites urbanos se obtuvieron algunas respuestas coincidentes. Estos límites obedecen más a una justificación fiscal, errada por supuesto, de incorporar mayor cantidad de suelo urbano con el objeto de incrementar los ingresos por impuestos prediales urbanos. Esto produce que gran parte del territorio no esté habilitado, carezca de infraestructuras e incluso de población, dicho

de otra manera, la gran mayoría de suelo urbano de los municipios es rural, atrapado dentro de un límite urbano inadecuado.

Este se traduce en uno de los más graves problemas a afrontar debido a las inequidades e injusticias por pagos injustificados, los derechos adquiridos de los contribuyentes por suelos presuntamente urbanos, las presiones de la población por la demanda de infraestructuras y la dispersión urbana, por mencionar algunos.

Pocas veces dibujar una línea se vuelve tan relevante como cuando se trata de la determinación adecuada de los límites urbanos.

4. Conclusiones

Empezaré poniendo en valor la titánica labor emprendida por el país para ordenar sus territorios, labor para la cual seguramente no estábamos preparados, sin embargo este proceso constituye un hito de gran relevancia que marcará una nueva etapa en lo referente a la planificación territorial. Los aspectos políticos y técnicos han dado importantes pasos para el análisis y la intervención en el territorio, nos corresponde ahora a las universidades, investigadores y profesionales del OT desarrollar también el aspecto científico de la disciplina en nuestro contexto, especialmente hoy, que contamos con los materiales e instrumentos para hacerlo.

Esta nueva etapa que se menciona va de la mano de la tecnología. Hasta hace muy poco tiempo el proceso de planificación destinaba gran parte de sus recursos en la búsqueda, recopilación y construcción de información, que muchas veces incidía en que los planes fuesen más descriptivos que propositivos. Hoy el libre acceso a la información recopilada en un mismo portal web repercute en la eficiencia en el proceso de planificación y seguramente lo hará también en la calidad del mismo.

Respecto a los planes de ordenamiento territorial estudiados, se observa un excesivo esquematismo, si bien en la etapa de análisis se trabaja con mapas a escala 1:50.000, que ofrecen la precisión adecuada. En la propuesta, se pierde esta precisión. Por otro lado, tiende a ser un plan de planes, es decir, se endosan responsabilidades que debería abordar el plan a otros instrumentos y planes a desarrollarlos a futuro. Una de las limitantes importantes es el encaje de la escala urbana y la escala territorial. Sin duda, la ausencia de un marco normativo ha dificultado esta integración. Tampoco en los planes se observa la intención de abordarlo con la profundidad necesaria.

La falta de atención que aún persiste en los aspectos urbanos, especialmente en ciudades intermedias y pequeñas, es el próximo y urgente reto a afrontar. Estas ciudades han experimentado un crecimiento de expansión sin reflexión. Nos corresponde reivindicar el proyecto urbano recuperando su dimensión formal desde la ética y, por qué no, también desde la estética.

Para finalizar, cabe mencionar que tenemos una deuda pendiente en cuanto a la investigación y formación de urbanistas. Adicionalmente se hace indispensable el trabajo conjunto entre la academia y los gobiernos locales. De hecho, este trabajo ha sido posible gracias a esta vinculación, que esperamos que se fortalezca.

Bibliografía

- GAD CANTÓN MEJÍA (2013): Plan de desarrollo y ordenamiento territorial.
- GAD CANTÓN LAGO AGRIO (2013): Plan de desarrollo y ordenamiento territorial.
- MINISTERIO COORDINADOR DE LA POLÍTICA Y GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS (2011): Código Orgánico de Organización, Autonomía y Descentralización.
- MINISTERIO COORDINADOR DE LA POLÍTICA Y GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS (2010): Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.
- SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO (2009): Plan Nacional de Desarrollo.

9

VIDA A CRÉDITO NAS CIDADES MÉDIAS/INTERMEDIÁRIAS BRASILEIRAS: EFEITOS DO PROGRAMA HABITACIONAL MINHA CASA, MINHA VIDA

MÁRCIO JOSÉ CATELAN

**Universidade Estadual Paulista,
Presidente Prudente, Brasil**

Introdução

Podemos afirmar que no mundo atual no qual vivemos a ampliação do consumo não tem somente reflexos na expansão do capitalismo, mas também, na vida e na produção do espaço. A relação mais próxima que apontaremos neste texto está assentada na articulação de lógicas advindas do par Espaço-Consumo. Antes de causarmos impressões ambiciosas que poderão ser geradas pela complexa significação de cada um destes conceitos explicativos do mundo hoje, destacamos que apenas os tomamos como dimensões constitutivas de forças que movem a sociedade, e como forma de evidenciarmos processos e lógicas econômicas, e as práticas espaciais nas cidades médias. Além de defendermos a ideia de articulação de um círculo financeirizado que se inicia com a compra da casa própria e completa-se com as etapas seguintes do cotidiano do morar como a compra dos móveis e eletrodomésticos, e reformas e/ou ampliação da casa, também a partir de recursos da política habitacional, entretanto concedidos por meio do crédito. Círculo que adotamos como um processo de creditização do morar.

Desta relação é que tomamos a ideia de “Vida a Crédito”, encontrada em Bauman (2010), como proposta teórico-empírica para entendermos a expansão do consumo e do crédito nas cidades médias e o contexto multiescalar sob os quais elas são produzidas. A vida a crédito será aqui uma hipótese que articulamos à metodologia que dispomos e

explicitaremos a seguir, para buscarmos análises da relação entre Estado e Mercado na aplicação de políticas, com foco nos programas habitacionais, e como o consumo e o crédito surgem permeados pelas práticas espaciais dos agentes econômicos imobiliários.

Exploramos mais a dimensão econômica e a relação nesta em múltiplas escalas, mas não desconsideramos as práticas espaciais dos cidadãos, no âmbito do que considera De Certeau (1998, p. 176), quando o autor articula “apropriação, realização e relações”, três noções constitutivas das práticas espaciais. A vida a crédito dos cidadãos nas cidades é também fruto das práticas espaciais dos agentes econômicos que são “as formas espaciais, suas funções e distribuição espacial, assim como de determinados processos como concentração e dispersão espacial, que conformam a organização do espaço em sua origem e dinâmica” (Corrêa, 1992, p.115 (35)). As práticas espaciais dos cidadãos são constituídas de conteúdos diferentes, resultantes da dimensão do cotidiano e das formas de apropriação do espaço, às vezes por seus desejos, às vezes por necessidades, e geralmente pela imbricação de ambos. São também articuladas a partir do contexto gerado com as práticas espaciais dos agentes econômicos, a ação das empresas que fomentam e direcionam as práticas espaciais dos cidadãos, seus gostos e suas preferências nas cidades onde vivem e consomem. As lógicas econômicas, entretanto, incidem sobre uma e outra resignificando-as. O crédito, neste sentido, representa a realização destas práticas trazendo o tempo para o “agora”.

Deste modo, o texto proposto neste artigo tem como objetivo apontar os principais elementos que resultam das lógicas econômicas de produção das cidades médias por meio do consumo, tendo o crédito como forma de articulação entre as dimensões econômico-financeiras e social, reproduzindo velhas lógicas de produção de moradias sociais, principalmente das décadas de 1970 a 1990, com novos conteúdos, que nas cidades médias brasileiras, em nosso caso com foco para o estado de São Paulo, são territorializadas e muito bem articuladas às práticas espaciais dos cidadãos e dos agentes econômicos que produzem e consomem os espaços urbanos.

O debate aqui posto advém de uma pesquisa coletiva iniciada no ano de 2012, na modalidade “Projeto Temático”, financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP, cujo título é “Lógicas econômicas e práticas espaciais contemporâneas: cidades médias e consumo”, representativo dos temas abordados pelos pesquisadores que compõem o “Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais – GasPERR” – da Universidade Estadual Paulista – Unesp – Câmpus de Presidente Prudente/SP. Esta pesquisa também representa parte dos temas que vem sendo debatidos no âmbito da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias - ReCiMe¹.

A pesquisa do Projeto Temático é organizada a partir de três dimensões analíticas, que são: 1. As novas lógicas de localização das empresas; 2. A reestruturação urbana

1 Acessar “www.recime.org”.

em curso; 3. e os efeitos de ambas no processo de reestruturação das cidades (Sposito, 2012a). Além destes temas para tratarmos da articulação entre as lógicas econômicas e as práticas espaciais, estas que na pesquisa vem sendo debatidas mais como resultado da interação espacial dos cidadãos, e que neste artigo será também conceito representativo da ação dos agentes econômicos pela capacidade de transformação que estes possuem, inclusive na orientação das práticas espaciais dos cidadãos, geradas nas cidades médias pela expansão do consumo, também contamos com quatro dimensões empíricas que reúnem os temas e os recortes da pesquisa, que são:

1. Ramos de atividades comerciais e de serviços relevantes para a compreensão das novas relações entre consumo, reestruturação urbana e reestruturação das cidades médias. Este estudo poderá ser profícuo à apreensão da articulação entre escalas e das relações entre diferentes setores da economia, num período em que a ampliação das relações capitalistas atinge o âmbito supranacional, a partir da ação das empresas transnacionais.

2. Formas de organização da comercialização de bens e serviços, que sejam representativas do período atual e que constituam mudanças nos meios de realização do consumo, considerando-se os processos de desconcentração e centralização espaciais que marcam as estratégias das empresas. Essa abordagem possibilitará estudar a ação tanto dos grandes capitais (grupos econômicos e suas redes comerciais e de serviços), como dos médios (empresas vinculadas às franquias) e pequenos (comércio informal em suas articulações com outros capitais).

3. Meios que vêm sendo oferecidos à consecução dessas novas formas de consumo, de modo a podermos avaliar como o crédito vem induzindo a ampliação dessas formas, tanto no que tange ao financiamento público da produção imobiliária, quanto no que se refere ao financiamento oferecido pelas próprias empresas comerciais, além daquele propiciado pela ampliação do uso do cartão de crédito.

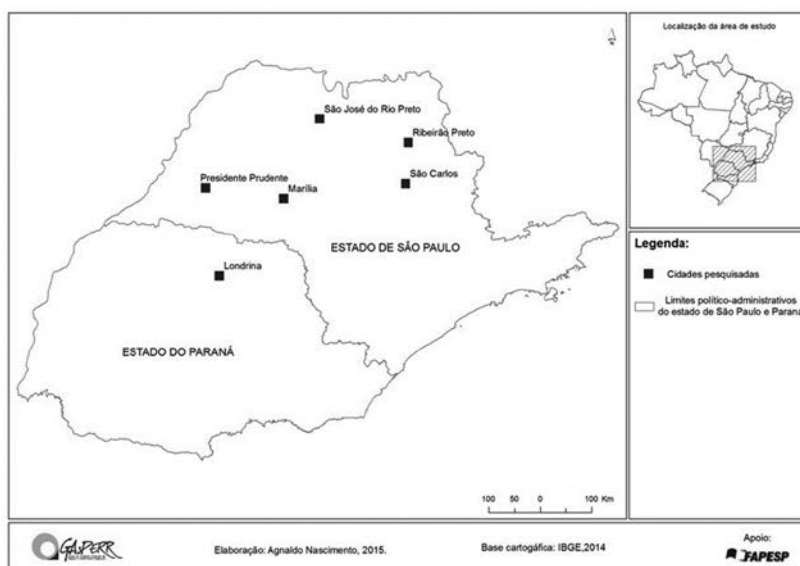
4. Análise dos espaços que são decorrência das novas formas de consumo e, ao mesmo tempo, condição de sua realização, indicando a ocorrência de processos de reestruturação das cidades médias, com o intuito de observar a localização e os conteúdos dos novos espaços onde o consumo se realiza (com atenção especial aos shopping centers), bem como estudando quais espaços são objeto dos novos consumos (com atenção especial para os novos habitats urbanos). (Sposito, 2012, p. 06).

Dentre os quatro, este artigo tratará especificamente da dimensão três, por meio da qual colocaremos foco no crédito como forma de consumo e seus efeitos, principalmente, na dimensão econômica, mas também em alguns aspectos políticos e sociais, embora estas duas dimensões não serão tratadas a fundo.

Para a realização da pesquisa maior (Projeto Temático) elencou-se seis cidades médias como recorte empírico para a análise dos efeitos espaciais a partir do consumo, que são: Londrina, no estado do Paraná, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos, São José do Rio Preto, no estado de São Paulo, cuja localização podemos observar na figura 1.

Todas apresentam aumento de sua população nas últimas décadas como vemos no quadro 1. Entretanto, mais relevante que seus crescimentos populacionais é a condição destas cidades na rede urbana, e como todas elas ampliam suas centralidades regionais quanto mais as práticas espaciais dos agentes econômicos nelas presentes são representativos das lógicas de múltiplas escalas. Além dos aspectos demográfico vale chamar atenção ao fato de que elas são bastante diferente no que se refere às suas constituições, principalmente, no que se refere ao estágio de entrada dos agentes econômicos de atuação em múltiplas escalas.

FIGURA 1. LOCALIZAÇÃO DAS CIDADES MÉDIAS DA PESQUISA. 2015



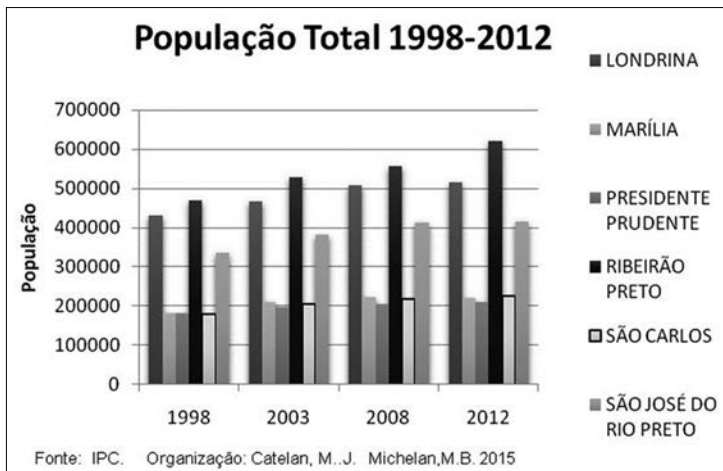
QUADRO 1. CRESCIMENTO POPULACIONAL ENTRE 1980 E 2010

População urbana em	1980	1991	2000	2010
Ribeirão Preto	300.828	416.704	502.760	603.401
Londrina	267.102	376.676	433.369	493.457
São José do Rio Preto	172.027	275.450	337.289	383.558
Marília	107 299	150 520	189 719	213 061
São Carlos	110 235	148 408	183 433	207 021
Presidente Prudente	129 903	160 227	185 229	203 375

Fonte: IBGE – Censos Demográficos.

Considerando o ritmo de crescimento da população, conforme mostrado no gráfico 1, elaborado a partir da plataforma do Índice de Potencial de Consumo, podemos observar que Londrina, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, apresentaram crescimento em ritmo parecidos.

GRÁFICO 1. CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO DE ACORDO COM OS ANOS DO IPC, 2012



Fonte: IPC, 2012. Organização: Meire Michelan.

*Deflacionamento da renda média IGP-DI FGV - a partir de 02/1944. Banco Central.

*A fonte de dados do IPC (2012) também toma como base os Censos do IBGE, embora os anos de referências sejam outros. Para ver os anos dos Censos feitos pelo IBGE, acessar: <http://memoria.ibge.gov.br/sintese-historicas/historicos-dos-censos/censos-demograficos>.

Como destacaram Sposito e Catelan (2014, p. 558, tradução nossa)

O Brasil é um país extenso, que convive, nos últimos 20 anos, com transformações estruturais na economia e na sociedade. A ocupação de seu território por formas capitalistas de produção ainda está em curso, o que significa que há áreas de grande densidade demográfica e outras ainda pouco habitadas. A intensificação do processo de mundialização acelera os processos econômicos e sociais, exigindo e promovendo alterações nas formas espaciais. Esta tendência gera maior divisão técnica e territorial do trabalho, revelando-se como intensificação da divisão interurbana do trabalho, que é caracterizada por: - especialização dos espaços, - ampliação das relações de complementaridade entre cidades, - elevado padrão de complexidade funcional.

A complexidade funcional é evidente quando analisamos o processo de concentração espacial e econômica do capital na rede urbana, sob a qual as cidades podem ser orga-

nizadas por meio de padrões hierárquicos e heterárquicos como já destacaram (Catelan, 2013; Sposito e Catelan, 2014). Brevemente, o par hierarquia-heterarquia advém da relação entre a estruturação e as articulações da rede urbana, na qual as cidades médias aparecem como espaços de concentração do capital com crescente capacidade de polarização regional e articulação de lógicas mais evidentes na escala global.

Muito embora estas seis cidades apresentem uma variação considerável no número de habitantes e no ritmo de crescimento demográfico, esta variação vem sendo analisada a partir dos papéis e das funções que elas desempenham na rede urbana ganhando relevância não somente as escalas geográficas, que explicam as ações dos agentes econômicos, mas também como as lógicas econômicas são geradas por interações espaciais multi e intercalares (Ver Brenner, 2013; Catelan, 2013; Melazzo, 2012; Sposito e Sposito, 2012; Elias e Pequeno, 2010; Sposito, 2006;).

Neste contexto de diferenciação espacial e produção de cidades médias articuladas por processos homogeneizantes como a globalização, fundidos em cada uma das cidades e recortes regionais por meio de interações espaciais e de relações políticas e econômicas entre agentes atuantes nas escalas local e regional, está presente também a heterogeneidade espacial na rede urbana e em seus espaços intra-urbanos cujos pares analíticos - homogeneidade-heterogeneidade; Hierarquia-heterarquia; geral-particular; quantidade-qualidade - apresentam-se como caminhos à construção metodológica para entendermo-las.

Dada esta complexidade metodológica, elencamos o crédito como forma de entendermos parte dos processos e do modo como o consumo vem transformando estas cidades médias, com recorte centrado nas políticas habitacionais. Por isso, propomos por meio deste texto, de acordo com a temática sugerida para o 55º ICA/2015, trabalhar três frentes analíticas, que são: 1. *As políticas públicas: creditização e financeirização*, onde buscaremos entender o modo como, em que momento, as políticas públicas são tomadas pelas instituições que promovem o consumo da habitação; 2. *O programa “Minha Casa, Minha Vida” no âmbito da creditização e da financeirização*, onde se evidencia a relação espaço-tempo, o momento de execução deste programa habitacional e o que lhe é particular em relação aos programas anteriores; 3. *e o recorte empírico: as cidades médias já citadas*, onde o particular é comparado ao geral, para buscarmos compreender como o consumo e o crédito impactam quando articulados com as relações que se estabelecem por meio das práticas espaciais de agentes e instituições que atuam nas cidades médias, reveladas pelo consumo de eletrodomésticos e equipamentos, e materiais de construção, variáveis pelas quais buscamos mostrar a articulação do círculo creditício que vem se consolidando com a expansão do consumo nestas cidades.

As três dimensões analíticas destacadas acima, articuladas àquelas trabalhadas no coletivo do Projeto Temático permitiu-nos por foco na expansão do consumo nestas cidades, tendo em vista o aumento de seus potenciais de consumo na rede urbana, como vemos no quadro 2. Londrina possui 2º lugar do IPC num universo de 399 cidades sedes de

seus respectivos municípios no estado do Paraná, e o 38º IPC no Brasil, num total de 5570 cidades. As cidades médias paulista da pesquisa também apresentam posições significativas em seu estado considerando que Ribeirão Preto está no 6º colocação, São José do Rio Preto a 12ª colocação, São Carlos a 23ª, Marília a 33ª e Presidente Prudente a 34ª, lembrando que fazem parte do estado cuja capital é a maior cidade do Brasil e a primeira no ranking do IPC, com forte capacidade de concentração espacial do capital, e também de outras metrópoles como é o caso da cidade Curitiba, capital do estado Paraná que ocupa a 5º posição do IPC no Brasil. Estas cidades médias paulistas também apresentam números consideráveis no âmbito do território brasileiro como podemos observar no quadro 2.

QUADRO 2. RANKING DO ÍNDICE DE POTENCIAL DE CONSUMO DAS CIDADES MÉDIAS PESQUISADAS E AS CAPITAIS DOS ESTADOS DE SÃO PAULO E PARANÁ

	Ranking do IPC -2012	
	Ranking no Brasil	Ranking no estado de São Paulo
São Paulo (Capital)	01	01
Ribeirão Preto	20	06
São José do Rio Preto	43	12
São Carlos	80	23
Presidente Prudente	103	34
Marília	102	33
	Ranking no Brasil	Ranking no estado do Paraná
Curitiba (Capital)	05	01
Londrina	38	02

Fonte: IPC, 2012. Organização: Márcio José Catelan.

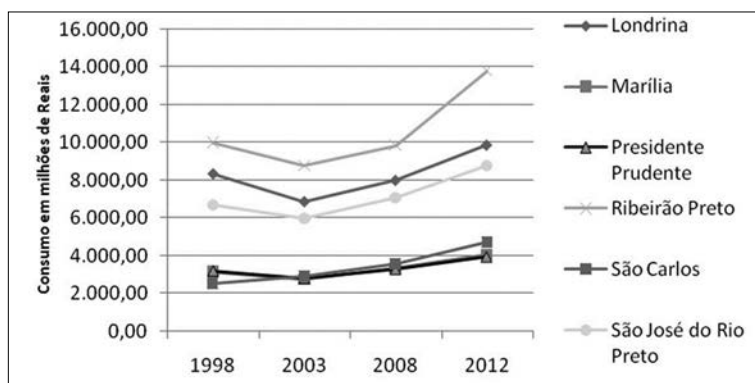
O índice de potencial de consumo² representa o que é distinto e o que é similar nestas cidades considerando que o ranking do potencial de consumo responde ao processo

2 “O Índice de Potencial de Consumo – IPC é elaborado e desenvolvido pela empresa IPC Marketing Editora com intuito de reunir, organizar e divulgar, a partir dos dados compilados nos Censos Demográficos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, no caso da versão atual, referente ao Censo Demográfico de 2010, o consumo nos municípios brasileiros. Além disso, nesta plataforma

de concentração espacial e econômica em cada uma delas com destaque para Ribeirão Preto e Londrina, sem deixar de destacar São Paulo e Curitiba, e suas respectivas regiões metropolitanas, como nós da rede urbana de relevância e complexidade na divisão territorial do trabalho.

O gráfico 2 mostra o consumo total nas seis cidades médias conforme os anos do IPC no qual podemos observar e comparar com o quadro acima em que foi organizado o ranking do índice de potencial de consumo. Como é possível observar, assim como vimos no gráfico 1 que tratava do crescimento da população, no caso do consumo total, também destacam-se as cidades médias de Ribeirão Preto, Londrina e São José do Rio Preto que apresentam montantes maiores, enquanto as cidades de Marília, Presidente Prudente e São Carlos apresentam números no consumo total bastante próximos e um comportamento similar.

GRÁFICO 2. CONSUMO TOTAL CONFORME OS ANOS DO IPC NAS CIDADES MÉDIAS, 2012



Fonte: IPC, 2012. Organização: Meire Michelan.

*Deflacionamento da renda média IGP-DI FGV - a partir de 02/1944. Banco Central.

Outro aspecto metodológico para entendermos a relação entre o consumo e sua forma de ampliação - o crédito -, é a escolha da classificação da segmentação social em “classes econômicas”, também oferecidas a partir do IPC. No quadro 3, vemos como está organizada esta classificação feita pela Associação Brasileira de Empresas de Pesquisas - ABEP -, por meio de estudos estatísticos que tomaram como variáveis o consumo

também foi organizado um software de mapeamento – IPC Maps”. (Catelan e Melazzo, 2013, Tradução nossa).

de itens domiciliares e o grau de escolaridade do chefe família cujas classes são: A1, A2, B1, B2, C1, C2, D e E.

QUADRO 3. CRITÉRIO DE CLASSIFICAÇÃO ECONÔMICA BRASIL – ABEP. IPC, 2012

Classe ABEP	Renda Média Familiar (em R\$) - 2012	Renda Média Familiar Deflacionada (em R\$) - 2014
A1	18.600,00	20.504,55
A2	10.950,00	12.021,23
B1	6.410,00	7.066,35
B2	3.175,00	3.467,03
C1	1.950,00	2.149,67
C2	1.310,00	1.444,14
D	870,00	959,08
E	0 - 7	617,34

Fonte: IPC Maps, 2012.

Organizado por Márcio José Catelan.

*Valor do salário Mínimo brasileiro para 2015 é de R\$ 788,00.

*Cotação do dólar americano de R\$ 2,65. Fonte: Banco Central, 30/12/2014.

*Deflacionamento da renda média IGP-DI FGV - a partir de 02/1944. Banco Central.

Os intervalos que correspondem à renda familiar são mais detalhados que aqueles utilizados nos estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Neste caso, a base de cálculo para segmentação das classes econômicas é o salário mínimo e a divisão é em classes sociais A, B, C, D e E. Considerando, principalmente, nosso recorte analítico, optamos então pela primeira forma de organização da segmentação social, também porque é mais adequada para se entender o consumo e o crédito e seus efeitos nas cidades médias já que dispomos de dados organizados sob procedimentos metodológicos baseados nas classes econômicas.

Assim, destacamos nosso outro recorte analítico, mas principalmente empírico, que é a prática da política habitacional no Brasil representada no Programa “Minha Casa, Minha Vida”, cujo contexto é o da articulação entre a política econômica e a política de planejamento urbano/regional no Brasil com o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, por meio dos quais a ampliação do consumo e do crédito fo-

ram lançados como possibilidade de desenvolvimento econômico e social, cujo recorte temporal é quando Luis Inácio Lula da Silva (Partido dos Trabalhadores (PT)) assume a Presidência da República no Brasil, em 2002.

Antes de tratarmos dos efeitos do crédito e suas implicações na produção das cidades médias e os das práticas espaciais dos agentes econômicos e dos cidadãos, vale lembrar de instituições e formas de organização dos recursos do Estado brasileiro sem os quais a política habitacional não teria atingido a sofisticação de gestão e consolidação. Destaca-se neste processo a criação de fundos de investimentos vigente a partir de 1966, com o qual o Estado brasileiro adotou como forma a captura do montante investido em poupanças, tais como: O Fundo de Garantia de Tempo de Serviço (FGTS), e o Sistema de Poupança e Empréstimo (SBPE) – submetidos à regulação pública no âmbito do Sistema Financeiro da Habitação (Cardoso e Aragão, 2013; Catelan e Bastazini, 2014)

Na década de 1980, pós o governo militar, em plena crise econômica e política pela qual o Brasil passava, é extinto em 1986 o Banco Nacional de Habitação – BNH, fator que veio a gerar maior instabilidade institucional da política habitacional nos períodos seguintes. Segundo Cardoso e Aragão (2013: 24) instala-se uma crise do financiamento habitacional que é revelada a partir da análise da relação entre o crédito habitacional e o PIB, que cai progressivamente de 10% no de 1998 para 4% no final dos anos 1990, e 2% no de 2001.

Após a extinção do BNH se sucederam outras iniciativas – políticas e programas – voltados ao setor habitacional que são relevantes para entendermos o período atual e analisarmos a continuidade e descontinuidade nos conteúdos destes programas e políticas, tais como: a criação do Programa de Arrendamento Residencial – PAR – e do Sistema de Financiamento Imobiliário – SFI – ambos no Governo Fernando Henrique Cardoso; a Criação do Ministério das Cidades – em 2001 – a fim de integrar a políticas setoriais – habitação, saneamento e mobilidade; Criação do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social em 2003; Criação do Plano Local de Habitação de Interesse Social – PLHIS – em 2006; Criação do Fórum Nacional da Reforma Urbana – FNRU – composto por movimentos sociais, ONGs, organizações profissionais e acadêmicos envolvidos com este compromisso desde 1986; Aprovação do projeto de Lei de iniciativa popular de instituição do Fundo Nacional de Habitação – bandeira dos movimentos pela habitação social desde 1991; Elaboração da Medida Provisória 252, conhecida como a “MP do Bem” – mecanismos de renúncia fiscal; criação do Programa Crédito Solidário em 2004, atendendo reivindicações dos movimentos sociais, voltado ao atendimento das necessidades habitacionais da população de baixa renda; criação do Fundo de moradia, denominado de Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social – FNHIS; criação e lançamento do Plano de Aceleração do Crescimento – PAC, com investimento em infraestrutura no âmbito do território brasileiro; proposta de estruturação do Sistema Nacional de Habitação, discutido na Primeira Conferência das Cidades em 2003; e lançamento em 2009 do Programa Minha Casa Minha Vida. (Catelan E Bastazini, 2014: 05, grifos e negrito dos autores)

Assim, buscaremos articular os contextos históricos e espaciais para entendermos os efeitos do crédito no consumo da habitação social de mercado, tal como denominado por Shimbo (2012), envolvendo a promoção do crédito por formas materiais de consecução do consumo para se adquirir eletrodomésticos e equipamentos, e materiais de construção, cujos produtos são comprado em parcelas, em “10, 12, 24...vezes”, a crédito, antecipando a realização do consumo e aproximando o mercado da habitação e do morar do processo vigente de creditização no Brasil.

1. Dimensões do crédito na política habitacional e no espaço

A política habitacional no Brasil pode ser analisada a partir de diferentes períodos econômicos, políticos e também financeiros, com diferentes modos e intensidade nas relações entre Estado, Mercado e capital financeiro. Esta relação, podemos dizer, quase que tridimensional, permite-nos avaliar que as nuances na elaboração das políticas habitacionais sempre ficou a cargo do Estado brasileiro, mas com fortes influências do contexto econômico do país e atuação direta com as condições impostas pelo mercado.

Nos últimos anos a relação entre estas formas de organização político-administrativa e de mercado tem passado por aumento da complexidade nas relações desde a elaboração da política habitacional até a implementação dela nas cidades brasileiras. A complexidade reconhecida nestas relações parte da reorganização posta no espaço por meio da participação de agentes econômicos atuantes em múltiplas dimensões, principalmente a política, a econômica e a social, e escalas geográficas, dispondo no espaço desdobramentos da política habitacional praticada nas quatro décadas anteriores à dos anos 2000. Dentre as principais características de diferenciação entre o passado e o presente está forma de organização do mercado e do setor financeiro que, assim como o Estado, é também agente articulador da política habitacional, além de um sofisticado sistema de crédito que atende para além da casa própria.

Outro aspecto que tomamos como elemento explicativo do presente e dos desdobramentos pretéritos na política habitacional é a relação entre a produção e o consumo da habitação para diferentes classes econômicas brasileiras, que impõe à política habitacional brasileira forças do jogo entre o mercado, que tudo transforma em mercadoria, e o Estado que vem cumprindo um papel duplo: de regulamentação da economia e ao mesmo tempo de grande agente econômico na produção imobiliária. Este aspecto é fundamental para elaborarmos uma crítica analítica que aponte os sucessos e os insucessos do Estado, escapando de um niilismo político, permitindo que adentremos as dimensões da política habitacional, que realmente explicam os modos de organização do Estado frente as mudanças e as demandas do mercado.

Enfrentando o niilismo político, que poderia nos levar a lugar algum, buscamos com este texto revelar formas de articulações, quase que metodologias construídas na relação

entre a gestão e o planejamento estatais, que ao longo da linha histórica de nossa formação político-administrativa tem mostrado tentativas de articulação com o mercado que ganham dimensões e escalas de atuação como nunca antes em nosso país. Ajuda-nos na crítica sobre a relação do Estado com o mercado, as palavras de Bauman (2010) para quem “a cooperação entre Estado e mercado no capitalismo é a regra; o conflito entre eles, quando acontece, é a exceção. Em geral,

as políticas do Estado capitalista, “ditatorial” ou “democrático”, são construídos e conduzidas *no interesse* e não *contra interesse* dos mercados; seu efeito principal (e intencional, embora não abertamente declarado) é avaliar/permitir/garantir a segurança e a longevidade do *domínio do mercado*” (Bauman, 2010: 39, aspas e itálico do autor).

A questão levantada por Bauman (2010), buscando entendê-la no processo de elaboração das políticas habitacionais no Brasil, pode ser didaticamente observada em Royer (2009) que debate o processo de financeirização no sistema habitacional; em Shimbo (2012) que defini uma habitação social de mercado ao identificar “a mediação feita pelo Estado ao setor da construção civil, relação que vem articulando um “ciclo completo da mercadoria “habitação” (Shimbo, 2012: 24, aspas do autor); em Cardoso e Aragão (2013: 17-65), que tratam de analisar o período dos últimos 25 anos da política habitacional no Brasil com destaque para o fim do Banco Nacional da Habitação - BNH -, a criação do Sistema Financeiro Habitacional e a utilização da Carta de crédito para a compra da casa, e a criação do Programa “Minha Casa, Minha Vida”; e em Melazzo (2013: 29-40) trabalho no qual o autor reúne elementos no contexto empírico das cidades médias para apresentar articulações entre agentes produtores do espaço urbano que atuam nos mercados fundiário e imobiliário.

Sobre o que defende Melazzo (2013), queremos assumir como tese para este texto a relação entre um mercado fundiário e um mercado imobiliário que nas cidades médias representam a força dos agentes políticos e econômicos, cujas práticas espaciais destes comandam e direcionam a face contraditória da produção do espaço quando o promovem consolidando processos como a fragmentação urbana designativa da ampliação das desigualdades socioespaciais, como vimos observando em nossas observações empíricas e constatações teórico-metodológicas nas cidades médias pesquisadas.

Outro ponto que explica as características da política habitacional no Brasil do presente é a relação entre a reestruturação do mercado imobiliário pós década de 1990, num contexto de mudanças em nossa pirâmide de segmentação social (por classes econômicas), sobretudo com o crescimento da classe média, como já identificaram Pochmann (2012) que destaca a transformação na estrutura social com foco na redução da pobreza proporcionada pelas políticas sociais do Estado para promover renda às famílias. O autor

identifica também, em reportagem publicada no Jornal “A Folha de São Paulo”, em 17 de novembro de 2010³, que

Do final do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956-61) ao segundo governo Lula (2006-10), o Brasil conviveu com três distintos padrões de mudanças sociais, identificados por um conjunto amplo e profundo de transformações econômicas (estruturas produtiva, ocupacional e distributiva) e de reorientação nas políticas públicas (Estado de bem-estar social) (Pochmann, 2010).

Segundo o autor o primeiro momento foi nas décadas de 1960 e 1970 quando o Brasil apresentou maior “expansão nacional da renda per capita, acompanhada de significativo aumento no grau de desigualdade na repartição da renda pessoal, responsável por brutal diferenciação no movimento de mobilidade social”. O segundo momento de mudança, segundo Pochmann (2010) ocorre “[...] entre os anos de 1981 e 2003, foi demarcado pela estagnação na evolução da renda per capita e no grau de desigualdade na repartição da renda pessoal”. Além disso, este foi um período com retração do crescimento e da renda per capita, principalmente entre os anos 1981-1983, 1990-1992, 1998-1999 e em 2002-2003. A partir dos anos 2000, segundo o autor, teve início o terceiro período de mudanças com destaque para a “[...] combinação da expansão média anual da renda nacional per capita (de 2,9%) com a queda na desigualdade pessoal da renda (de 1,5%) desde 2004”.

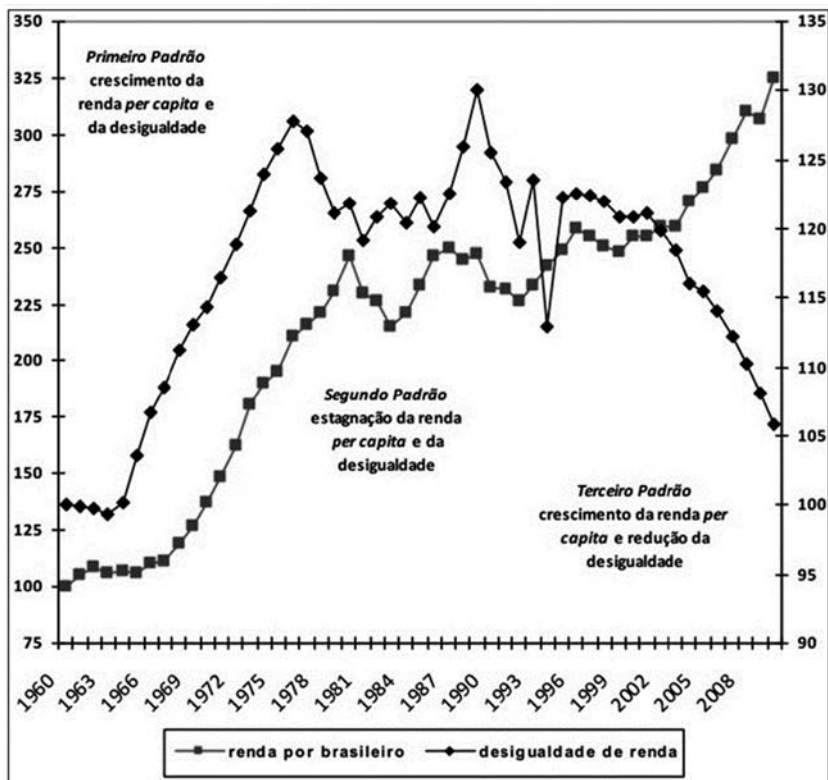
O gráfico 3, ilustra tais mudanças já que podemos comparar por meio dele a evolução dos índices da renda per capita nacional e o grau de desigualdade da renda pessoal. Podemos observar em termos de mudança macroeconômica que entre os anos de 1960 e finais de 1970 houve crescimento da renda per capita e da desigualdade, seguido de um segundo momento de mudança com estagnação da renda per capita e da desigualdade entre os anos 1980 e início dos anos de 1990, com um terceiro período no qual houve crescimento da renda per capita e redução da desigualdade representado até o ano de 2008.

A análise realizada por Pochmann (2010 e 2012), reforçado por meio dos dados do gráfico, é também explicada em Neri (2011) quando o autor destaca a ascensão de uma “nova classe média” consumidora no Brasil, que vem sendo chamada de “classe C”, aquela que conquistou poder de compra, cujo mercado, com destaque para o imobiliário, formatou suas estratégias por meio das práticas espaciais nas cidades médias, com foco nesta classe econômica e social, e também para a classe média, como ainda veremos. Neste contexto, tem papel crucial o crédito tanto no que se refere à habitação, como aos outros elementos constitutivos do morar, como a compra de móveis e eletrodomésticos e a reforma da casa, que passaram a compor parte do processo de financeirização por meio

3 Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz1711201007.htm>.

dos cartões de créditos disponibilizados pela Caixa Econômica Federal, demonstrados no quadro abaixo, trabalhados em Catelan e Bastazini (2014).

GRÁFICO 3. BRASIL. EVOLUÇÃO DOS ÍNDICES DA RENDA PER CAPTA NACIONAL E DO GRAU DE DESIGUALDADE DA RENDA PESSOAL (1960 - 2008)



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Elaborado por Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA.

O sucesso do crédito como forma de consumo metamorfoseou-se e adquiriu status sem precedentes na história do capitalismo. O consumo no mundo atual, podemos por ao debate, não teria seu sucesso sem esta força motriz que é o crédito.

Como destacou Baumann (2010) os cartões de crédito, surgidos há trinta anos atrás, tiveram seu sucesso porque representavam para os cidadãos a possibilidade de antecipação do futuro, sob a promessa de que eles permitiriam a superação do desejo em detrimento do esperar. Como tratou Bauman (2010) “com o cartão de crédito você está livre para administrar sua satisfação, para obter as coisas quando *desejar*, não quando ganha o suficiente para obtê-las” (Bauman, 2010: 29, itálico do autor).

Se o mundo e tudo o que é intrínseco ao seu movimento mudou por meio do consumo, se a vida tornou-se uma metáfora do consumo, como já ressaltou Baudrillard (2003), quando considera que vivemos uma sociedade de consumo, na qual tudo se tornou mercadoria, com a construção de uma “lógica social do consumo”, vivemos a derivação da “felicidade” e das “necessidades”, ambas como pilares para a construção do bem-estar e da igualdade. Não é nosso objetivo aprofundarmos este debate, mas ressaltamos a visão do autor, pois explica aspectos significativos para entendermos a expansão e aceitação do crédito, e este como fator de mudanças das práticas espaciais à medida que as lógicas econômicas de múltiplas escalas promovem mudanças tanto na produção do espaço, ampliando as desigualdades socioespaciais, como também alterando as práticas espaciais dos cidadãos no morar e no circular pela cidade.

A produção do espaço tornou-se a significação das práticas espaciais dos agentes econômicos e dos cidadãos, animadas pelas lógicas de reprodução do dinheiro, do lucro, características do consumo. As lógicas econômicas animam a ampliação do consumo, mas são as práticas espaciais dos agentes que promovem mudanças, elas são representativas da ação de agentes políticos e econômicos que atuam nas múltiplas escalas geográficas, principalmente aquelas da transformação territorial - a local e a regional. Em Lindón (2006: 358) há uma adequada discussão para a apreensão das práticas espaciais validadas, a nosso ver, tanto para os agentes econômicos e políticos, como para os cidadãos que vivem as “Geografias da Vida Cotidiana” e as mudanças de padrões socioespaciais. Para a autora as “Geografias da Vida Cotidiana” estudam as interações sociedade-espaço, e mostram, dentre muito aspectos, pelo menos dois que são relevantes para entendermos a face social e cotidiana do consumo e do crédito: um primeiro aspecto ligado à possibilidade de internalização nas práticas espaciais dos cidadãos de conteúdos articulados pelas práticas espaciais dos agentes econômicos e políticos; um segundo que ajuda a explicar o primeiro que são os padrões espaço-temporais, que Línón (2006) trabalha a partir de pesquisas de alguns geógrafos. Com estes aspectos podemos melhor entender como o consumo e o crédito estipulam padrões expressos nas entrevistas que vimos realizando com os cidadãos que vivem o cotidiano das cidades médias pesquisadas. Neste debate destacamos a fala de Jéssica, 51 anos, moradora da cidade de Marília, pertencente à classe econômica A1, que relata uma interessante perspectiva sobre o consumo quando diz:

normalmente, você vai ao supermercado e você acaba vendo alguma coisa e você vai comprando... eu não tenho muito assim..., minha funcionária até faz uma lista para mim, mas eu vou e gosto de ver o que eu estou querendo naquele momento, gosto de ver o produtor, o que tem de novidade, então a gente fica meio que... o supermercado para mim é lúdico.

O relato de Jéssica, é relevante para o debate aqui posto, porque mostra como o consumo e o crédito representado nesta grande superfície que é o supermercado, são assumidos no cotidiano dos cidadãos a partir das classes econômicas e também da sensibilidade

que estes possuem frente às práticas espaciais dos agentes econômicos. Quando ela afirma mais de uma vez durante a entrevista que o supermercado é um ambiente lúdico, ou seja, mais que um espaço do consumo, um espaço para a realização da vida absorve as estratégias de mercado e de composição e configuração dos super e hipermercados transmutando as estratégias para ampliação do consumo em conteúdos espaciais.

Assim como as grandes superfícies comerciais, a casa e o morar também passam pela resignificação do consumo, por meio do crédito e da mudança em nossa pirâmide da segmentação social. Aquelas que são comercializadas a partir do “Programa Minha Casa, Minha Vida” são destinadas às classes econômicas que correspondem às classes média e C, são preparadas como forma articulada entre a necessidade e a possibilidade do crédito. A disposição para camuflar a redução dos cômodos da casa, a transparência entre a rua e a casa do vizinho geram conflitos que Oliveira (2014) destacou como uma das características de mudança imposta pelo mercado da habitação.

Podemos afirmar, baseado nas entrevistas que vimos realizando com os cidadãos e em trabalhos como o de Oliveira (2014) que o crédito é de fato mais que uma forma de consecução do consumo, perpetuando-se como a possibilidade de se adquirir o produto no impulso do desejo. O cidadão, conquista a permeabilidade do direito, mas para isto transmuta-se em consumidor, onde de fato é reconhecida sua cidadania, no poder de compra (Santos, 2007).

Entretanto, o crédito aparece nas entrevistas com os cidadãos com significações divergentes dos dados econômicos que mostram crescimento desta forma de consumo. Embora a maior parte dos entrevistados assumam que utilizam o crédito, principalmente o cartão de crédito, o conteúdo das respostas são repletos de incertezas em relação ao uso. Em muitos relatos nas entrevistas os cidadãos demonstram um certo receio em afirmar que compram a crédito e são muitos os trechos como “*Eu compro parcelado, mas em poucas vezes*”, “*Eu uso o crédito, mas pago mais a vista*”, ou ainda como diz um cidadão de 51 anos, pertencente a classe econômica B2, equivalente ao que vimos chamando de classe C, “*Ninguém, nem tem cartão de crédito, ninguém gosta*” reforçando que nem ele, nem os membros de sua família utilizam-se desta forma de consumo. É relevante destacarmos que estas respostas aparece mais no que se refere ao consumo de bens como roupas, calçados e alimentação. No que refere aos eletrodomésticos e móveis, as respostas são dadas com maior aceitação desta forma de consumo. No que se refere à casa, o financiamento também é destacado com ênfase, considerando o apego com a casa própria e tudo o que se articula a ela.

Aproveitando o relação entre as dimensões econômicas e sociais do crédito, com efeitos na constituição do espaço, passamos ao debate que vimos destacando no âmbito da articulação entre as ações do Estado e Mercado, no que tange aos efeitos da política de planejamento do Programa Minha Casa, Minha Vida.

2. O programa “minha casa, minha vida”: a expansão do crédito nas ações do estado e do mercado

O Programa “Minha Casa, Minha Vida” é uma política habitacional que reflete a gestão e o planejamento urbano e regional que vem sendo praticado no âmbito do Estado brasileiro. Compõe um conjunto de iniciativas públicas para implementação de infraestruturas regionais cujo conteúdo estão definidos no “Programa de Aceleração do Crescimento - PAC”, aplicado na fase 1, de 2007 a 2010, e fase 2, 2010 ainda em andamento. Este programa é composto por frentes de atuação, que são: saneamento, habitação, transporte e recursos hídricos (Quadro 4).

QUADRO 4. PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC. SÍNTESE DAS CARACTERÍSTICAS ESPACIAIS, POLÍTICAS E ECONÔMICA. 2014

Contexto Político		Luis Inácio Lula da Silva (2003-2010) Dilma Vana Roussef (2011-2018)						
Período e fases de criação e aplicação								
Fase 1					Fase 2			
Características do Plano	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Medidas institucionais e econômicas;							
	Articular investimentos públicos e privados;							
	Medidas para estimular crédito e financiamento;							
	Política de gestão fiscal e tributária.							
Áreas atuação	Saneamento, habitação, transportes e recursos hídricos.							

Fonte: <http://www.pac.gov.br/>. Elaborado por Márcio José Catelan. 2014.

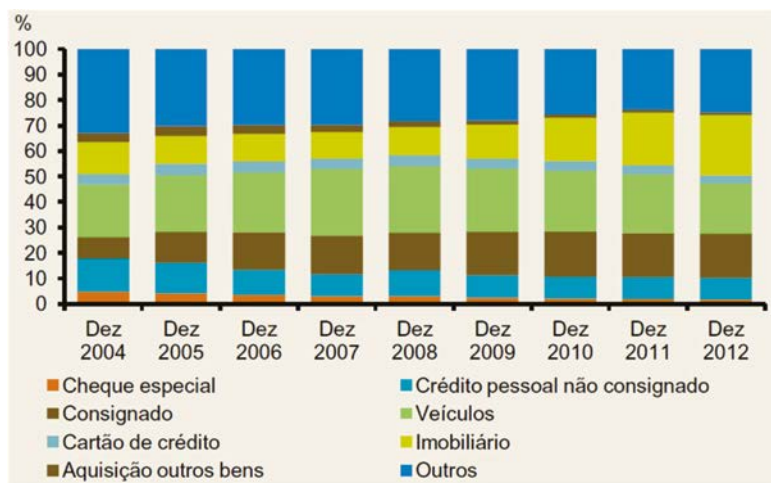
Como podemos observar no quadro 4, síntese das frentes de atuação do PAC, destacamos a habitação, representado pelo Programa “Minha Casa, Minha Vida”, e uma das principais características na execução do PAC que são as medidas para estimular o crédito - o Estado, via gestão e planejamento, promovendo por programas, planos e políticas de planejamento a articulação do desenvolvimento econômico e social. A partir desta perspectiva de ação por meio do PAC o Brasil vem experimentando não somente intervenção do Estado na economia, mas regulação e participação deste como um dos grandes agentes econômicos fomentadores da ampliação do consumo, cujas práticas espaciais pautadas nestes conteúdos políticos e econômicos do PAC, contribuem para o aumento da complexidade escalar nas cidades médias, à medida que promove arti-

culação de lógicas de mercados nas múltiplas escalas. As implicações são muitas, pelo menos duas chamam a atenção no debate posto: 1. O Estado como agente econômico fomentador do consumo; 2. e o Estado como planejador da economia e do espaço.

A política econômica estabelecida no período representado no quadro 4, em síntese, pode ser caracterizada por estratégias de desenvolvimento social articulada à ampliação do consumo, com foco em expansão da massa de consumidores, em diferentes classes econômicas, principalmente, aquela que vimos chamando de Classe C, tendo como canal a ampliação e aplicação de políticas sociais, além do crescimento e aumento do poder de compra da classe média.

O processo de financeirização articulado à expansão do crédito vem promovendo a composição de dívidas das famílias brasileiras aos bancos, considerando que o crescente uso do cartão de crédito em todos os ramos do comércio, inclusive no setor imobiliário. Como vemos no gráfico 4, apresentaram aumento entre 2004 e 2012 o endividamento das famílias por uso do crédito imobiliário, os empréstimos consignados que geralmente são utilizados para a compra de veículos ou compra e/ou reforma da casa, e para compra de veículos com leve queda em 2012. Apresentaram queda, o endividamento das famílias por uso do cheque especial - que é um contrato entre o banco e o cliente para que seja disponibilizado um valor em sua conta que, caso utilizado, deverá ser incidido juros e taxas. O endividamento por uso do cartão do crédito, praticamente, manteve-se, estável, com leve queda em 2007 e 2012.

GRÁFICO 4. COMPOSIÇÃO DAS DÍVIDAS BANCÁRIAS DAS FAMÍLIAS BRASILEIRAS. 2012





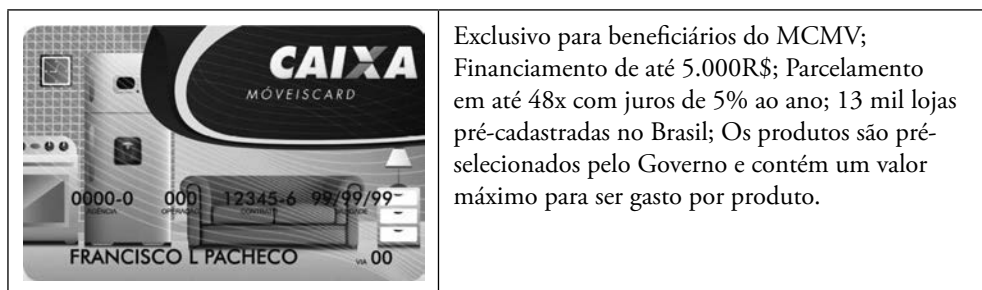
Fonte: Banco Central, 2013. Extraído de Catelan e Melazzo (2013).

Neste contexto a Caixa Econômica Federal vem disponibilizando no âmbito do financiamento imobiliário três cartões de crédito que atingem diferentes classes econômicas. Como vemos no quadro 5, os cartões são: o ConstruCARD, que é concedido mediante à simulação da renda e destinados para compra de materiais de construção; Além deste ainda são disponibilizados outros dois cartões, um intermediário, o MóveisCARD, que é concedido tanto aos que foram contemplados com uma casa do programa “Minha Casa, Minha Vida”, como para correntistas da Caixa Econômica Federal; e um terceiro, o “Minha Casa Melhor”, vinculados às famílias que foram contempladas com uma casa ou apartamento do programa “Minha Casa, Minha Vida”.

Os cartões representam pelo menos dois aspectos da política habitacional atual: ampliam o crédito como forma de consumo porque no conjunto eles abarcam diferentes ramos do comércio, pelo menos: todos os ramos envolvidos com a construção civil - material de construção e acabamento; o ramo de móveis e eletrodomésticos que culmina com a expansão de lojas no país de grandes redes tais como Casas Bahia, Magazine Luiza, Ponto Frio, entre outras que atuam no ramo de móveis, eletrodomésticos e eletrônicos. Portanto, não é somente uma extensão do crédito como forma do consumo, mas os efeitos dele no circuito que envolve desde a compra da casa, como já ressaltamos com Shimbo (2012) e outros autores, uma mercadoria em crescente valorização, até a compra de bens não-duráveis como os eletrodomésticos e móveis.

QUADRO 5. CARTÕES DE CRÉDITO ASSOCIADOS À POLÍTICA HABITACIONAL DISPONIBILIZADOS PELA CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. 2014

Cartão	Características gerais
	<p>Disponível para correntistas; O limite do financiamento varia mediante a aprovação de crédito; Juros entre 1,40% e 1,80% ao mês; Parcelamento em até 96x; Não há produtos pré-selecionados.</p>
	<p>Disponível para beneficiários do MCMV e correntistas; Limite de 10.000 R\$ para beneficiários do MCMV e de 20.000 R\$ para correntistas; Juros de 1,40% ao mês (MCMV) e entre 1,50% e 1,80% para correntistas; Parcelamento em até 60x; Não há produtos pré-selecionados.</p>



Fonte: Catelan & Bastazini, 2014.

Neste contexto destacamos a entrevista realizada numa coletiva de imprensa com a empresária e diretora da Rede de Lojas Magazine Luiza, Luiza Helena Trajano, em 18 de novembro de 2014, na cidade de Presidente Prudente. A rede de loja Magazine Luiza é uma das principais marcas citadas em nossas entrevistas realizadas com os cidadãos, sendo que a rede possui 726 lojas em 16 estados brasileiros. Foi criada a partir de uma primeira loja no município de Franca, localizado na parte nordeste do estado de São Paulo, divisa com o estado de Minas Gerais. Durante a entrevista realizada, Luiza Helena Trajano destacou várias vezes que tem como foco em sua atuação na rede dois pontos principais para maximizar o lucro: investimentos no varejo e concessão do crédito. Considera que o Brasil, frente aos dados macroeconômicos apresentados tem sido um país de investimentos e que as políticas sociais e a expansão do crédito imobiliário ampliaram seu mercado consumidor nas cidades brasileiras.

Em entrevista à revista Exame, no dia 12 de junho de 2013, Luiza Helena Trajano comentou sobre o lançamento do Governo Federal (Primeiro ano do Mandato de Dilma Rousseff - ver quadro 4) que liberou uma linha crédito de R\$ 17 bilhões para aqueles que foram beneficiados no âmbito do Programa “Minha Casa, Minha Vida” para compra de eletrodomésticos, eletrônicos e móveis. A empresária comentou a medida:

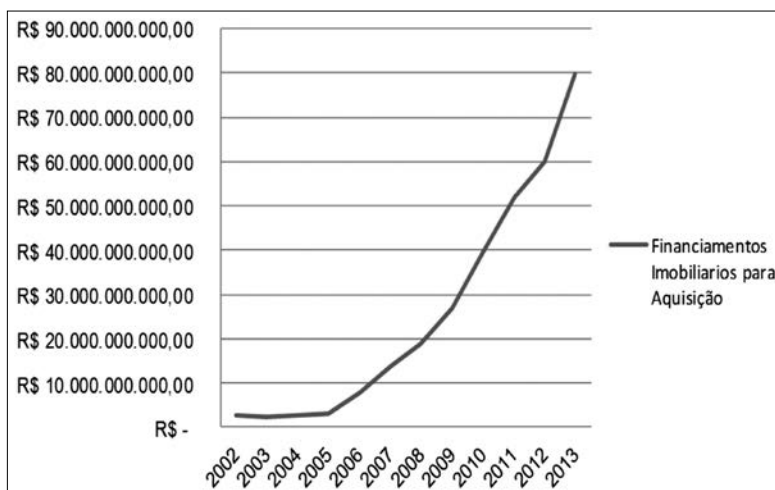
Estou muito entusiasmada, esse programa é tão importante”, discursou Luiza durante cerimônia no Palácio do Planalto. “Frequento muito as comunidades (mais carentes). Eles adoram uma televisão de tela plana, um fogão de cinco bocas. Os produtos escolhidos e os preços, todo o trabalho feito foi cuidadosamente pensando nessa classe e no Brasil.

Além disso, Luiza Helena Trajano comentou que o projeto foi debatido durante três anos entre o Caixa Econômica Federal, o Banco do Brasil, e técnicos do Ministério da Fazenda, conforme texto da Revista Exame. Esta articulação é designativa de alguns pontos já levantados anteriormente neste artigo, principalmente no que se refere à relação Estado-Mercado-Consumo-Crédito, como conceitos capazes de explicar os efeitos do crédito na ampliação do consumo e como chegam ao cotidiano de cidades médias

brasileiras por meio da articulação do Estado com o mercado. O trecho citado deixa evidente esta articulação.

O entusiasmo presente nos discursos de Luiza Helena Trajano podem ser explicados a partir dos dados organizados no gráfico 5 que mostra a variação no total de financiamento imobiliário para aquisição no período entre 2002 e 2013. O gráfico demonstra um crescimento sem momentos de queda desde 2005, quando os dados de financiamentos imobiliários para aquisição apontam um mercado favorável ao mercado imobiliário em geral, quais sejam as classes econômicas, já que os empreendimentos que temos encontrado nas cidades médias de Londrina, no Paraná, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos e São José do Rio Preto, vão desde os grandes conjuntos habitacionais do Programa “Minha Casa, Minha Vida” até os loteamentos fechados e a expansão dos prédios de apartamentos.

GRÁFICO 5. BRASIL: VARIAÇÃO NO TOTAL DE FINANCIAMENTO IMOBILIÁRIO PARA AQUISIÇÃO ENTRE 2002 E 2013



Fonte: Banco Central do Brasil. Organizador: Julio Cesar Zandonadi.

Estas diferentes tipologias são colocadas no mercado habitacional para abarcar diferentes classes econômicas. Considerando a divisão destas classes por renda, como podemos observar no quadro 6, no qual articulamos com as classes econômicas adotadas a partir da metodologia do IPC, podemos perceber, que a Faixa 1 inclui as classes econômicas C2, D e E, a Faixa 2 as classes C1 e a Faixa 3 abarcando a classe econômica B2, já que o limite é de R\$ 5 mil para o financiamento, mesmo tomando como referência os valores de renda média atualizados de acordo com o deflacionamento referente ao ano de 2014. As classes econômicas B1, A1 e A2, não são contempladas nos intervalos

das faixas do MCMV, e são aqueles que correspondem, de acordo com as entrevistas que vimos realizando, com os cidadãos que consomem principalmente os produtos imobiliários como os loteamentos fechados e os prédios de apartamentos, alguns com propostas multifuncionais agregando espaços de lazer e comércio nos primeiros andares do prédio, como temos observado durante os trabalhos de campo nestas cidades médias e entrevistas com aqueles que vimos chamando de agentes bem-informados, tais como responsáveis por incorporadoras, construtoras e imobiliárias.

QUADRO 6. CLASSES ECONÔMICA BRASIL POR FAIXAS DO MINHA CASA, MINHA VIDA

Classe ABEP	Renda Média Familiar ano base IPC (em R\$) - 2012	Renda Média Familiar Deflacionada (em R\$) - 2014
A1	18.600,00	20.504,55
A2	10.950,00	12.021,23
B1	6.410,00	7.066,35
B2	3.175,00	3.467,03
C1	1.950,00	2.149,67
C2	1.310,00	1.444,14
D	870,00	959,08
E	560,00	617,34

Faixas do “ <i>Minha Casa, Minha Vida</i> ” 2011-2014		
Faixa 1: até R\$ 1600	Faixa 2: R\$ 1600 até 3100	Faixa 3: R\$ 3100 a 5000

Fonte: IPC Maps, 2012; <http://www.pac.gov.br/minha-casa-minha-vida>.
Organizado por Márcio José Catelan.

*Valor do salário Mínimo brasileiro para 2015 é de R\$ 788,00.

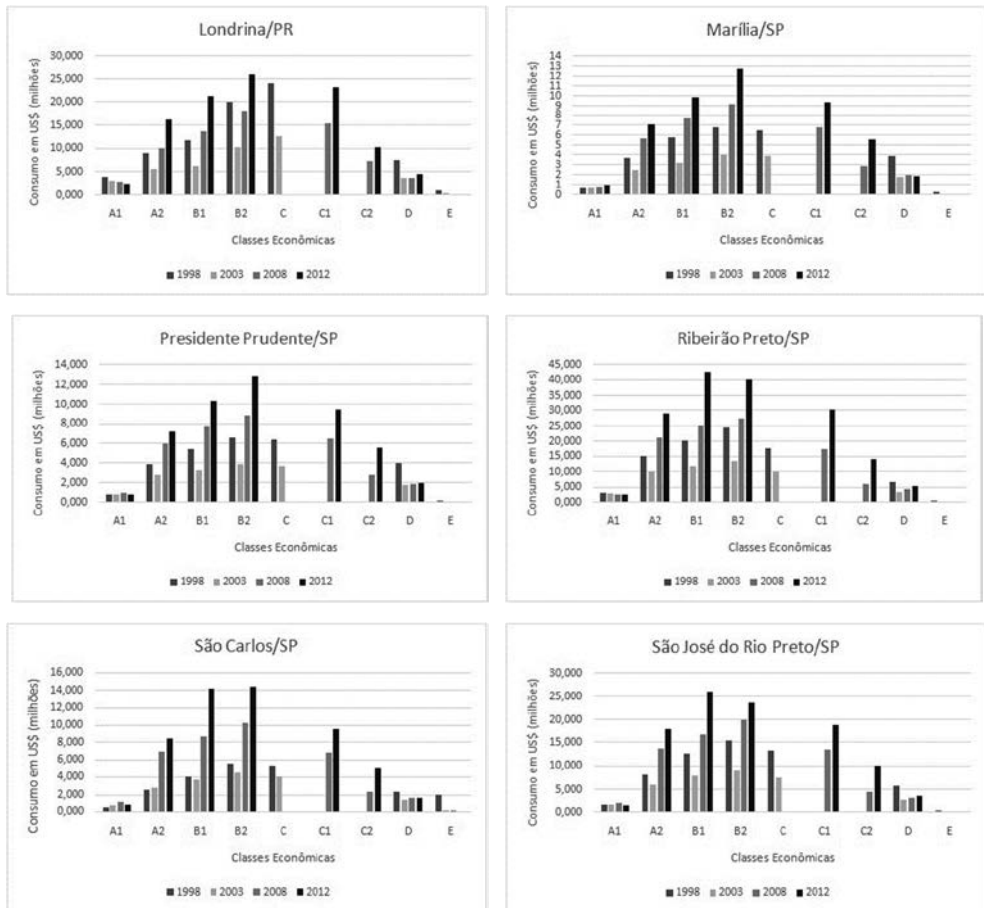
*Cotação do dólar americano de R\$ 2,65. Fonte: Banco Central, 30/12/2014.

*Deflacionamento da renda média IGP-DI FGV - a partir de 02/1944.
Banco Central.

Retomando o quadro econômico e político que culmina com uma extensão da financeirização e do crédito via políticas habitacionais ao consumo de bens ligados ao

morar, podemos reforçar esta hipótese por meio dos dados do quadro 7 no qual estão organizados uma composição de gráficos sobre o consumo de eletrodomésticos e equipamentos nas cidades médias de Londrina, no Paraná, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, São Carlos e São José do Rio Preto. Como é possível observar, as seis cidades apresentam o mesmo comportamento no consumo deste ramo entre as classes econômicas. Destaca-se o ano de 2003 que, conforme visto no gráfico, é o ano em que se iniciou o aumento da renda entre as classes econômicas, a diminuição das desigualdades entre as classes com tímido crescimento nos financiamentos imobiliários, como demonstramos no gráfico 5.

QUADRO 7. GRÁFICOS DO CONSUMO DE ELETRODOMÉSTICOS POR CLASSE ECONÔMICAS NAS CIDADES MÉDIAS PESQUISADAS



Fonte: IPC Maps, 2012. Organização por Mateus Emke Dolci e Márcio José Catelan, 2014.

* A classe econômica C2 passa a ser considerada na metodologia do IPC somente a partir do ano de 2008.

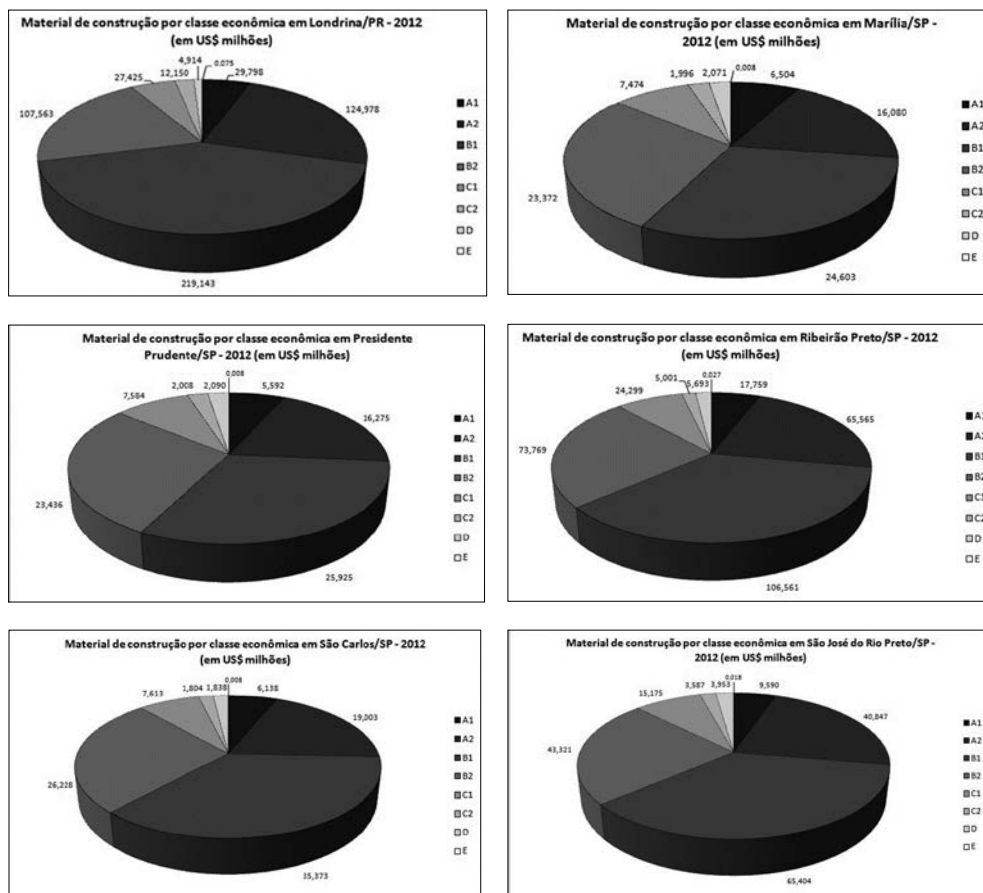
Destacamos o aumento no consumo de eletrodomésticos e equipamentos a partir de 2003 das classes A2, B1, B2 e C1, a partir de 2008 para a classe econômica C2. As classes econômicas B1 e B2, correspondentes à chamada classe média e as classes econômicas C1 e C2, a possível classe C, são representativas do consumo destes itens nestas cidades médias, sendo que em Londrina, Marília e Presidente Prudente a que mais apresentou aumento no consumo de eletrodomésticos foi a classe econômica B2. Fica evidente também nos gráficos o comportamento dos gastos da classe econômica A1, cuja renda está estipulada, conforme o quadro 6, acima de R\$ 18.600,00, que corresponde aos cidadãos entrevistados nas seis cidades pertencentes ao segmento mais rico. Muitos destes, declararam fazer compras nas metrópoles, sobretudo, São Paulo Curitiba, e alguns em viagens ao exterior, para países como Estados Unidos, com destaque para Miami.

Outros ramos de destaque no consumo nestas cidades médias e que também nos ajuda a reforçar as hipóteses levantadas anteriormente é o de material de construção, principalmente porque está intimamente ligado ao mercado capitalista da habitação (Quadro 8).

Qual seja a classe econômica que estejamos tratando, consideramos que o programa MCMV e os cartões trabalhados no quadro 5 abarcam diferentes cidadãos de diferentes classes econômicas. Assim como os dados sobre a consumo de eletrodomésticos e equipamentos, também no consumo de materiais de construção as classes econômicas de maior destaque são as B1 e B2. Embora não seja possível acompanharmos a variação na participação das classes segundo anos de 1998, 2003, 2008 e 2012, para este ramo, já que passou a ser considerado apenas no último ano, apoiado em nossas entrevistas com cidadãos e agentes bem-informados, econômicos e políticos, podemos considerar que os dados para 2012 apontam um contexto favorável de reprodução do capital comercial com a expansão dos mercados de consumo em diferentes ramos, com destaque para as classes A2, B1, B2 e C1.

O consumo de eletrodomésticos e equipamentos e de materiais de construção são variáveis, portanto, que apontam não somente crescimento nas vendas, mas principalmente a ampliação de um circuito do consumo da habitação articulados pelo Estado e pelo mercado imobiliário consoante ao ramos que se dedicam a comercializar os produtos que compõem o morar. É evidente a participação das classes médias e C neste processo de articulação dos mercados consumidores da habitação social e de mercado nas cidades médias analisadas.

QUADRO 8. GRÁFICOS DO CONSUMO DE MATERIAL DE CONSTRUÇÃO POR CLASSE ECONÔMICAS NAS CIDADES MÉDIAS PESQUISADAS



Fonte: IPC Maps, 2012. Organização por Mateus Emke Dolci e Márcio José Catelan, 2014.

* Este ramo passou a ser analisado pela metodologia do IPC somente a partir do ano de 2002.

3. Considerações Finais

As cidades médias que vimos pesquisando compõem um universo político, econômico e social compreendido a partir das lógicas econômicas que comandam as práticas espaciais dos agentes econômicos e as práticas espaciais daqueles que moram na cidade, cuja análise das variáveis e consensos presentes no cotidiano destas cidades podem ser explicados por meio do consumo.

Neste contexto, o objetivo principal deste texto foi centrar a análise numa forma de consecução do consumo que é o crédito, e revelá-lo como resultado da práticas espa-

ciais. Esta forma de ampliar o consumo tem sido dinamizada não somente pelas ações de mercado - empresas e estratégias empresariais de múltiplas escalas - como também pelas ações do Estado via políticas públicas, sobretudo as habitacionais, no que tange os espaços intra-urbanos.

O crédito tem sido um facilitador nas cidades médias para reprodução dos mercados fundiários e imobiliários, gerando mercados de terras e da habitação, além de promover a expansão de empresas dos ramos analisados, tanto aquelas de capital com abrangência local, como aquelas pertencentes a redes associadas já citadas anteriormente.

Nesta lógica que defendemos o estabelecimento das práticas espaciais tanto pela análise da ação das empresas, como na vida cotidiana dos cidadãos que participam deste processo de ampliação do consumo e do crédito de uma forma bastante intensa.

Processos e dinâmicas que explicam o comportamento do mercado imobiliário remetem às práticas, à medida que nos propomos pensá-las em articulação com a produção do espaço, permeadas pela significação do comprar perante ao crédito com uso dos cartões de créditos, tanto aqueles concedidos pelos bancos e lojas de departamentos, além das redes associadas, mas principalmente aqueles cartões que foram criadas no âmbito da política habitacional. No texto, fica evidente que é um recorte econômico, construído a partir da ação das empresas que não operam na dimensão do cotidiano onde encontramos de fato a significação da vida a crédito nas cidades. Entretanto, o processo de mudança com redefinição, inclusive, das preferências, das necessidades e dos hábitos de consumo são construídos frente a ação do mercado, as práticas espaciais munidas de estratégias de articulação no âmbito das cidades por agentes econômicos.

Deste modo as práticas espaciais dos cidadãos são explicadas pela relação entre necessidade real e uma necessidade criada pelo mercado. A necessidade real faz parte do cotidiano dos cidadãos, por outro lado a necessidade criada, por meio da qual operam articulações do consumo, sobretudo o crédito, é a que mais se aproxima da lógica das empresas que comercializam os eletrodomésticos e móveis para a casa, bem como os materiais para construção civil.

As cidades médias pesquisadas apresentam, em seus contextos, respostas para muitas questões colocadas neste artigo, tendo em vista a dinamização do consumo em seus espaços intra-urbanos e a concentração espacial e econômica do capital comercial gerando capacidade de centralidade no âmbito da rede urbana de influência. A espacialização do programa habitacional por meio do MCMV nestas cidades respondem a dupla condição delas com consequências diretas e indiretas na produção destas cidades. No que se refere ao espaço intra-urbano, estas cidades médias pesquisadas vem apresentando uma ampliação das desigualdades socioespaciais em contraposição do aumento do poder de compra, principalmente, das classes média e C. Esta condição de desigualdades socioespaciais nas cidades médias reflete diferentes aspectos das dinâmicas que as produzem: 1. As práticas espaciais dos agentes econômicos, principalmente, aqueles que atuam no mercado fundiário e imobiliário, vão em direção a processos já vigentes nestas cidades médias

como a fragmentação socioespacial; 2. As práticas espaciais dos cidadãos tornam-se cada vez mais condicionadas pelas resultantes das práticas espaciais dos agentes econômicos, tendo em vista o aumento no número de empresas de capitais de abrangência multiescalar que orientam as preferências de consumo destes cidadãos; 3. E mudanças nas formas de consecução do consumo geradas com o aumento de superfícies comerciais que atendem à mudanças do setor financeiro, tais como a ascensão do crédito.

Estes aspectos são intrínsecos às mudanças macroeconômica que são absorvidas nestas cidades em diferentes tempos e ritmos. As cidades médias que vem sendo pesquisadas apresentam de forma muito significativa os diferentes tempos e ritmos que resultam das práticas espaciais dos agentes econômicos e políticos que as produzem. Estas, articuladas às práticas espaciais do cidadão, permitem que deixemos proposições analíticas na relação entre o consumo e o crédito sintetizada na hipótese que defendemos de o mercado imobiliário financeirizado passa pela articulação de um círculo estruturado ao se adquirir o crédito para a compra da casa e completado nas práticas espaciais do morar, quando os cidadãos buscam, num ritmo muito mais acelerado que nos conjuntos habitacionais das décadas de 1980 e 1990, modificar suas casas, ampliar espaços, levantar muros, fechar com portões, preenchê-las com móveis e eletrodoméstico que são mais que bens-materiais, que resignificam a permeabilidade de mudança em nosso “pirâmide” da segmentação social no Brasil. Deste fechamento do círculo resulta a ampliação do processo de creditização na economia, na política e na vida nas cidades médias brasileiras.

Bibliografia

- AMIM, Ash; THRIFT, Nigel (2002): “Repensando la teoría urbana: las ciudades y las economías de distancia”. SUBIRATS, Joan (Orgs.): *Redes, territorios y gobierno: nuevas respuestas locales a los retos de la globalización*, Barcelona, Diputación Barcelona, p. 81-107.
- ARROYO, María Mónica (2006): “Demâmica territorial, circulação e cidades médias”. Em SPOSITO, E.; SPOSITO, M. E. Beltrão; SOBARZO, Oscar (Orgs): *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*, São Paulo, Expressão Popular, p. 71-85.
- BAUDRILLARD, Jean (2003): *A Sociedade de consumo*. Edições 70.
- BAUMAN, Zygmunt (2010): *Vida a Crédito*, Rio de Janeiro, Zahar.
- BELLET SANFELIU, Carmen (2009). “Del concepto *ciudad media* al de *ciudad Intermedia* en los tiempos La globalización”. BELLET, Carmen; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs): *Las ciudades medias o Intermedias en un mundo globalizado*, Lleida, Universitat de Lleida, p. 21-40.
- BELLET, Carmen; SPOSITO, Maria Encarnação BELTRÃO (2009): “Introdução”. BELLET, Carmen; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs): *Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado*, Lleida, Universitat de Lleida, p. 11-18.

- BENITEZ, Rogério Martins (1998): “O capital social fixo como Emsumo do desenvolvimento regional”, *Revista Econômica do Nordeste*, v. 29, n. 2, p. 143-157.
- BRANDÃO, Carlos Antônio (2007): *Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*, Campinas, Editora UNICAMP.
- BRENNER, Neil (2013): “Reestruturação, Reescalonamento e a Questão Urbana”, *GEOUSP - Espaço e Tempo*, n. 33, p. 198-220.
- CAMAGNI, Roberto (2005): *Economía Urbana*. Barcelona: Antoni Bosch S.A. 2005.
- CARDOSO, Adauto Lúcio; ARAGÃO, Thêmis Amorim (2013): «Do fim do BNH ao Programa Minha Casa, Minha Vida: 25 anos da política habitacional no Brasil».
- CARDOSO, Adauto Lúcio (Orgs): *O Programa Minha Casa Minha Vida e seus Efeitos Territoriais*, Rio de Janeiro, Letra Capital, p. 07-16.
- CATELAN, Márcio José (2014): “As interações espaciais interescolares: o potencial de consumo das cidades médias na rede urbana». XIII Seminário da Rede Iberoamericana de Pesquisadores sobre Globalização e Território (RII), Salvador, v. 1, p. 1-15.
- CATELAN, Márcio José; BASTAZINI, Rafael (2014). “A creditização e financeirização nas políticas públicas habitacionais brasileiras: ampliação do consumo e das desigualdades socioespaciais em cidades médias”. *XXI Coloquio del Grupo de la Asociación de Geógrafos Españoles Territorios Inconclusos y Sociedades Rotas*, Madrid, v. XII, p. 1-18.
- CATELAN, Márcio José (2013). *Heterarquia Urbana: interações espaciais interescolares e cidades médias*, Cultura Acadêmica.
- CATELAN, Márcio José; MELAZZO, Everaldo Santos (2013): “Cities and consumption in Brazil: an inquiry about the Consumption Potential Index on medium-sized cities”. *Anais: 4th International Seminar City, Urban Retail and Consumption*. Nápoles/Italia.
- CHEPTULIN, Alexandre (1982). *A dialética Materialista: categorias e leis da dialética*, São Paulo, Editora Alfa-Omega.
- COMPANS, Rose (2005). *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*, São Paulo, Editora UNESP.
- CORRÊA, Roberto Lobato (1992): “Corporação, Práticas Espaciais e Gestão do território”. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 54, n.3, p. 115-122.
- DE CERTEAU, Michel (1998): *A invenção do cotidiano*, Editora Vozes.
- ELIAS, Denise, PEQUENO, Renato (2010): “Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais”. SPOSITO, Maria Encarnação B., ELIAS, Denise, SOARES, Beatriz R. *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional (Passo Fundo e Mossoró)*, São Paulo, Expressão Popular, p.101-283.
- FONSECA, Maria de Lourdes; TAVARES, Helga Canedo (2013): “A questão fundiária e a política habitacional na Brasil”. DENALDI, Rosana (Org.): *Planejamento habitacional: notas sobre a precariedade e terra nos Planos Locais de Habitação*, São Paulo, Annablume, p. 249 a 266.

- GEORGE, Pierre (1971): *Geografia do Consumo*, Difusão Européia do Livro.
- IPC/Marketing (2012). *Índice de Potencial de Consumo, Metodologia e plataforma de dados*.
- HARVEY, David (2005): *A Produção Capitalista do Espaço*, São Paulo, Annablume.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2008): *Regiões de influência das cidades 2007*, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
- LENCIONI, Sandra (2004): “Novos Rumos e Tendências da Urbanização e Industrialização no Estado de São Paulo”. LIMONAD, Ester (Org.). *Brasil Século XXI. Por uma nova Regionalização?*, São Paulo, Max Limonad.
- LINDÓN, Alicia (2006): “Geografía de la vida cotidiana”. HIERNAUX, Daniel; LINDÓN, Alicia. *Tratado de Geografía Humana*. México, Editorial Antrophos, p.356-400.
- MAGALHÃES, Inês (2013): “Planos Locais de Habitação na estratégia da Política Nacional”. DENALDI, Rosana (Org.). *Planejamento habitacional: notas sobre a precariedade e terra nos Planos Locais de Habitação*, São Paulo, Annablume, p. 13 a 27.
- MELAZZO, Santos Everaldo. Marília (2012): “Especialização industrial e diversificação do consumo. Trajetórias de uma cidade média”. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro (Orgs.): *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Chillán e Marília*, São Paulo, Editora Expressão Popular, p. 161-279.
- NERI, Marcelo (2011): *Nova Classe Média: o lado brilhante da base da pirâmide*, Saraiva.
- OLIVEIRA, Fernanda Viviane (2014): “Do BNH ao Minha Casa, Minha Vida: mudanças e permanências na política Habitacional”. *Caminhos de Geografia*, v.15, p. 36-53.
- ORTIGOZA, Silvia Aparecida Guarnieri (2009): *Geografia e Consumo: Dinâmicas Sociais e a Produção do Espaço Urbano*. Rio Claro.
- POCHMANN, Marcio (2012): *A nova classe média?: o trabalho na base pirâmide social brasileira*, Boitempo.
- SANTOS, Milton (2008): *A natureza do espaço*, São Paulo, EDUSP.
- SANTOS, Milton (2007): *O espaço do Cidadão*, São Paulo, EDUSP.
- SECRETARIA DE ECONOMIA E PLANEJAMENTO E COORDENADORIA DE AÇÃO REGIONAL (1978): *Cidades Médias e Desenvolvimento Industrial: Uma proposta de descentralização metropolitana*, São Paulo, Secretaria de Economia e Planejamento.
- SHIMBO, L. Z. (2012): *Habitação social de mercado: a confluência entre Estado, empresas construtoras e capital financeiro*. Editora C/Arte.
- SPOSITO, M. Encarnação Beltrão ; CATELAN, Márcio José (2014). “Hierarchy and heterarchy in Brazil’s urban network”. *Brazilian Geographical Journal: geosciences and humanities research medium*, v. 5, p. 556-574.

- SPOSITO, M. Encarnação B. (2013): “Segregação socioespacial e centralidade urbana”. VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; Pintaudi, Silvana Maria. *A cidade contemporânea: segregação espacial*, São Paulo, Editora Contexto.
- SPOSITO, M. Encarnação Beltrão (2012a): *Lógicas Econômicas e Práticas Espaciais: Cidades Médias e Consumo*, Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo
- SPOSITO, M. Encarnação Beltrão ; SPOSITO, Eliseu Savério (2012b): “Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias”. *XII Seminário da Rede Iberoamericana de Pesquisadores sobre Globalização e Território* (RII), Belo Horizonte, v. 1, p. 1-17.
- SPOSITO, M. Encarnação B. (2009): “Globalização, consumo e papéis Intermediários de cidades médias no Brasil”. BELLET SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). *Las ciudades medias o Intermédias en un mundo globalizado*, Lleida, Universitat de Lleida, p. 41-69.
- SPOSITO, M. Encarnação B. (2007): “Cidades médias: reestruturação da cidade e reestruturação urbana”. SPOSITO, Maria Encarnação B (org.). *Cidades médias: espaços em transição*, São Paulo, Expressão Popular, p. 233-253.
- SPOSITO, M. Encarnação Beltrão (2006): “O desafio metodológico da abordagem interescolar no estudo das cidades médias no mundo contemporâneo”. *Cidades*, v.3, p. 143-157.
- SPOSITO, M. Encarnação B. (2004): O chão aos pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 508 f. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente.
- SECCHI, Leonardo (2010): *Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos*, São Paulo, Cengage Learning.
- SUBIRATS, Joan (2010): “Quais políticas públicas para qual crise? Transformações social e intervenção do estado”. COELHO, Maria F. P.; TAPAJÓS, Luziele Maria de S.; RODRIGUES, Monica (Orgs.). *Políticas Sociais para o desenvolvimento: superar a pobreza e promover a inclusão*, Brasília, Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome/UNESCO, p. 103-126.

MINERVA VILLANUEVA OLMEDO

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores,
CIESAS-Golfo, México

1. Introducción

Actualmente, las ciudades medias están viviendo procesos de urbanización y expansión urbana particulares que nos llevan a reflexionar su futuro, las tendencias en el crecimiento urbano y, sobre todo, el manejo y ocupación de sus espacios por parte de la población. Aquí interesa hacer hincapié en la transformación territorial que ha vivido una ciudad media del país, considerada hasta hace algunos años la típica ciudad provinciana; tras esta transformación subyacen modalidades particulares de expansión urbana, así como formas de ocupación y uso de esas nuevas áreas de expansión. Para la presentación del trabajo se hacen dos grandes cortes temporales que nos permiten entender el carácter de la actual transformación y expansión urbana; uno va de los 80 al año 2000, y el otro, desde la primera década de este siglo hasta la actualidad. En estos se entretajan dos niveles que subyacen a este proceso: el nivel de lo espacial, representado por la ocupación y transformación del espacio físico, y el de lo social, representado por aquellos que los ocupan y por las condiciones en que se da dicha ocupación.

En México, el abandono de las economías agrarias tradicionales que se vivió en los años del «milagro mexicano» (década de los 50 principalmente) provocó procesos migratorios masivos de población rural hacia los centros urbanos regionales, nacionales e internacionales; la razón era que ahí se había concentrado la planta productiva industrial

y, por tanto, el empleo (Iracheta, 2000, p. 11). Paradójicamente, mientras el «milagro mexicano» se consolidaba, las ciudades, sobre todo aquellas que funcionaron como centros de producción, entraron en un periodo de crisis urbana que perduraría por varias décadas (Ruiz, 1999); ejemplos claros de esto fueron los casos de la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, cuya población aumentó considerablemente por los efectos de las corrientes migratorias del campo.¹

Los años subsiguientes, los años que algunos autores llamaron «docena trágica» (de 1970 a 1982), representaron el inicio de una transición en términos de urbanización (Cypher, 1992). Contrario al crecimiento urbano y demográfico esperado, los investigadores de la problemática urbana se encontraron con índices decrecientes de población en aquellas ciudades que tradicionalmente habían estado recibiendo población migrante, las cuales estaban ya consolidadas como las ciudades más grandes del país. Por ejemplo, la tasa de crecimiento que mostró la Ciudad de México en las décadas de los 80 y 90 fue menor a la que se encontró en otras ciudades del interior del país (Anzaldo, 2003). Este fenómeno replanteó el carácter de la urbanización en las grandes ciudades, pero también puso sobre la mesa el importante papel que comenzaron a adquirir las ciudades medias en nuestro país. En esa década, se iniciaron, como una política estatal, procesos de descentralización de la administración, principalmente desde el Distrito Federal a la provincia mexicana. La composición de los flujos migratorios comenzó a cambiar encontrándose importantes flujos de población migrante interurbana. Esta tendencia se ha mantenido aunque en menor medida (Pérez y Santos, 2013).

La implementación plena del modelo económico neoliberal a partir de la década de los años 90 ha provocado la reestructuración y reorganización de los antiguos sistemas de ciudades que habían prevalecido a lo largo del siglo XX. Este modelo económico ha acentuado la descentralización y nos muestra el evidente crecimiento de ciudades medias como Querétaro, Aguascalientes, Puebla, el Puerto de Veracruz o Xalapa, solo por mencionar algunas que han visto crecer su población y territorio en menor o mayor medida. La discusión, señalaba Ruiz (1999) hace algunos años, se encontraba en dilucidar si este era un proceso temporal o si lo que realmente se había iniciado era una competencia entre ciudades intermedias que, con el tiempo, se agudizaría; todo parece indicar que ha sido así. Hoy se viven las consecuencias; esto nos lleva a reflexionar y a tratar de entender las repercusiones que este fenómeno está teniendo en las ciudades medias y en sus contextos regionales, así como el carácter que la urbanización y la organización socioespacial, presentan.

1 Estas ciudades no solo ampliaron su tamaño por el aumento de la población producido por la inmigración, sino que padecieron sobreurbanización y marginalidad (Ruiz, 1999, pp. 11-12). La Ciudad de México y su zona metropolitana fueron el ejemplo más representativo del crecimiento urbano acelerado y la crisis urbana que trajo aparejada este proceso migratorio.

En efecto, las ciudades medias y pequeñas son el tipo de ciudades más común en nuestro país y, generalmente, han funcionado como centros urbanos regionales, lo que las ha hecho propensas a la concentración tanto de grupos de poder como de recursos económicos; sin embargo, actualmente, con los cambios en la estructura productiva de las regiones de México provocados por los cambios en la política económica (Alba et al., 1998), el retiro de la inversión a la estructura industrial y agrícola, y la emergencia del comercio como actividad sustantiva del desarrollo local, se comenzaron a modificar las funciones que tradicionalmente habían mantenido este tipo de ciudades. El crecimiento demográfico y económico de las ciudades medias, la reestructuración económica, el cambio de los *hinterlands* de estas ciudades, y el trastorno de las economías urbanas son solo algunas de sus manifestaciones (Ruiz, 1999; Hiernaux, 1999; Anzaldo, 2003; Arce et al., 2003; Cariola 2003; González, 2007). En términos de urbanización, el impacto de esos macroprocesos en la reorganización de espacio urbano, en las formas de expansión y en el carácter de las formas urbanas ha sido evidente.

Ya se ha documentado en otros estudios que una de las razones por las que las ciudades han crecido visiblemente y de forma acelerada es por el crecimiento de su población, y un factor decisivo en este crecimiento ha sido la inmigración. Este proceso migratorio históricamente ha provocado un crecimiento acelerado de la mancha urbana de ciudades grandes y ahora medias del país.² Esta población tiende a convertirse en potencial demandante y promotora de nuevos espacios en donde vivir, coadyuvando al crecimiento urbano acelerado, el cual se agudiza por la ausencia o escasa reglamentación de políticas en materia de planificación urbana, por lo que el crecimiento de las ciudades se ha acompañado de cambios importantes en el uso del suelo y en la especulación del mismo.

Aquí se busca documentar los cambios territoriales que ha tenido una ciudad media de Veracruz en los últimos 40 años. Estos cambios nos reflejan cómo procesos mayores impactan en los espacios locales urbanos y se evidencian en lo que he llamado modalidades de expansión urbana.

Xalapa, capital del estado de Veracruz, ha mostrado cambios radicales en su forma urbana a partir de la década de los años 80. Considero que la forma urbana que nos muestra una ciudad en un momento determinado esconde detrás de su imagen (en ese momento detenida en el tiempo) un proceso socioespacial; un proceso que es lo que la ha configurado territorialmente, es un resultado de un proceso histórico. Así, cada ciudad tiene un proceso propio y una forma urbana geográfica diferente; no obstante, esto no impide que comparta elementos semejantes a otras ciudades. En el caso de las

2 Pérez y Santos (2013) muestran que la zona metropolitana de Xalapa, para el periodo de 2000, una población de 35.225 inmigrantes; para 2010 presentó un número similar (31.256); sin embargo, también hubo población que emigró. El balance neto migratorio, sin embargo, fue positivo en ambos casos; 11.364 para el primer periodo y 7.326 para el segundo.

ciudades latinoamericanas, aspectos como sus formas de aglomeración, de distribución espacial, de expansión, son semejantes sin que por ello dejen de tener su propia historia y trayectoria urbana, sus propios procesos de urbanización otorgados por su ubicación en un sistema económico y político específico.

Precisamente, esta mancha es lo que primeramente observamos al introducirnos al estudio de los procesos de expansión urbanos de una ciudad. Podemos decir que, a primera vista, cuando vemos una ciudad solo vemos su rostro, lo más visible, pero no su esencia; este es el resultado del crecimiento demográfico, del aumento de viviendas y del aumento del espacio materialmente construido, que se manifiestan en la anexión de nuevas áreas geográficas a las manchas urbanas. Así pues, la forma urbana y el crecimiento geográfico son, indudablemente, las expresiones más visibles detrás de los procesos urbanos de una ciudad.

Cuando hablamos de expansión urbana, la asociamos de facto con el crecimiento de una ciudad, con el crecimiento de su mancha urbana; sin embargo, el término expansión urbana, a mi juicio, es más complejo que el mero aumento de esta. Es el resultado precisamente de la combinación de lo social y de lo espacial. Este proceso es factible de ser observado en su complejidad a través del tiempo. Al poner en juego estos niveles observamos con mayor claridad el proceso detrás del crecimiento de una ciudad expresado en lo que he llamado *modalidad*.

Literalmente, la expansión urbana supone que el espacio construido de una ciudad se va alejando del punto en donde originariamente se gestó su fundación, esto es, de su centro fundacional o de su centro histórico. Así pues, crecimiento urbano y expansión urbana son procesos estrechamente interrelacionados entre sí; uno refleja de forma visible los cambios de la forma urbana a lo largo del tiempo y solo es visible en comparación con un punto anterior, mientras que el otro refleja los procesos detrás de esos cambios. En términos generales, la expansión urbana es resultado de múltiples interacciones entre distintos agentes en y con el territorio urbano y puede ser analizada en una temporalidad suficiente para apreciar sus particularidades; por tanto, no solo se manifiesta en la paulatina extensión, orientación o configuración de la mancha urbana de una ciudad en un momento determinado.³ Así pues, a simple vista y mirando desde del nivel de lo espacial, la ciudad es solo una mancha con límites definidos en relación con el entorno inmediato; sin embargo, vista desde lo social, esa mancha urbana muestra particularidades internas. ¿Cuáles son las condiciones de la ocupación social del territorio? ¿Cuáles son las modalidades que subyacen a la expansión urbana en esta ciudad? Es decir, ¿cómo se expande, hacia dónde se expande y quiénes participan en dicho crecimiento?

3 Aquí es importante hacer una aclaración. Los procesos de urbanización son la combinación de varios procesos. En este caso, metropolización, por ejemplo, está relacionado con la función de la ciudad central con respecto a otras localidades, mientras que la conurbación es resultado de la expansión urbana de la ciudad sobre localidades de otros municipios, a la vez que la suburbanización está entendida aquí como la especialización, ya sea residencial o comercial de porciones de la ciudad que no necesariamente forman parte de la ciudad central pero sí de la ciudad metrópoli (Sobrino, 2003; Iracheta, 2000).

La expansión urbana es, pues, un proceso histórico complejo que involucra factores sociales, económicos y políticos, cuyo resultado es una ciudad particular en su crecimiento y forma. En este sentido, la expansión urbana resulta en modalidades diferentes en el tiempo, es decir, maneras diversas de expresarse y tornarse visible en el espacio urbano de la ciudad en su conjunto aunque su expresión se presenta primeramente en las áreas periféricas. Aquí me interesa documentar los modos y, más particularmente, las modalidades de la expansión urbana acelerada en una ciudad capital de México: Xalapa, Veracruz.

2. Lo particular

A partir de la década de los 90, las grandes ciudades del país mostraron una desaceleración en el crecimiento demográfico, mientras que algunas ciudades medias comenzaron a registrar lo inverso (ver Gómez, 2003; Garza, 2002; Pérez y Santos, 2013). En el caso de Xalapa, vemos que mantuvo índices de crecimiento menores que en el pasado (ver cuadro 1); no obstante, tiene sus peculiaridades. El crecimiento demográfico de Xalapa se muestra menor que 20 años atrás, sin embargo, es imposible dejar de notar que el crecimiento de la mancha urbana no se detiene; que la expansión urbana continúa sobre áreas rurales de municipios vecinos y poblados cercanos, alterando la organización territorial y social de la población involucrada, modificando las fronteras con el medio rural y transformando la ciudad, fragmentándola e integrándola bajo nuevas dinámicas urbanas. Es evidente que la expansión urbana no conoce fronteras administrativas.

Decíamos que para entender los procesos de expansión urbana es importante incorporar lo temporal, además de lo social y territorial. Este cruce nos acerca a la dinámica de los procesos urbanos recientes. Tomando en consideración las condiciones de ocupación del espacio urbano y la orientación geográfica del crecimiento urbano, encontramos dos modalidades de expansión urbana: la que resultó en una urbanización popular definida como autogestiva, es decir, aquella que incluyó áreas urbanas generadas de forma irregular, marginal y ocupadas por sectores de la población de bajos recursos; y la urbanización que llamamos de elite (nombre preliminar aún), que resulta de la privatización del espacio urbano, de una mayor participación del capital inmobiliario privado y trasnacional y del alejamiento paulatino del Estado en la producción de vivienda, y que actualmente es ocupada por sectores medios y altos de la población. Aquí presentaremos estas dos modalidades.

2.1. Antecedentes. Un acercamiento a una ciudad de provincia

Xalapa es la capital del estado de Veracruz y cabecera municipal del municipio del mismo nombre; ha sido considerada una ciudad media por su talla y función. Es una ciudad que concentra la economía a través de los servicios, el comercio, instituciones

estatales, municipales y federales. Es una ciudad capital y centro de una región básicamente rural. De acuerdo con el censo de población de 2010, contaba con una población total de 457.614 habitantes. Xalapa es conocida en el medio nacional como la Atenas veracruzana por la concentración de la educación media y superior y las instituciones culturales del Estado; también se la conoce como la Ciudad de las Flores, nombre con el que la calificó el barón Von Humboldt en su visita a la ciudad en el año 1804 por la abundancia de flores que poseía.

Durante las primeras décadas del siglo pasado, Xalapa se caracterizó por ser una ciudad con un crecimiento urbano lento, y podríamos decir tardío, con respecto a los procesos urbanos de otras ciudades semejantes. Durante la primera mitad del siglo XX, su economía descansó en torno a la agroindustria derivada, principalmente, del cultivo y beneficio del café, y de las actividades de servicios nacidas de la concentración de los poderes estatales y federales, así como de la educación pública y privada superior. La moderación en su crecimiento no solo fue demográfica, sino también territorial, pese a ser el centro urbano más importante de una amplia zona agrícola cafetalera y cañera.⁴

Su crecimiento demográfico solo comenzó a ser evidente a partir de la década de los años 60, sin embargo, el crecimiento de su mancha urbana solo se mostró claramente a partir de la década de los 80. Desde entonces, y con sus vaivenes, este ha sido continuo en el tiempo.

En la actualidad, la imagen de Xalapa nos aleja de aquella típica asociada a una ciudad tranquila, a una ciudad provinciana.⁵ Su imagen nos enfrenta una ciudad con grandes carencias urbanas y con graves problemas ambientales, una ciudad cuyo crecimiento ya absorbió a la gran mayoría de los ejidos formados en la década de los años 30 del siglo XX, una ciudad que a partir de las dos últimas décadas de ese siglo y de lo que va del XXI ha rebasado sus límites municipales absorbiendo municipios y congregaciones vecinos además de tierras antes dedicadas al cultivo, todo ello como resultado de su evidente crecimiento territorial.

4 Aunque aquí no vamos a entrar en una explicación de este proceso, creemos que su dinámica urbana en la primera mitad del siglo XX está relacionada precisamente con esta situación. En el siglo XIX, la ciudad de Xalapa estaba rodeada de pequeños pueblos agrícolas, principalmente cafetaleros y cañeros como Coatepec, Xico, Teocelo, así como de pequeñas y grandes haciendas cuyos habitantes dependían de esos cultivos. Xalapa, en este contexto, era la ciudad más grande y centro político y comercial más importante de esta región. Es posible observar un sistema de pequeñas ciudades que mantenían una relativa autonomía económica con respecto a la ciudad de Xalapa, lo que provocaba que esta última se mantuviera con un crecimiento demográfico y territorial moderado. Xalapa se mantuvo como una ciudad capital, típica en su arquitectura y diseño y contenida en su crecimiento urbano, durante las primeras cinco décadas del siglo XX.

5 Las ciudades provincianas, de acuerdo con Muro, son ciudades que presentan una escasa e indefinida separación entre lo rural y lo urbano, «y sobre todo la contraposición a lo capitalino, a lo metropolitano y, por consiguiente, a lo central» (Muro, 1998).

En los últimos 50 años del siglo XX y en lo que va de este, esta ciudad ha afrontado las consecuencias de este crecimiento demográfico que cuadruplicó su población urbana y extendió su territorio en siete veces al que tenía en esa misma década. El municipio de Xalapa tiene, en total, una superficie de 124,4 km².⁶ En 1950, la ocupación de la mancha urbana de la ciudad de Xalapa era de 6,03 km², con una población de aproximadamente 75.000 habitantes. Treinta años después, en 1980, su superficie urbana era ya de 23,63 km², con una población de 212.769 habitantes. Para las décadas siguientes, este crecimiento se tornó más dramático. Según datos de 1987, la mancha urbana ocupaba ya una superficie 32,26 km² (INEGI, 2000; Gobierno del Estado de Veracruz-Llave, S/F); y para 1995, esta superficie era de 42,00 km² con una población de aproximadamente 370.000 habitantes. Actualmente se calcula que la mancha urbana de Xalapa tiene una superficie de 47,9 km² y una población de 667.000 habitantes, aproximadamente (Xalapa Sostenible. Plan de Acción, 2014).

Observamos que la densidad de población por kilómetro cuadrado disminuyó de 12,437 hab./km² que tenía en 1950 a 8,809 hab./km² en 1995 debido, sobre todo, a la dispersión de los asentamientos en el área urbana con el abandono del patrón de urbanización que mantenía los asentamientos compactados alrededor del centro fundacional. Ya en la década de los años 90, el crecimiento acelerado de la mancha urbana había colocado al Cerro Macuiltépetl, alguna vez localizado en la parte ejidal, en las *afueras* de la ciudad, en el centro de la mancha urbana; actualmente todo parece indicar que, geográficamente, el centro histórico vuelve a ser el centro de la ciudad (plano 1).

Los datos del censo de población más recientes nos muestran para 2010 una población aproximada de 413.136 habitantes, con una tasa de crecimiento anual del 0,5%, un porcentaje mucho menor incluso al de principios del siglo pasado (cuadro 1). Sin embargo, esos datos son engañosos. No nos indican que la ciudad haya detenido su crecimiento demográfico ni mucho menos su crecimiento territorial. Si consideráramos administrativamente solo a la ciudad Xalapa, esto probablemente sería así, pero el crecimiento urbano no reconoce fronteras. La mancha urbana se ha montado sobre territorio perteneciente a otros municipios y congregaciones, por lo que, en la actualidad, ya no podemos ver a Xalapa como una ciudad con límites urbanos precisos, sino como un área metropolitana que incorpora congregaciones y cabeceras de municipios vecinos en donde se calcula que habitan cerca de tres cuartos de millón de habitantes.

En el cuadro se muestra claramente que el crecimiento demográfico anual más elevado lo encontramos en las décadas de 1970 y 1980. Este aumento importante de población se tradujo, en términos urbanos, en un crecimiento acelerado de la mancha urbana en una porción específica de la ciudad; un crecimiento con una modalidad par-

6 Sistema de Información Municipal, Cuadernillos Municipales, Sefiplan-Gobierno del estado de Veracruz, Xalapa, 2014.

ticular, de carácter *popular*, principalmente a partir de la década de los años 80 y 90, aunque sus expresiones aún se manifiestan en el espacio urbano si bien ya no con el impacto que tuvo en esas décadas.

CUADRO I. POBLACIÓN DE XALAPA, VER., VARIACIÓN PORCENTUAL MEDIA ANUAL (1921-2010)

Año	Población	Porcentaje anual xalapa	Porcentaje anual estado veracruz(*)
1921	27.623		
1930	36.812	3,6	0,98
1940	46.827	2,7	
1950	59.275	2,6	1,98
1960	78.120	3,1	
1970	130.380	6,7	3,18
1980	212.769	6,3	
1990	288.454	3,5	2,48
2000	390.590	3,5	0,5
2010	413.136	0,5	1,0

Fuente: *Cuaderno Estadístico Municipal. Xalapa, Estado de Veracruz*, Gobierno del estado de Veracruz, INEGI, H. Ayuntamiento Constitucional, Edición 1996, y *Ciudades Capitales. Una visión Histórico Urbana*, volumen 4, INEGI, 2000 (CD-ROM). Elaboraciones del Proyecto.

(*) Los datos correspondientes al estado de Veracruz son tomados de PALMA (2006). El autor toma periodos de 20 años. Los datos de los años 2000 y 2010 son elaboraciones propias.

2.1.2. Dejando atrás la «visión del trópico civilizado»

Para entender la expansión urbana popular debemos tomar en consideración algunas cuestiones. Hacia la mitad del siglo XX, en esta ciudad se emprendió lo que se dio en llamar la «modernización» de la ciudad, acorde con su función de ciudad capital del estado de Veracruz.

A mediados de siglo era ya claro que la ciudad crecía de manera evidente y que dejaba atrás la mancha correspondiente al centro histórico (plano 1). Carlos Gaytán, uno de los varios viajeros a esta ciudad, describe en 1945 las calles de la ciudad, «que revolotean en la periferia citadina», esas asfaltadas que «se toman de la mano cantando el matarile, en torno a las calles decrepitas del centro de la población», haciendo alusión al empedrado

de las calles del centro histórico como «calles enfermas» y «escrofulosas» y «decrépititas sobre cuya vejez no se extiende el misericordioso afeitado de un asfalto terso» (Delgado Comp., 1992, T. XI, p. 186). A otros, como Fernando Benítez, les sorprendía y cautivaba por su belleza provinciana, sus casas blancas y sus techos de teja roja, llamándola una «visión del trópico civilizado». ⁷ Sin embargo, no vamos a detenernos en estas descripciones de lo viejo versus lo moderno, lo enfermo versus lo terso, sino en la emergencia de una urbanización que buscó modernizar la ciudad, capital del estado de Veracruz.

Efectivamente, hacia la década de los años cincuenta del siglo XX, Xalapa comenzaría a vivir una expansión urbana moderada aún, pero ya evidente. Esta expansión fue resultado de una política estatal y municipal que se acompañó del mejoramiento de la infraestructura y equipamiento urbanos. Se promovió la formación de nuevas colonias destinadas principalmente a gremios y sindicatos, como el de camioneros, ferrocarrileros, empleados y maestros. Se formaron entonces las colonias del Empleado, del Policía, del Maestro o Ferrocarrilera, ubicadas al norte de la entonces mancha urbana de la ciudad. En marzo del año 1956, el gobernador del estado *obsequiaba* lotes para la constitución de la Colonia del Burócrata y la Colonia del Voceador, ambas localizadas en la parte norte, sobre las faldas de Cerro Macuiltépetl (Blázquez, comp., 1986, *Informes de los Gobernadores*, T. XVI: 8957-8958) (ver plano 1). En esa década se trazaron y construyeron las avenidas más importantes hasta la actualidad: Manuel Ávila Camacho, 20 de noviembre y la avenida Miguel Alemán, que se convirtieron en un factor importante para la consolidación urbana de la zona norte de Xalapa, punto hacia el que se proyectaba el crecimiento de la ciudad. Para ello, se expropiaron tierras a ejidos circundantes; en 1949, se expropiaron 20 hectáreas al ejido Rafael Lucio y otras 15 hectáreas al de Progreso Macuiltépetl para la construcción de la nueva estación de ferrocarril, para la edificación del Panteón Xalapeño y para la construcción del Sanatorio de Enfermedades Respiratorias (obras que se iniciarían años después), así como para la formación de las nuevas colonias (Ibíd., T. XIII: 7344).

Hay que señalar que, en esos años, la mancha urbana de la ciudad estaba rodeada de once ejidos: Lucas Martín, Banderilla, San Miguel del Soldado, Progreso Macuiltépetl, El Tronconal, El Sumidero, Casa Blanca, Chiltoyac y El Castillo, en el norte y noreste, que resultaron de la fragmentación de la hacienda Lucias Martín, una de las más grandes de la zona (Cambrey y Lascaurain, 1992). Los ejidos situados en la porción oeste, San Andrés Tlalnehuayocan y Molino de San Roque, resultaron de la fragmentación de la hacienda Molino de Pedreguera. Así, para finales de los años 50, la imagen de Xalapa era la de una ciudad aún moderada en su crecimiento demográfico y territorial, rodeada de una amplia zona rural dedicada a los cultivos de café principalmente.

⁷ Fernando Benítez, «La ruta de Cortés», en Delgado, Ana Laura (coord.) T. XI. No tiene un año exacto pero se piensa que el texto fue escrito en 1948.

La porción situada al norte de la ciudad estaba convertida en el área destinada para casa-habitación y principal ruta de crecimiento de la ciudad. En general, las nuevas obras de infraestructura y equipamiento, así como la formación de nuevas colonias en el norte de la ciudad, comenzaron a darle una nueva forma a la mancha urbana de la ciudad, alargándola hacia ese punto cardinal (plano 1). Este proceso de urbanización encausado hacia el norte de la ciudad desde la década de los 40 hasta principios de los 60 fue el que funcionó como detonador de una modalidad de expansión urbana completamente diferente y hasta entonces desconocida en la ciudad. Ese proyecto *modernizador* se convirtió en la punta de lanza de un crecimiento urbano que generó amplias zonas de asentamientos populares y precarios a partir de la década de los 80. Su impacto en el territorio urbano cambió la imagen de esta ciudad, considerada por Benítez una «visión del trópico civilizado».

2.2. La expansión urbana en su modalidad *popular*. La aniquilación de tierras ejidales

¿En dónde y bajo qué condiciones inició el crecimiento urbano acelerado e irregular en esta ciudad? Vimos que el crecimiento demográfico más impactante de Xalapa se dio en las décadas de los 60 a los 80 (6,7% anual). Este crecimiento no podía sino dejar huella en el espacio urbano. Y así fue. Esta expansión de la mancha urbana no solo cambió el ritmo y la orientación que había tenido el crecimiento de Xalapa en la primera mitad del siglo pasado, sino que también funcionó como detonador del cambio en la dinámica de su crecimiento.

A partir de la década de los 80, la orientación del crecimiento urbano escapó a las políticas regulatorias de los diferentes niveles de gobierno (municipal, estatal y federal), y expandió la ciudad en una proporción no vista hasta entonces. Este crecimiento urbano popular estuvo acompañado de la «irregularidad» en la posesión del suelo y de formas de acceso situadas fuera de la legalidad generando áreas de expansión «marginadas», «precarias» y «pobres».⁸ En su formación influyó la combinación de varios factores: por un lado, la demanda de vivienda de aquella población que había migrado a esta ciudad, principalmente, en los 60 y 70, la ausencia de una política gubernamental de vivienda que contemplara a la población de bajos recursos económicos, principalmente inmigrante de zonas rurales; y sumado a ello, la intervención y la gestión de organizaciones urbano-populares en las demandas de vivienda para sus afiliados.⁹ El resultado fue una modalidad de expansión urbana popular (caracterizada por la irregularidad y la precarie-

8 Esta modalidad de la expansión urbana no ha sido exclusiva de esta ciudad. Fue una tendencia en el crecimiento urbano. Este proceso ha sido objeto de mayor estudio al constituirse en la característica de la periurbanización de varias ciudades grandes y medias del país (DUHAU, 1994, p. 47).

9 Según los datos del censo de 1970, la tasa anual del incremento de la población con respecto a la que presentó en la década anterior fue de 6 puntos porcentuales, una tasa alta si consideramos que, para ese mismo periodo, en el estado de Veracruz dicho incremento fue de 3,18. Este crecimiento de la po-

dad) que se inició y se expandió, paradójicamente, por la formación de una de las colonias mejor planeadas y más grandes de Xalapa, una colonia originalmente dirigida a dotar de vivienda a trabajadores agremiados al servicio del Estado: la Colonia Revolución.

Desde su creación, la Colonia Revolución se concibió como una gran zona habitacional y comercial. Estaba formada por 18 secciones, las cuales se irían adjudicando gradualmente a trabajadores de las diferentes dependencias del Gobierno estatal. Una parte de esos lotes estaban destinados a profesores afiliados a la sección 32 del SNTE y a trabajadores de enseñanza media del Gobierno del Estado; otra parte estaba destinada a reubicar a familias que habitaban en un área llamada el Cerro de la Galaxia, sitio donde se había planeado construir las oficinas que actualmente albergan la Secretaría de Finanzas y Planeación.

En 1979, el Gobierno del Estado expropió 149 hectáreas a la familia que aún poseía lo que quedaba de la hacienda Lucas Martín, los Piñero Morales, para lotificar y establecer varias obras. De una parte de las hectáreas expropiadas se obtuvieron 3.701 lotes, que se otorgarían a igual número de beneficiarios. La adjudicación de los lotes se hizo por secciones y fue realizada en distintos momentos; cada sección estaba asignada a diferentes grupos de demandantes, por lo que se formaron siguiendo un ritmo propio, como unidades en sí mismas. Esta manera de adjudicar los lotes provocó que su ocupación no fuera de manera homogénea y que, entre sección y sección, quedaran áreas despobladas. Los lotes adjudicados no fueron ocupados por sus propietarios de manera inmediata ni fueron delimitados o en ellos se inició construcción alguna.

Por otra parte, la ubicación de la colonia jugó en contra de su inmediato poblamiento, ya que se encontraba localizada fuera de la mancha urbana consolidada y no contaba con buenas vías de comunicación con el resto de la ciudad. Su mejor acceso lo constituía la carretera Xalapa-México. El resto de la colonia, sobre todo la parte situada al oriente, se encontraba más aislada e incomunicada de la mancha urbana consolidada (plano 1). El resultado final fue que esta colonia viviera un evento hasta entonces desconocido en la ciudad: la invasión de lotes por parte de sectores de escasos recursos. Estas invasiones fueron el detonador de una práctica que se volvió común en esa porción de la ciudad: amenazas de invasión y «compra» irregular de lotes fraccionados en las antiguas tierras ejidales y la formación de asentamientos formados por población de bajos recursos económicos. Esta colonia vivió dos invasiones, donde participaron diversas organizaciones populares.¹⁰

blación, inusitado en esta ciudad, no podía sino incrementar la demanda de vivienda. Las bases para el crecimiento incontrolado, irregular y precario, estaban ahí, de forma soterrada.

10 La mayor parte de estos asentamientos se ubicó en áreas de utilidad social, ejidales principalmente, y fue producto directo de invasiones o compras de tierras ejidales a través de organizaciones políticas como la Unión de Colonos e Inquilinos Solicitantes de Vivienda de Veracruz (UCISV-Ver), o de partidos como el Partido Popular Socialista (PPS), el Partido Socialista de los Trabajadores (PST) y el Partido Socialista Unificado de México (PSUM), y más recientemente, por organismos como el Movimiento Popular Independiente (MOPI), Antorcha Campesina, Movimiento Territorial, la Unión Democrática Independiente de Ciudadanos Veracruzanos (UDICEV) y el Frente de Defensa Popular (FREDEPO), principalmente.

El crecimiento de la mancha urbana hacia esas porciones fue tal que todavía en la última década del siglo XX se continuaban agregando otros asentamientos, algunos de ellos tan recientes que no se registraban en los planos ni en los datos del censo de población y vivienda de 2000, o bien, si estaban se presentaban con una ubicación errónea aun cuando ya contaban con más de cinco años desde su formación.

Actualmente, esta área de expansión, producto de la ocupación irregular e ilegal del suelo, se ha comenzado a densificar y a diversificar en su composición socioeconómica sin que sean muy notorios estos cambios. Esta gran zona, con sus excepciones, mantiene una orientación social general. Podríamos decir, un área de pobreza, vulnerabilidad social y precariedad material. Gran parte de esta área continúa adoleciendo de buenas condiciones de infraestructura y está compuesta por población con ingresos bajos.

Por varias décadas se ha asociado la periferia urbana con *marginalidad*, con la existencia de asentamientos precarios, irregulares en la mayoría de los casos, carentes de servicios y equipamiento. Y en efecto, así fue. La expansión urbana con un crecimiento acelerado, marginal y precario de la década de los años 80 tenía ese carácter. Sin embargo, en la actualidad, esta vinculación ya no es tan real. Las áreas periféricas generadas por la expansión urbana se han tornado más complejas.

Miremos hacia la periurbanización del extremo sur de esta mancha urbana llamada Xalapa. Esta área nos muestra una modalidad de expansión urbana diferente a la anterior. Se trata de una urbanización que es producto de la combinación de otros factores, políticas y circunstancias distintos, de un momento diferente y de políticas de vivienda distintas; a esta modalidad resultante la he llamado de elite, por llamarle de alguna manera en este momento. Así, mientras la anterior se enfrenta hoy a una densificación del territorio, esta última parece apuntar a una dispersión; mientras la primera se instaló en la porción norte de la ciudad, la segunda lo hace en la sur; mientras la primera descansó en la precariedad, la vulnerabilidad, la segunda lo hace en la seguridad y estabilidad; ambas, sin embargo, han ocupado ya amplias franjas de la ciudad de hoy. Esta última modalidad, la elite, es la que domina hoy el panorama urbano, es la más dinámica y la que caracteriza la urbanización de la Xalapa del siglo XXI.

Este es el proceso que interesa documentar en el siguiente apartado; interesa exponer la dinámica de la expansión urbana de Xalapa y poner sobre la mesa la complejidad que actualmente muestra esta ciudad media de provincia en su expansión territorial, en su expansión urbana y en su periurbanización.

2.3. La expansión urbana en su modalidad elitista. La ocupación de la franja del café

Xalapa ha cambiado en los últimos diez años en varios sentidos: en su mayor dinamismo urbano, en el aumento de su extensión territorial y en una expansión urbana que,

en extensión, solo tiene comparación con la vivida en los años 80. Hoy, no obstante, los procesos de urbanización que conlleva esta expansión urbana involucran características diferentes: una expansión del espacio urbano caracterizado por una gran extensión de la mancha urbana con una menor densidad de población y conformada, básicamente, por espacios habitacionales y comerciales definidos por el sector privado tanto en su construcción como en su diseño.

Esta modalidad es producto de la ocupación del espacio con asentamientos formados a través de políticas de acceso regular al suelo urbano y a la vivienda, construidas sobre tierras destinadas ex profeso para uso habitacional, tanto en áreas de propiedad privada como ejidales. En términos generales, la expansión urbana que llamo de elite se refiere a urbanización de la periferia sur a través de la formación de asentamientos urbanos compactos, más o menos integrados a la infraestructura urbana (pavimentación, drenaje, agua, electricidad) y que tienen como característica principal el acceso regular al suelo. Es un proceso que descansa en el retiro del Estado en materia de vivienda y seguridad social y el traspaso del mercado de la vivienda a manos de la iniciativa privada.

Se ha escrito ya sobre el recambio que ha sufrido el Estado en su política de seguridad social, principalmente, a partir de la década de los años 90; esto ha implicado el adelgazamiento del aparato estatal en materia de vivienda, de salud pública, de educación, en el retiro laboral, etc. (Medina, 1998, pp. 23-45). Esto es cada vez más evidente. El paulatino retiro del manejo de la vivienda por parte de organismos federales ha repercutido en la forma en que la ciudad se está expandiendo. La especulación del suelo y la producción de la vivienda se han convertido en un mercado muy lucrativo en esta ciudad.

Aquí nos referiremos principalmente al crecimiento urbano en lo que va de este siglo, ya que es el que más claramente muestra este carácter. A partir de 2005 la ciudad comenzó a vivir un *boom* en la producción de vivienda expresado en la construcción de fraccionamientos, villas residenciales y conjuntos residenciales localizados principalmente en la porción sur y sureste de la ciudad, provocando la expansión urbana en una modalidad dominada por la dispersión y atomización de los asentamientos, por la privatización de «nuevos» espacios urbanos, por un crecimiento acelerado y la rápida conurbación de la ciudad con municipios y localidades vecinas situadas al sur de la ciudad, principalmente con el municipio Emiliano Zapata.¹¹

Estos «nuevos» espacios son puestos en el mercado por constructoras privadas que aprovechan los sistemas crediticios bancarios e incluso créditos de organismos estatales

11 Los siguientes fraccionamientos están dentro del territorio del municipio Emiliano Zapata: Bugambillas, La Hacienda I, La Hacienda II, Los Cafetos, Zion Solaris, Las Cascadas, Cincuentenario, Atenas, Las Dalías, Framboyanes, Gravileas, Oyín Tinalt, La Ciénega, así como las colonias Santa Lucía I, Santa Lucía II, Alcatraz, parte de Jacarandas, Rafael Guízar y Valencia, y los más recientes fraccionamientos La Pradera y Quetzales. No obstante, los servicios, como el agua potable, se pagan en el municipio de Xalapa, causando conflictos intermunicipales.

y federales de vivienda sin que ello signifique que deje de ser una adquisición privada de la vivienda, pues generalmente se da sin la injerencia de sindicatos u organizaciones políticas. En la actualidad, estos organismos intervienen cada vez menos en la regulación de la adjudicación de la vivienda. Así pues, la emergencia de estos «nuevos» espacios está relacionada con el retiro paulatino del Estado en materia de vivienda y la creación de un mercado inmobiliario privado cada vez más fuerte; sin embargo, la orientación geográfica de esta modalidad de expansión urbana está determinada por la crisis del cultivo del café y por la decisión de fraccionar, de forma privada, la gran extensión de tierras que quedó de la antigua hacienda de las Ánimas, así como de otras fincas de café de propiedad privada situadas en la porción sur y sureste de la ciudad. El resultado ha sido una periurbanización formada por asentamientos de tipo residencial, fraccionamientos campestres y/o cerrados, dirigidos, como decíamos, a sectores de la población de ingresos medios y altos (plano 1).

Estos conjuntos residenciales tienen la particularidad de ser principalmente viviendas unifamiliares en construcción horizontal, razón por la que ocupan una mayor extensión de suelo y están menos densamente poblados; en los dos últimos años se han comenzado a construir algunos edificios de departamentos sin que sean representativos aún dentro de esta modalidad. Estos espacios habitacionales, manejados por constructoras privadas, están dirigidos a población con recursos económicos medios y altos con un tipo de interés bancario denominado medio. Podemos decir con toda seguridad que los terrenos y casas ubicados producto de esta expansión urbana son por hoy de los más caros de la ciudad.

2.3.1. Los nuevos espacios comerciales y residenciales privados

Mientras en el norte, a principios del siglo XX, se fraccionaban dramáticamente las antiguas haciendas, en el sur, la hacienda las Ánimas se mantuvo incólume durante todo el siglo pasado. Todavía en 1990, contaba con una superficie de 400 hectáreas dedicadas con éxito al cultivo de café desde la década de los años 30. Durante los últimos 20 años del siglo XX, la zona sur se mantuvo prácticamente despoblada. Una razón de este *stand-by* fue, sin duda, la situación boyante que tenía el cultivo de café. Su buen precio en el mercado contuvo el crecimiento urbano sobre estas porciones de la ciudad hasta el cambio de siglo.

Hacia finales de los 80 y principios de los 90, el precio del café vivió una de sus crisis más fuertes; Bartra (1999) la define como una megacrisis cuyo periodo abarcó de 1989 a 1994. Esta crisis fue más profunda y prolongada que cualquier otra que anteriormente hubiera habido; el precio del café cayó a tal grado que el kilo casi llegó a venderse al mismo precio que cobraba el cortador del grano. Las fincas comenzaron a abandonarse, el café se quedaba sin cosechar o, como hicieron algunos propietarios, se buscaban estrategias para mantenerlas contratando trabajadores para limpiarlas y cortar el café y dándoles lo cosechado como pago. En 1992, durante esa megacrisis, se dio la desincorporación del Instituto Mexicano del Café (INMECAFE) localizado en esta ciudad. Su desmantelamiento, programado para dos años, se realizó en tres meses (Hofmann et. al., 1994).

Después de varias crisis del precio del café, y en general del campo, la familia propietaria de la hacienda de las Ánimas decidió, en palabras de uno de sus miembros descendientes, «diversificar sus actividades». Sabían que el cultivo y beneficio del café no tenía ya mucho futuro. Esta diversificación la iniciaron en la década de los 70, con la construcción de una gasolinera situada en la entrada a los fraccionamientos residenciales, sobre la carretera federal a Veracruz. A partir de ello comenzaron a desarrollar «las primeras acciones» de un proyecto urbano, el fraccionamiento residencial Las Ánimas. Para ello construyeron los puentes y jardines, realizaron la ampliación del puente de un arroyo, hoy llamado Sucio. Este proyecto ya contemplaba, además de la zona residencial, áreas recreativas como el Club Britania, un club de tiro, escuelas, hoteles, oficinas; «todo ello con una extensión de 400 hectáreas», que era la extensión de la hacienda.¹² A principios de este siglo, este desmantelamiento de tierras de cultivo se concretó con la demolición de las llamadas «galeras», áreas de residencia de los antiguos trabajadores de café.

Con ello acabó la época del cultivo del café en Xalapa y se inició la era de los fraccionamientos residenciales. Las fincas de café que todavía prevalecían en el cambio de siglo desaparecieron poco a poco y sus plantaciones fueron sustituidas por fraccionamientos de diverso tipo, expandiendo la mancha urbana de la ciudad hacia el sur, y provocando que lo que antes era lejano se acercara.

En estos últimos diez años, las zonas sur y sureste de la ciudad han cambiado radicalmente su imagen. Actualmente, en toda esa área que fue la antigua hacienda de las Ánimas y siguiendo la carretera federal Xalapa-Veracruz, encontramos una gran zona comercial y habitacional en lugar de las antiguas fincas de café; grandes tiendas de autoservicio como Sams, Costco, Home Depot, Superama Office Depot, Office Max, así como los centros comerciales Plaza Las Ánimas y la Plaza Las Américas, el hospital privado Los Ángeles, Torre Ánimas, hoteles y oficinas de Gobierno como la Secretaría de Educación de Veracruz (SEV), Conafrut, SEDESOL, y los Juzgados de Primera Instancia, entre otros, dominan el paisaje actual. Encontramos varios fraccionamientos residenciales que antes del año 2000 no existían, como los fraccionamientos Loma Esmeralda, Valle Rubí, Acueducto Ánimas, Villa los Olmos de las Ánimas, Club de Golf, Los Lagos, Santa Rita, Tres Pasos, La Giralda, La Moraleja, Santa Fe, entre otros, que paulatinamente van sustituyendo las abandonadas plantaciones de café. En esa porción de la ciudad, la mancha urbana se ha compactado con algunos fraccionamientos (Las Fuentes con la Reserva Territorial) y congregaciones (como Ojo de Agua, Las Trancas, El Lencero y Miradores).

Principalmente, a partir de 2010, las fincas de café que aún subsistían fueron vendidas o fraccionadas para la construcción de fraccionamientos residenciales de gran envergadura. No solo se comenzaron a construir pequeños fraccionamientos, sino grandes

12 Señor Manuel Fernández Ávila, descendiente de Justo Fernández, propietario de la hacienda de las Ánimas. Conferencia realizada en el Ágora de la ciudad de Xalapa, 20 de marzo de 2002.

áreas habitacionales con diferentes fraccionamientos en su interior. El ejemplo más claro de ello es la actual zona residencial denominada Monte Magno.¹³ Más recientemente se construye un conjunto residencial cerrado denominado Ciudad Solar en una antigua finca de café situada entre Ojo de Agua y Las Trancas.

No cabe duda de que las constructoras e inmobiliarias privadas están jugando un papel fundamental en la expansión urbana reciente de esta ciudad. Cada vez son más los fraccionamientos y zonas residenciales que se construyen en la porción sur y sureste; varios de ellos cerrados al paso del peatón. Estos asentamientos presentan características diferentes a los que dieron forma a la ciudad en el siglo pasado, cuando los espacios habitacionales estaban caracterizados por ser abiertos e integrados a la ciudad, al paso del transeúnte, al transporte colectivo y, en general, a la estructura urbana. Son conglomerados que agrupan desde unas cuantas viviendas hasta cerca de 300, generalmente son de corte unifamiliar, con jardín al frente y con espacio para estacionamiento.

Así, a diferencia de los espacios urbanos tradicionales, como los barrios o las colonias de trabajadores o de las propias colonias populares de la ciudad, los fraccionamientos residenciales cerrados nacen completamente urbanizados y con una alta calidad en los servicios. Como su nombre indica, están completamente cerrados con bardas perimetrales que los aíslan del resto de la población urbana; el acceso al interior es controlado, no están abiertos al paso de los transeúntes o al transporte colectivo. En su interior domina la homogeneidad arquitectónica cruzada con una cuestión fundamental: el manejo privado de la vigilancia y el mantenimiento de las áreas verdes y áreas públicas, relegando a un segundo término a las autoridades municipales. Su mantenimiento está a cargo de empresas de administración privadas, o bien de los propios vecinos, quienes forman un comité de administración. El mantenimiento se resuelve mediante el pago de una cuota específica que varía dependiendo de los servicios a pagar, generalmente vigilancia privada, limpieza y mantenimiento de áreas verdes y jardines.

Hoy, cada vez son más los fraccionamientos que se construyen bajo estas características: cierran el acceso al exterior y se mantienen como pequeñas islas privadas dentro del paisaje urbano. Estas características los destacan en un entorno que, generalmente, presenta condiciones urbanas inferiores. Estos fraccionamientos inciden en la forma en que se vive y se aprehende la ciudad. Los barrios cerrados, señala Thuillier (2005), «pro-

13 Uno de los proyectos más ambiciosos para este tipo de fraccionamientos es el área residencial Monte Magno, situado al sureste de la ciudad. Además de lotes para construcción particular de vivienda, tiene áreas de vivienda construida por inmobiliarias privadas en forma de fraccionamientos abiertos o cerrados, dependiendo del diseño de las compañías constructoras; asimismo tiene sus propias áreas comerciales, Plaza Montemagno y Plaza Calabria. Este proyecto ha disparado recientemente el crecimiento de la ciudad hacia el este con una modalidad semejante a la vivida en los años 80, de tipo popular, en el área ejidal de la congregación El Castillo.

ponen un mundo ideal», y yo agregaría, un mundo seguro al menos en su promoción, frente a una ciudad en crisis de infraestructura y en crisis de seguridad.¹⁴

Estos asentamientos ponen en evidencia con mayor claridad la segregación socio-residencial y propician de manera más radical la fragmentación de la ciudad de manera multiforme. El mismo espacio urbano (en este caso, una colonia) es ocupado por sectores *pobres* o de bajos recursos, así como por sectores con mayores recursos o *ricos* pero manteniendo sus áreas de vivienda claramente delimitadas. Estos espacios cerrados recrean nuevos espacios de socialización en una ciudad, decíamos, ya de por sí fragmentada y espacializada. En estos casos, el *otro* se queda afuera mientras que lo *semejante* parece acentuarse al interior. Sin embargo, esto no es necesariamente así. El *otro*, situado en el exterior, es parte importante para la vida del interior. Los trabajadores, jardineros, comerciantes, vigilantes, empleadas domésticas, albañiles o personal de mantenimiento son parte fundamental para este estilo de vida, *cerrado* o no.

Lo que sí es claro es que esta *nueva* modalidad de expansión urbana acentúa la separación en el espacio urbano, de la franja popular y concentradora de pobreza de la ciudad con esta otra nueva franja, provocando crecientes desigualdades socioterritoriales y marcando tendencias en la ocupación del espacio urbano y contribuyendo a extender la mancha urbana con espacios habitacionales que ocupan amplias extensiones de terreno y tienen poca densidad de población. Estos asentamientos permanecen por cierto tiempo como islas entre el espacio urbano o inmersos entre la vegetación que los rodea en la forma que algunos autores han llamado «archipiélagos urbanos» (De Mattos, 2014). Sin embargo, esta situación no parece durar mucho tiempo; poco a poco se comienzan a formar nuevos asentamientos que, aprovechando la introducción de los servicios previamente realizada, convierten estas islas relativamente cercanas en una cada vez mayor, compactando y densificando el área que la rodea.

Es claro que los *nuevos* espacios urbanos, conjuntos habitacionales cerrados, a los que nos hemos referido requieren de una mirada minuciosa y sobre todo cualitativa para entender la manera en que los diferentes grupos de su población los viven y los gestionan en los distintos niveles (local y regional), así como la forma en que territorializan, y aquí hago referencia a territorios urbanos entendidos estos no como un mero escenario o contexto, sino como espacios de relaciones construidos social y culturalmente.¹⁵ ¿Qué implica el manejo y gestión de estos espacios? ¿Cuáles son los niveles de participación de

14 No todo es miel sobre hojuelas, pues hay calidades distintas en los tipos de asentamiento. Hay algunos que tienen mejores condiciones en su construcción mientras que otros adolecen de problemas como filtraciones en los techos, cuarteaduras, falta o fallas en los servicios, como drenaje, agua, alumbrado público. Las denuncias por incumplimiento son comunes en algunos asentamientos.

15 Cuando hablo de territorios, me refiero a áreas geográficas habitadas por distintos grupos sociales que no solo los viven, sino que los significan; tiene una connotación espacial, social y cultural. En este sentido, para mí, un espacio despoblado no es territorio a menos que la gente lo asuma como tal.

los habitantes en el manejo de este nuevo entorno? ¿Hasta dónde estos espacios, aparentemente uniformes, están dominados por la heterogeneidad sociocultural? ¿Cuáles son las bases de la identidad en estos nuevos espacios? ¿Qué problemas se van a generar para la población de estos conglomerados? Responder estas y otras preguntas nos permitirá entender estos nuevos espacios, las formas distintas en que se vive la ciudad y las maneras en que se integran simbólicamente estos espacios. Por el momento, dejo esas inquietudes sobre la mesa.

3. Consideraciones finales

El proceso de expansión urbana genera diferentes tipos de asentamientos relacionado con las características de los espacios geográficos, de sus condiciones y de la población que los ocupa. La ciudad no se extiende de la misma manera ni con las mismas modalidades. La ocupación del espacio tiende a atraer asentamientos que se forman en condiciones similares generando zonas que se reproducen como áreas de *pobres* y áreas de *ricos* como una tendencia espacial. Actualmente, el norte, oeste y este de Xalapa siguen creciendo con población semejante entre sí, mientras que el sur lo hace a su misma manera.

Muchas veces, las condiciones de la infraestructura (la carencia de infraestructura y servicios básicos, por ejemplo) no es lo que eleva o abarata el costo de los terrenos en una zona u otra; su precio tiene que ver con la formación histórica de las zonas en cuestión. Las zonas de *gran plusvalía*, zonas donde tradicionalmente se ha concentrado la población de recursos altos, se continúan reproduciendo básicamente con población del mismo tipo, aun cuando al igual que en la otra, exista una clara ausencia de infraestructura y equipamiento. En este caso esta carencia no es un factor que desvalorice el suelo urbano. En el caso contrario, la formación de los nuevos asentamientos se realiza en las mismas condiciones de ocupación debido a que los costos de los terrenos son bajos porque se encuentran desvalorizados por las carencias que presentan. Esto provoca que las modalidades generadas en este proceso de expansión se sigan reproduciendo bajo las mismas condiciones.

Este patrón solo se rompería si una de las condiciones que lo genera se cubre, por ejemplo la introducción de servicios básicos, sin embargo, no es suficiente para cambiar el carácter de estos espacios urbanos. La consolidación urbana de las áreas periféricas valoriza, en el mercado inmobiliario, un suelo antes desvalorizado; sin embargo, esto no acaba con el estigma de zona de *pobres*. Este hecho se vuelve evidente cuando vemos los costos de los terrenos en esas diferentes áreas de la ciudad. Un terreno, con aproximadamente las mismas medidas (10 por 20 metros), situado en la periferia de la zona sureste o sur de la ciudad, tiene un costo superior de hasta un 300% o más, si se le compara con el costo de un terreno con las mismas medidas localizado en la periferia de la zona oeste o norte.

Frente a esta evidencia nos planteamos que existe una relación entre las condiciones con las que se ocupan y se transforman las áreas urbanas y las características socioeconómicas de la población que llega a vivir a ellas; las particularidades de cada área periférica se mantendrán y determinarán el carácter de la urbanización futura de esta ciudad, segregando más a las ciudades espacial y socialmente. En ciudades medias como Xalapa, esta diferenciación de los espacios urbanos se aprecia más claramente de manera que en poco tiempo será más visible la existencia de dos Xalapas, la del norte y la del sur (plano 1). Esta tendencia continuará debido a la centralidad que adquiere cada vez más el sur de la ciudad; la zona donde se ubican los grandes comercios, las oficinas del Gobierno, oficinas privadas, escuelas, centros comerciales y los asentamientos con población de ingresos altos y medios. Ya hoy vemos que el resultado no acabado de este crecimiento urbano es una ciudad heterogénea social y geográficamente; una ciudad segregada espacialmente, una entidad desigual en su aspecto material (equipamiento colectivo principalmente) y espacializada socialmente (composición de su población).

Para terminar, quiero apuntar que las modalidades reseñadas nos muestran que la ciudad es espacialmente diversa debido a las características de la ocupación del suelo, las condiciones sociales, económicas y políticas que atraviesa; que los espacios urbanos quedan marcados, los cambios en el suelo provocados por la expansión urbana difícilmente pueden cambiarse; lo que se urbanizó difícilmente puede desurbanizarse. Hasta donde hemos visto, la composición social general de las áreas conformadas se mantiene a largo plazo. Esto parece apuntar que el norte seguirá siendo popular y el sur, mayoritariamente residencial, pues detrás de la inercia que lleva la urbanización se encuentra la especulación del suelo. En el sur y sureste los terrenos y viviendas son los más caros de la ciudad.

Así pues, Xalapa encara hoy un proceso claro de espacialización social (segregación si se quiere); las áreas de la porción norte y oeste se mantenían, hasta hace poco, abandonadas, con pocas obras de equipamiento, mientras que la porción sur, vinculada a una urbanización que se pretende moderna, concentra las obras de infraestructura y equipamiento. Xalapa se muestra como una ciudad dividida en dos, separada por la antigua área de poblamiento urbano.

Por el momento, y en el interés de mostrar la complejidad de la expansión urbana de una ciudad media, no se tocan aquí otros problemas derivados de la expansión urbana. No debemos perder de vista que el proceso de expansión urbano genera problemas urbanos de largo plazo; en el caso de las colonias populares todavía hoy resienten la falta de una adecuada infraestructura como drenaje, introducción de agua potable o alumbrado público. En el caso de la expansión urbana hacia el sur, los problemas serán de otra índole: de definición de límites administrativos entre diferentes municipios, de abastecimiento de agua, problema que ya se deja sentir, o de transporte y de tráfico, por hoy ya constituido en un problema grave, solo por mencionar algunos. En el futuro de Xalapa se siguen vislumbrando graves problemas urbanos ahora situados en el sur y sureste de la

ciudad; en esa *nueva* franja urbana constituida bajo una modalidad elitista y que hoy es el área urbana más dinámica de esta zona urbana llamada Xalapa.

Bibliografía

- ALBA, C.; BIZBERG, I.; RIVIÈRE, H. (comp.) (1985): *Las regiones ante la globalización. Competitividad territorial y recomposición sociopolítica*, México, CEMCA-ORSTOM-El colegio de México.
- ANZALDO, C. (2003): «Tendencias recientes de la urbanización». La situación demográfica en México, 2003, CONAPO, publicaciones en línea, <http://www.conapo.gob.mx/publicaciones/2003/03.pdf>, [consulta: 12/05/2013].
- ARCE, C., CABRERO, E.; ZICCARDI, A. (coord.) (2005): *Ciudades del siglo XXI: ¿Competitividad o cooperación?*, Miguel Ángel Porrúa Ed-CIDE, México.
- BARTRA, A. (1999): «El aroma de la historia social del café», *La Jornada del Campo*, Suplemento de *La Jornada*, México, 28 de julio, México.
- CARIOLA, C.; LACABANA, M. (2003): «Globalización y desigualdades socioterritoriales: la expansión de la periferia metropolitana de Caracas», *EURE*, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, v. 29, n° 87, Santiago, agosto. (Disponible en la web: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612003008700001&script=sci_arttext&tlng=en ISSN 0250-7161) [consulta: 20/06/2013].
- CYPHER, J. M. (1992): *Estado y capital en México. Política de desarrollo desde 1940*, México, Siglo XXI Editores.
- DE MATTOS, C.A. (S/F): «La globalización económica y su impacto en la ordenación de los territorios», *EGAL 6*: <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiaregional/282.pdf>, [consulta: 30/09/14].
- DUHAU, E. (1994): «Urbanización popular y orden urbano», en HIERNAUX, D.; TOMAS, F. (comp.): *Cambios Económicos y Periferia de las grandes ciudades. El caso de la ciudad de México*, México, IFAL/UAM-Xochimilco.
- GARZA, G. (2002): «Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX», *Notas*, Revista de Información y Análisis, n° 19, México.
- GONZÁLEZ, J. (2007): «Metropolización, fragmentación da cidade e urbanización da pobreza no estado de Hidalgo, México», *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Universidad de Barcelona, vol. XI, n° 245 (19), 1 de agosto.
- HOFFMANN, O.; PORTILLA, B.; ALMEIDA, E. (1994): «Crisis cafetalera y recomposición de la población (Centro Veracruz, México)», *Regiones*, Revista Interdisciplinaria en Estudios Regionales, vol. II, año 4, abril-jul., México, Universidad de Guanajuato.

- IRACHETA, J. (2000): «Las grandes ciudades en el contexto de la globalización: el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México». Tesis universitaria, Facultad de Planeación Urbana y Regional, Universidad Autónoma del Estado de México, México.
- MEDINA, I. (1998): «Estado Benefactor y Reforma de Estado», *Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad*, vol. IV, n° 11, enero-abril, pp. 23-45, México.
- PÉREZ, E.; SANTOS, C. (2013): «Tendencias recientes de la migración interna en México», *Papeles de Población*, vol. 19, n° 76, abril-junio, Toluca, México-
- RUIZ, C. (1999): «La economía y las modalidades de la urbanización en México: 1940-1990», *Economía, Sociedad y Territorio*, enero-junio, vol. II, n° 5, El colegio de México, A.C., pp. 1-24, Toluca, México.
- SOBRINO, J. (2003): «Zonas metropolitanas de México en 2000: conformación territorial y movilidad de la población ocupada», *Revista Estudios Demográficos y Urbanos* # 54, vol. 18, n° 3, septiembre-diciembre, pp. 461-507, México, El colegio de México.
- THUILLIER, G. (2005): «El impacto socioespacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires», *EURE*, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Pontificia Universidad Católica de Chile, vol. XXXI, n° 43, Santiago de Chile, agosto. (Disponible en línea: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612005009300001&script=sci_arttext), [consulta: 20/05/2013].

Otros

- INEGI (2000). Censo de población y vivienda. Gobierno del estado de Veracruz-Llave. *Plan de Acción. Xalapa Sostenible. Visión para un Futuro con Servicios Eficientes, un Territorio Resiliente y Cuentas Transparentes*, Ayuntamiento de Xalapa, Banobras, BID. Xalapa, 2014.

¿ÁREA METROPOLITANA? SANTA FE-PARANÁ ¿CIUDADES INTERMEDIAS? PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN EN EL ÁREA SANTA FE-PARANÁ. MODALIDADES DOMINANTES

MIRTA SOIJET Y MIGUEL RODRÍGUEZ

Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, Argentina

1. Introducción

Los avances presentados en esta propuesta corresponden al Programa Taller de Estudios Metropolitanos que está siendo desarrollado en el marco de la Convocatoria 2011, CAID, Universidad Nacional del Litoral, Argentina. Se trata, a su vez, de una nueva instancia de avance y actualización de antecedentes producidos por en el ámbito de la Oficina de Estudios Urbanos donde se localiza el Observatorio del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná.

Se intenta, con estas presentaciones, continuar profundizando en la vocación del observatorio de ser un espacio en el que se encuentran disponibles herramientas eficientes para concretar análisis espaciales con el fin de comprender complejos y dinámicos procesos urbano-territoriales.

2. Las ciudades intermedias en el sistema urbano argentino

Existen interesantes antecedentes de estudios (y propuestas) referidos a la organización del sistema de ciudades en el país que dan cuenta de la cantidad, características y distribución de las ciudades intermedias.

Es posible que el marco teórico haya estado siempre encuadrado en el conocimiento de los estudios de Racionero (1978) y sus referencias al rol del sistema de ciudades como difusor del desarrollo.

Cobran importancia a los fines de este trabajo las indagaciones desarrolladas por el Dr. en Geografía Juan A. Rocatagiatta (1995), que pueden ser sintetizadas en sus difundidos cartogramas que muestran el modelo histórico, el tendencial y el de futuro. Este autor destaca el papel que tienen las infraestructuras para ese desarrollo. En sus esbozos de un modelo espacial futuro expresa que «las ciudades intermedias, de mayor dinámica en las últimas décadas, serán las protagonistas de una nueva organización territorial».

En un momento diferente, en lo que se refiere a la consideración de la planificación como política de Estado, el Programa Argentina Urbana (2011)¹ sostiene que «en las últimas décadas, el estrato de ciudades que más creció es el que se ubica entre los 50 mil y 500 mil habitantes que, en términos generales, coincide con las ciudades intermedias» y establece, según el estudio de variables referidas a infraestructuras y servicios y actividad económica, una organización del sistema urbano reconociendo nodos internacionales (cantidad 1), nacionales (cantidad 4), regionales (cant. 18 con una población promedio de 294.184 hab.), subregionales (cant. 82 con una población promedio de 52.651 hab.) y microrregionales (cant. 757 con una población promedio de 8.418 hab.). Las categorías regionales y subregionales acumulan el 29% de la población urbana y si les agregamos los microrregionales se llega casi al 50%. La otra mitad está concentrada en el nodo internacional (Buenos Aires) y los nacionales (Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán).

Estos datos muestran que la mitad de la población urbana de un país (en el que la población urbana ha sobrepasado el 90% del total) vive en ciudades intermedias.

2.1 ¿Área metropolitana? Santa Fe-Paraná ¿Ciudades intermedias?

El título que encabeza este epígrafe parece ser contradictorio con la inclusión de este trabajo en el simposio.

En realidad, puede decirse que el caso Santa Fe-Paraná (una de las metrópolis regionales² aludidas) tiene como característica relevante la doble centralidad de dos ciudades intermedias, conformando un sistema susceptible de denominarse «metropolitano» a

1 El Programa Argentina Urbana (PAU) se desarrolló en la Subsecretaría entre los años 2007 y 2011, como parte del PET y en el marco de convenios desarrollados con la Corporación Andina de Fomento, la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires y la Comisión Nacional de Actividades Espaciales.

2 Llamadas también de tercer orden o aglomerados metropolitanos del interior.

partir de la presencia de esas cabeceras con un alto nivel de interrelación (física, social, económica, productiva, etc.) entre ellas, una cierta capacidad de autogestión del área para asumir emprendimientos infraestructurales de magnitud, la existencia de desbordes de alta especificidad funcional y cierto avance en articulaciones institucionales y administrativas entre las distintas jurisdicciones gubernamentales. Comprende, además, pequeñas localidades aglomeradas que se constituyen en espacios de descentralización y desborde de usos especializados, además de vivienda permanente y finisemanal: áreas industriales, aeropuerto, facultades, escuelas agrotécnicas, cementerios y actividades recreativas.

Su territorio es un valle ocupado por urbanizaciones que incluye diversas islas y bancos, con cursos y lagunas interiores. Esta particularidad, la presencia de un gran río y la materialización de una conexión lineal sobre una franja de escaso ancho y de frágil estabilidad, es en realidad la que define la duplicación mencionada, ya que deja a cada localidad en una orilla diferente.

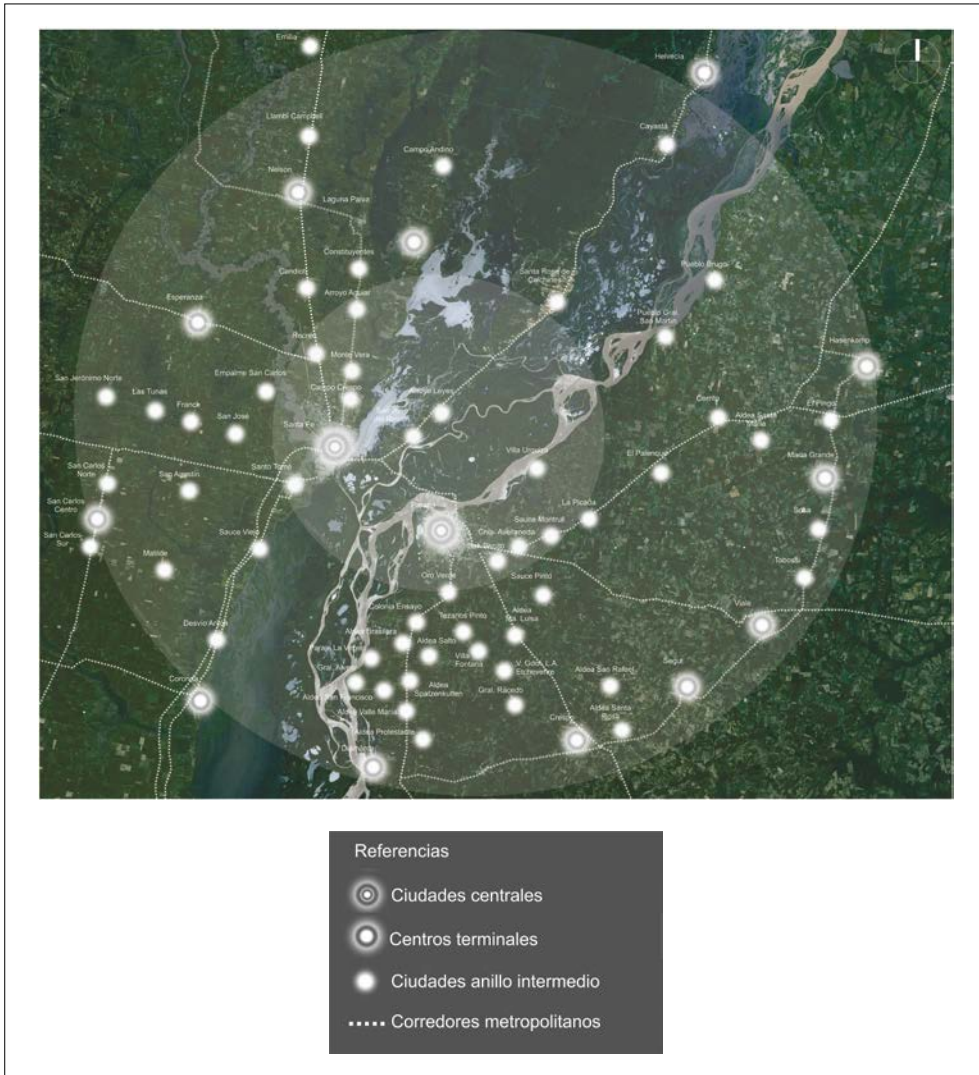
Queda definido un ámbito urbano-rural que reconoce una estrecha interrelación entre núcleos urbanos diferenciados internos a la delimitación establecida por centros terminales y con dos ciudades cabecera:

- El Gran Santa Fe (como área *ampliada* establecida por el Instituto Nacional de Estadística y Censos, INDEC) está conformado por Santa Fe (incluyendo áreas identificables por sus particularidades como La Guardia y Colastiné) por Santo Tomé y Sauce Viejo con Villa Adelina (como expansión sur), Recreo y Montevera (expansión norte), San José del Rincón y Arroyo Leyes y el Paraje Los Zapallos, que jurisdiccionalmente corresponde a Santa Rosa de Calchines (expansión este).
- El Gran Paraná, por Paraná, San Benito, Colonia Avellaneda y Sauce Montrull (expansión este) y Oro Verde (como expansión sur).
- El esquema regional se completa internamente a las ciudades terminales con un anillo intermedio conformado, predominantemente, por pequeñas localidades de base eminentemente rural.

Los resultados del censo de 2010 muestran que la región metropolitana Santa Fe-Paraná (en estudio) ha sobrepasado el millón de habitantes. Se puede decir que esta situación le otorga una nueva condición al área, que en nuestro caso amerita una profundización de la mirada para comprender el estado de situación en el momento en que se concreta tal *salto* cuantitativo.

Este planteo inicialmente dilemático pretende interpelar el estado actual del proceso de transformación del área de estudio tanto como el rol que la misma desempeña en los distintos sistemas de ciudades (local-global).

FIGURA 1. LOCALIDADES DEL ÁREA DE ESTUDIO



Fuente: Elaboración de Mirta Soijet sobre imagen satelital de Google Earth. Operadora Victoria García. 2011.

2.2. Hipótesis de trabajo

El sistema urbano con epicentro en Santa Fe y Paraná establece una nueva categoría de aproximación a los estudios urbanos al definirse como un área metropolitana conformada por ciudades intermedias.

2.3. Objetivo

Se busca fundamentar la categoría mencionada partiendo de que el concepto *metropolitano* califica al área en relación a las características de su proceso de urbanización y su dinámica («crecimiento de áreas periurbanas, extensión de los movimientos pendulares diarios alrededor de las grandes ciudades, la urbanización policéntrica, ocupación difusa sobre el suelo rural, en sus límites exteriores donde la suburbanización, la polarización social, la segregación residencial y la fragmentación de la estructura urbana aparecen como rasgos destacados de una nueva geografía y por nuevas urbanizaciones en vacíos interiores de la ciudad central, producto de la reconversión de usos productivos») mientras que la condición de *intermedia* refiere a su posicionamiento y relacionamiento en el sistema urbano (aglomerado, regional, nacional, global, etc.) tanto desde la perspectiva de su magnitud como de su capacidad para acoplarse a la red que las conecta a los flujos de circulación del capital, toma de decisiones, etc., y que a la postre es la que sostiene las condiciones de desarrollo para el territorio.

En este contexto, la contribución central de este trabajo es, en lo general, la de ampliar la visión de las ciudades intermedias para reconocer sus características (funciones, roles, etc.) en sistemas urbanos con cierto nivel de complejidad. Y en lo particular, reconocer la dinámica del área a partir de la evolución de algunos de sus componentes estructurales.

2.4. Metodología

La ponencia se estructura en cinco partes, que incluyen la breve presentación (I) y la introducción (II) donde se han presentado la hipótesis de trabajo, el objetivo y la metodología a desarrollar. En el siguiente apartado se define el marco teórico (III); luego se presentan y caracterizan las dinámicas en el caso de estudio (IV), Área Metropolitana Santa Fe-Paraná, y para terminar, se incluyen las conclusiones (V) más relevantes alcanzadas, junto con algunos lineamientos de trabajo futuro.

3. Marco teórico

3.1. Áreas metropolitanas y ciudades intermedias

Las nociones de metrópoli y área metropolitana se originan a principios del siglo XX, en referencia a los dinámicos y potentes procesos de crecimiento urbano presentes en las grandes ciudades europeas y norteamericanas (Capel, 2003). Tal apreciación no

desconoce las transformaciones de la cultura urbana en décadas previas y recogidas principalmente en la obra de Benjamin.³

A su vez, y como un regreso desde estos recorridos *globalizantes*, los elevados porcentajes de población urbana y los problemas de las grandes ciudades llevan a mirar hacia las *ciudades intermedias* (LLOP, 1999). Frente al panorama descrito parece importante *estudiar* las ciudades no tan grandes y complejas del mundo, ya que las organizaciones internacionales y ámbitos académicos o profesionales han concentrado los estudios, análisis, y debates de las propuestas en torno a las grandes ciudades.

Se trata de mirar hacia las ciudades que, siendo de tamaño o talla mediana, tienen funciones de mediación e intermediación entre los territorios donde ellas están ubicadas, y las redes, flujos, ciudades, y procesos de mayor escala, que hoy están condicionados por la globalización o mundialización económica, cultural y política del mundo. Y así acercar el análisis y, fruto de él, las propuestas de actuación, a los territorios y sus pobladores. Ampliar el campo de visión del mundo y de su urbanización, viendo más allá de la escala urbana, ya que son esas ciudades las más ligadas a los espacios rurales, naturales, y territoriales.

La categoría *ciudades intermedias* (Llop y Bellet 1999; Bellet y Llop, 2003: 2004) o *ciudades de tamaño medio* (Bolay y Rabinovich, 2004) refiere a un tipo de ciudad que además de poseer una condición intermedia en términos cuantitativos (población/superficie), despliega unos roles de intermediación entre las distintas escalas territoriales en las que se producen los procesos y transformaciones contemporáneos (Pulido, 2004: 2006). Es posible entonces pensar que es allí donde se producen las demandas más exigentes y se generan aquellas respuestas más creativas e innovadoras frente a las problemáticas emergentes. En efecto, las dos terceras partes de la población mundial (66%) viven en ciudades de menos de un millón de habitantes, mientras que en América Latina el crecimiento poblacional de las ciudades primadas ha decrecido en favor de las ciudades de tamaño medio (Valladares y Prates Coelho, 1995).

Asumiendo con cierta flexibilidad las variables sugeridas por Llop y Bellet para caracterizar a las ciudades intermedias, se considera posible explicar el área de estudio del presente trabajo como una constelación de centros urbanos (con cierto nivel de aglomeración en algún caso) que comparten esta condición tanto en su consideración individual como conjunta.

Los aspectos que se señalan a continuación pretenden darle justificación a la inclusión de nuestra área de estudio en la categoría de ciudades intermedias:

- El área, resultado de un incipiente proceso de metropolización se expresa morfológicamente como una constelación de centros urbanos, algunos de ellos aglomera-

3 Benjamin, Walter: *París, capital del siglo XIX*, en Poesía y Capitalismo, Iluminaciones II, Taurus, Madrid, 1998.

rados. Sus dos ciudades mayores son cabeceras por su condición de capitales provinciales y también por ser los principales proveedores de servicios urbanos. Ninguna de las dos supera los 500.000 habitantes.

- Ninguno de los centros urbanos que componen el área puede ser considerado como autosuficiente, lo que exige una fuerte interdependencia entre ellos y con el territorio inmediato.
- La mayoría de los centros exhiben un nivel significativo de especialización relacionado con algún rol que complementa el funcionamiento del área como productora de materias y bienes y/o proveedora de servicios para el territorio circundante.
- Individual y colectivamente dependen para su desarrollo integral de las condiciones de conectividad, en algunos casos interna y en otros, externa.
- El área posee cierta *identidad* (fuertemente relacionada con la localización geográfica, su particular paisaje) que no atenta en desmedro de las *identidades* o roles particulares y su condición de localización en la confluencia de rutas macrorregionales este-oeste (corredores viales de Brasil a Chile) y norte-sur (Hidrovia Paraguay-Paraná).
- Reconocen un alto potencial para la innovación, no solo por las tradición cultural de la propia área, sino porque a partir de esto mismo esta se constituye en sede de centros universitarios relevantes para el sistema nacional de educación superior.

3.2. Espacio de los lugares y espacio de los flujos. Redes

Castells, citando y coincidiendo con Harvey, sostiene en 1997 la hipótesis de que es el espacio el que organiza al tiempo en la sociedad red. Ambos términos, transformados bajo el efecto combinado del paradigma de la tecnología de la información y de las formas y procesos sociales inducidos.

Según Harvey, el «régimen de acumulación flexible» se caracteriza por una flexibilización de los procesos laborales, los mercados de mano de obra, los productos y las pautas de consumo tendiente a una aceleración del tiempo de producción y de consumo. Koolhaas también se refiere a la acumulación flexible cuestionando los modelos construidos sobre delimitaciones territoriales y sostiene que cuanto más flexibles e inarticuladas son las estructurales locales, más estable es el sistema global.

Y este «proceso» en que se transforma lo urbano reconoce como antecedentes «estáticos» las referencias teóricas provenientes del ámbito de la economía urbana, como son los modelos de Christaller (1933), Lösch (1954) y Von Thünen (1966), para derivar en una supuesta situación donde los términos, incluso la agricultura, son «móviles» (Fujita, Krugman, Venables, 1999).

En este nuevo contexto, puede plantearse la existencia de un escenario de reestructuración de los territorios que apunta en dos direcciones convergentes, y en el cual se generan tanto procesos de concentración de ciertas actividades en la ciudad central

como de desconcentración en zonas metropolitanas, actuando ambos espacios desde una perspectiva complementaria y no contrapuesta que genera un complejo escenario asociado a la transformación de los espacios centrales y no centrales.

4. Dinámicas tradicionales y recientes

En un texto inédito (1995), y en referencia a un abordaje urbano concreto, el arq. Adrián Caballero formula una serie de hipótesis que define como directrices para el estudio del caso. Su enunciación, sin embargo, permite comprender ciertos aspectos estructurales comunes a las ciudades de reciente formación.⁴

Tanto en su proceso de construcción como en su estructura física, se reconocen:

- las instalaciones de la infraestructura económica como elementos decisivos y de alta permanencia al que se vinculan grandes instalaciones productivas.
- el crecimiento del área urbanizada como consecuencia de un proceso de base especulativa que establece un modelo de ciudad de extensión ilimitada y escasamente preconfigurado con tendencias dispersivas.
- la verificación de un fenómeno de sustitución en las áreas centrales aplicado predominantemente a los edificios residenciales.

Sin embargo, dinámicas urbanas locales acontecidas en la década 2003-2013 han sumado a la expansión de los trazados una serie de transformaciones estructurales en estas ciudades de la pampa húmeda y del litoral fluvial que exponen en el estado actual la resultante espacial del acelerado crecimiento de las superficies construidas, tanto como de las áreas urbanizadas, donde se suman también los cambios en las lógicas de localización de equipamientos, de grandes usos parcelarios en general, y de las infraestructuras de soporte. Estos procesos se han desplegado con nuevas modalidades, habilitando a pensar en la prefiguración de un escenario territorial futuro, cuyo conocimiento sea capaz de construir nuevas herramientas para la toma de decisiones. Su identificación y caracterización suponen contribuir a la elaboración de posibles políticas de ordenamiento, aplicables a la particular naturaleza del fenómeno metropolitano de ciudades intermedias presentado.

4 Este concepto es usado por la arq. Isabel Martínez de San Vicente, en «La naturaleza arquitectónica de las ciudades de reciente formación», *Cuaderno del CURDIUR*, n° 6, en alusión a la conformación o profunda transformación que se produce como consecuencia de los cambios en el sistema productivo que marca el ingreso de Argentina en los mercados internacionales, en las últimas décadas del siglo XIX, cuando se evoluciona desde la ciudad instrumento de la conquista o asiento del poder a su condición de ciudad como instrumento de puesta en producción del territorio.

En una aproximación más desagregada hacia la identificación de los procesos mencionados, se revelan temas representativos que describen las transformaciones espaciales en análisis y que permitirán definir nuevas hipótesis.

Entre ellos, se mencionan los siguientes:

- importantes procesos de sustitución y densificación en las áreas centrales y pericentrales.
- nuevas áreas residenciales periféricas, que como característica de los procesos de expansión se manifiestan en dos direcciones: la periferia residencial elegida por sus cualidades y que al construirse refuerza sus rasgos de exclusividad y las grandes operaciones unitarias de gestión pública.
- construcción y recuperación de grandes piezas dotacionales de escala urbana y metropolitana: los nuevos equipamientos y la reconversión de espacios obsoletos, para usos gestionados (industrial y logístico), tanto como para atender al aumento y diversificación de demandas (salud, administración, educación, cultura, hotelería, recreación y comercio).
- definición y ejecución de sistemas infraestructurales de movilidad imprescindibles para el intercambio, cuyas tendencias a la intermodalidad, optimización y especialización ingresan en el debate político-técnico desde la perspectiva de la integración regional y en el Mercosur.
- concienciación y abordaje de las problemáticas del riesgo como construcción humana y nuevo enfoque de la sostenibilidad.
- revalorización del paisaje ribereño, cuestión común a ambas ciudades centrales y su *hinterland*, que se manifiesta en fuertes tensiones de desarrollo hacia las zonas costeras y conflictos público-privados.
- identificación y abordaje de problemáticas de alcance interjurisdiccional (tratamiento de residuos, aumento del delito y la inseguridad, entre otros).
- surgimiento de áreas con cierta especialización funcional: cordón frutihortícola (A. Gallardo, Monte Vera, Laguna Paiva), residenciales y barrios privados (zona norte de Sto. Tomé, borde costero en Paraná) y vivienda pública (Cnia. Avellaneda), corredor de la costa, RP 1 y RN 168 (recreativo), grandes equipamientos (Sauce Viejo —parque industrial y aeropuerto—, Oro Verde —centro educativo).

4.1. Sustitución en las áreas centrales y pericentrales. Nuevas centralidades

Las ciudades centrales (Santa Fe y Paraná) manifiestan una tendencia a la sustitución edilicia con fuerte impacto en la densificación de las áreas centrales y pericentrales, proceso conducido principalmente por la iniciativa privada a través de emprendimientos destinados al sector medio y medio-alto de la sociedad, con edificios de departamentos, muchos de las cuales cuentan con servicios y se promocionan bajo la categoría de *alta*

gama. En este sentido, resultan también significativos los datos provenientes del sector inmobiliario en materia de actividad constructiva en la ciudad de Santa Fe, indicadores del proceso sostenido que se manifiesta con notable fuerza a partir de 2006 y que continúa hasta la actualidad.

Esto, del mismo modo, es verificable en la ciudad de Paraná, con una cantidad considerable de obras en marcha, que da cuenta del papel predominante que la lógica privada adquiere en la dinámica metropolitana, no solo como transformadora del centro sino también —como se trata más adelante— como productora de periferia residencial jerarquizada. Ambos procesos consiguen dotar o consolidar en fragmentos urbanos precisos un conjunto de rasgos, vinculados esencialmente a sus resoluciones formales y localizaciones en el entramado espacial territorial, que resultan altamente valorados en función de los ideales de estilos de vida imperantes y propician —unos por distancia, otros por *encapsulamiento*— una clara apropiación diferencial del espacio urbano por parte de los distintos sectores sociales.

Se observa, además, la ampliación del área de localización de edificios en altura y la ocupación de nuevos ejes especializados, como el *boulevard* Gálvez (residencial y comercialmente jerarquizado, y con elementos de valor patrimonial y paisajístico-ambiental). Y sobre el eje avenida 27 de Febrero, que limita la nueva centralidad del Distrito Puerto, se destaca la localización de grandes usos parcelarios comerciales. La tendencia a la densificación de otros ejes urbanos —especialmente del viario de estructuración interior y de carácter metropolitano que ha sido considerado en los cambios recientes de la normativa urbanística (2010)— será verificada en la mayor o menor dinámica que alcance el proceso de sustitución futuro.

Es posible que estas actuaciones estén vinculadas económicamente a los aportes de un *hinterland* que valora la inversión en el ladrillo tanto como a la condición de intermedia de las ciudades. En tanto, la operación de la zona portuaria santafecina (en proceso de reconversión a usos urbanos de servicios: *malls*, hotelería, casino, torres de oficinas) ha definido un área de atracción⁵ diferencial, espacio de grandes inversiones a escala regional y cuyas actividades se proponen como de alcance metropolitano.

5 En este sentido, resulta significativo su tratamiento desde la zonificación que, además de establecer el distrito ciudad-puerto, rezoneifica sus adyacencias definiendo en el borde norte del mismo el denominado distrito R11, que alienta la localización de soluciones habitacionales de alta densidad y actividades compatibles, a los fines de dominar parte del *skyline* de este frente urbano de relevancia creciente. Documentos: «Mapa de modificaciones» y «Modificaciones propuestas» dentro de la propuesta de modificación al Reglamento de Zonificación vigente, año 2008.

FIGURA 2. PARANÁ. EL ÁREA CENTRAL DE LA CIUDAD, RÍO E ISLAS



Fuente: fotografía del Ministerio de Planificación, Infraestructura y Servicios de la Provincia de Entre Ríos, 2009.

FIGURA 3. SANTA FE. ÁREA CONSOLIDADA



Fuente: foto Municipalidad de Santa Fe, 2001.

4.2. Nuevas áreas residenciales periféricas

Como contraste a lo anteriormente descrito, y en coincidencia con los procesos territoriales predominantes en las áreas metropolitanas a nivel internacional, la tendencia a la revitalización y renovación del centro se combina con procesos expansivos hacia la periferia —urbana y en localidades próximas— que adquieren para el caso del AMSF-P diversas direcciones, modalidades y funciones dentro del sistema territorial.

Estas tendencias, objeto primordial de comprensión y análisis en el presente trabajo, pueden definirse para el caso de cada una de las ciudades centrales —y en términos generales—, en función de las orientaciones que involucren la puesta en el mercado inmobiliario de parcelas en barrios privados o en loteos —generalmente localizados en áreas de limitada oferta en infraestructura y servicios— y viviendas de gestión pública en localidades del AM.

La resultante es la extensión del tejido residencial apelando a patrones de baja densidad edilicia, que progresivamente consumen suelo periférico —muchas veces productivo—, requiriendo una extensión antieconómica de las redes de servicios y sobrecargando ciertas vías de comunicación. Tendencia sostenida al desplazamiento de la vivienda permanente hacia las afueras de la ciudad (tanto hacia los límites jurisdiccionales como por fuera de estos), aumentando el tránsito urbano en corredores de otro carácter y escala.

Resultan importantes de mencionar los casos aún potenciales de proyectos de urbanización. En Paraná, de territorios que otrora implicaron vallas a la expansión urbana: los terrenos de la Cementera —en la costa noroeste— adquiridos en 1996 por la municipalidad y los del Ejército Argentino —en el suroeste— en trámite de conversión a condición de urbanizables mediante una operación público-privada. En Santa Fe, la propuesta de Guadalupe Norte impulsada por la municipalidad y la Isla Sirgadero por privados.

Las condiciones del soporte geográfico en el fragmento norte de la ciudad de Santa Fe permiten que el proceso de urbanización adquiera características de crecimiento en mancha de aceite. Allí se concentran los procesos expansivos de desborde del casco urbano tradicional. Si bien el crecimiento del área efectivamente urbanizada en esta dirección ha tenido lugar mediante un proceso paulatino en la forma típica de expansión centro-periferia, este ha estado estigmatizado por la condición de territorio conquistado o territorio de borde en la interfase entre dos tipos geográficos bien definidos: el campo y la ciudad.

Denominada también periurbana o periferia urbana, se trata de un área de transición que se relocaliza y se extiende definiendo nuevas áreas de urbanización, en la medida en que la ciudad va consolidando su tejido, siendo sus características primordiales las carencias de condiciones (infraestructuras y servicios, primordialmente) que permitan reconocerla como medio urbano, a lo que se suma una gran heterogeneidad en los usos del suelo.

En este sector se ha verificado fundamentalmente el crecimiento del uso residencial a partir de la incorporación de vivienda de gestión pública (2.500 unidades habitacionales y casi 100 hectáreas en los planes federales de los últimos años), caracterizada por la baja densidad. Si bien la dotación de equipamiento y la provisión de servicios en esta área comienzan a representar uno de los actuales focos de inversión pública, la ausencia de espacios de uso público y las condiciones antes señaladas persisten como los rasgos defintorios de los patrones de precariedad urbana existentes en la zona norte de la ciudad.

Hacia las afueras de la ciudad de Santa Fe es posible identificar el Eje Ruta Nacional N°11, que verifica la superposición de usos y equipamientos de diversa naturaleza y escala. Desde los mencionados planes de vivienda pública, industrias y talleres de diferentes escalas, comercio minorista y mayorista, hasta un equipamiento con potencial escala regional como el ex Liceo Militar Gral. Belgrano, donde el gobierno provincial ha instalado la sede administrativa del Nodo Región 3. Todas estas actividades sumadas al tránsito pesado pasante convierten el tramo de la RN11 hasta Recreo en uno de los más congestionados del área metropolitana, problema a solucionarse parcialmente a partir de la habilitación de la autopista de circunvalación oeste, desde el distribuidor de la RP70 hasta el tramo existente en las inmediaciones del hipódromo de Las Flores, que canalizará todo el tránsito pesado que actualmente circula por dicho tramo. Por su parte, sobre el Eje Aristóbulo del Valle se detectan dinámicas diferenciadas vinculadas a la habilitación de nuevas urbanizaciones y loteos en relación a las reales demandas, una situación característica de los desbordes en áreas metropolitanas. Las condiciones territoriales de producción frutihortícola rentables para esa actividad en esta zona determinan todavía alguna resistencia para que la tierra no ingrese al mercado de suelo urbano, generando que comiencen a extenderse núcleos menores ya constituidos.

El distrito Monte Vera es un caso de esta naturaleza, que experimenta un acelerado proceso de expansión en áreas urbanas⁶ y suburbanas (años 2006-2010), y que se caracteriza además por ofrecer calidad ambiental y cercanía a bordes fluviales, con cierta tendencia a constituirse en núcleo especializado por estas fortalezas. En esta jurisdicción, Ángel Gallardo concentra otras ofertas de espacios recreativos y educativos especializados (vinculados a la salud física y mental), actividades que por su cercanía al núcleo central encuentran un natural espacio de desarrollo.

En esta orientación de desarrollo es preciso destacar el rol de las ciudades de Santo Tomé y Sauce Viejo, que se han constituido históricamente en las de mayor gravitación del sistema, sobre las que desbordan equipamientos, infraestructuras, usos y demandas específicas que la ciudad central por diferentes motivos no ha absorbido. Los casos más

6 En esta localidad se destaca el loteo Las Moras, compuesto por 250 lotes de 680 m² con servicios y equipamiento común (paseo de compras, club de campo, etc.). En el año 2010 tuvo un acelerado impulso en su ocupación, encontrándose gran cantidad de obras en ejecución.

relevantes son el aeropuerto (1955), los usos industriales legislados como áreas y parques (ubicados sobre el autopista Santa Fe-Rosario hacia el sur, y en lonjas alledañas a las Rutas Nacionales N°11 y N°19) y, por otra parte, la existencia de una periferia residencial jerarquizada que hoy conforma proyectos unitarios y cerrados, localizados en una superficie significativa en la expansión oeste sobre la autopista Santa Fe-Rosario.

Las dinámicas territoriales recientes generaron normativa sobre usos emergentes en muchas ciudades interiores. En el caso del ejido de la ciudad de Santo Tomé, estas habilitaron la creación de clubes de campo (1987) y de barrios cerrados (2003), y también facilitaron determinados procesos de consolidación en periodos muy posteriores a su formulación (ej., la radicación masiva de industrias en RN N° 19 en el periodo 2000-2010, ya definida por el plan director en 1979, pero que aceleró su localización a partir del año 2008 con la transformación del eje en autovía).

El primer fenómeno citado (iniciado hace treinta y cinco años), e incentivado por la instalación de numerosos complejos recreativo-deportivos pertenecientes a clubes tradicionales y referentes en la región, se ha fortalecido con emprendimientos de diversa magnitud donde se destaca, además, la reciente incorporación de nuevas ofertas de hotelería internacional en condominio (proyecto 2010). En los últimos diez años, saliendo de los vaivenes económicos planteados por el *corralito* financiero que afectó a la economía argentina a finales de 2001, el área ha recibido inversiones que renovaron la atención sobre estos territorios expansivos. Aparecen aquí La Tatenguita II-Pilar del Tate, 2006 (35 ha); Barrio Exclusivo Dos Lagunas, 2006 (28 ha, 137 lotes); megaproyecto Country Club Aires del Llano, 2007 (174 ha), organizado en seis barrios (urbanizados a 2010: Las Brisas, El Amanecer, Los Boulevares y La Serena); Las Almenas Barrio Privado, 2009 (109 lotes); y Altos de la Ribera Country Club, 2009 (22 ha, 139 lotes), que se suman a los preexistentes. En general, se trata de urbanizaciones privadas, con un mercado residencial que se proyecta como el de mejor poder adquisitivo promedio de la región, disponiendo desde seguridad y vigilancia hasta redes de servicios propios que incluyen gas natural, electricidad subterránea, agua, iluminación pública en todo el predio, y una amplia y variada oferta de *amenities*.

Sobre el valle aluvial del río Paraná, la construcción de obras de defensas contra inundaciones (1993) precipita la definición de una periferia suburbana abierta, hoy denominada zona de la costa, que comprende localidades como Colastiné Norte y San José del Rincón, consolidadas a partir de la acelerada urbanización y ejecución de viviendas finisemanales y permanentes. El sector se fue estructurando en forma de peine a partir de la RP N° 1, pero los loteos que se conformaron en esta área por el pasaje de tierra rural a urbana se realizaron sin una planificación general, sin la evaluación del impacto ambiental, sin exigir la conclusión de servicios e infraestructuras, ni la continuidad de calles internas o la posibilidad de estructurar alternativas para el tránsito sobre el Eje RP

Nº1, hoy colapsado.⁷ Actualmente este mismo proceso se repite en un área más distante del centro, en la localidad de Arroyo Leyes, donde se destaca particularmente el loteo Jardines de la Costa (2009), de 62 hectáreas, compuesto por 550 lotes de 600 a 1.400 m² de superficie. Y de menor envergadura, los desarrollos inmobiliarios de Fincas del Rincón (248 lotes), Portal del Leyes (130), Estancia el Ombú (160), Don Carmelo (85), Los Álamos I y II (120), y Tierra Alta (41), entre otros más. Los loteos realizados en los últimos años presentan una alta dinámica inmobiliaria,⁸ en varios casos con todas las parcelas vendidas, pero con diferentes grados de ocupación efectiva.⁹

En la ciudad de Paraná las orientaciones expansivas han consolidado las tensiones que se establecen hacia pequeñas ciudades del aglomerado (en las que se desarrollan actividades complementarias a la ciudad central), por densificación de los parcelamientos existentes y habilitación de nuevos.

Algunas ya se habían manifestado con anterioridad, como el crecimiento en mancha de aceite en la zona sur del ejido, alentado por la accesibilidad a la localidad de Oro Verde y esta localidad misma. El crecimiento de las actividades universitarias, tanto de la Universidad Nacional de Entre Ríos como de la Universidad Autónoma de Entre Ríos, han incrementado la inversión inmobiliaria orientada a la demanda estudiantil, pero los loteos (en un extremo opuesto) también han atraído la atención de sectores medios paranaenses (en particular, de parejas jóvenes), alejándose de la ciudad central donde es más difícil el acceso a una vivienda propia.

Los planes de vivienda construida, mediante la acción del Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda. Provincia de Entre Ríos (IAPV), brindan una pauta para estudiar la dinámica territorial en relación a las políticas públicas de vivienda. En este sentido, para el departamento de Paraná en el periodo 2001-2008 se ejecutaron 2.067 viviendas,¹⁰ entre las cuales en el año 2007 (el de mayor cantidad de obra), el municipio paranaense solo recibió 49 viviendas equivalentes a 2.165 m² construidos.

El caso más notorio para desarrollar es el de Colonia Avellaneda. Si bien este asentamiento venía desarrollando como cierto desborde de Paraná en sus loteos, la decisión

7 La obra de ampliación de esta ruta se encuentra paralizada desde el año 2008 por la revisión del proyecto ejecutivo y conflictos con la empresa contratista. Actualmente cuenta con tres carriles solo hasta el ingreso principal a Rincón, dos con dirección hacia Santa Fe y uno hacia San José del Rincón.

8 Es destacable en cuanto a datos cuantitativos que, según el censo de 2001, Arroyo Leyes contaba con 2.241 habitantes y 592 viviendas (entre viviendas A y B, ranchos y casillas), y la ocupación efectiva de un solo loteo, como por ejemplo Jardines de la costa, posibilitaría prácticamente duplicar la cantidad de viviendas en dicha localidad.

9 Fuente: datos proporcionados por las inmobiliarias Orcu y Bernardi.

10 Tablas elaboradas por la Dirección de Estadísticas y Censos, según datos proporcionados por el IAPV de la provincia. Se extrae que en el año 2001 se construyeron 318 viviendas en el departamento Paraná; en 2002, 142; en 2003, 223; en 2004, 231; en 2005, 198; en 2006, 309; en 2007, 508; y en 2008, 138 unidades.

estatal de instalar viviendas del IAPV (con 600 habilitadas y otras en construcción en el año 2010), a las que habrá que adicionarle equipamientos e infraestructura de servicios, la posiciona con el mayor crecimiento en este periodo. No resulta fácil aventurar el motivo de la decisión de esta localización, como asimismo de la ausencia de planes federales, pero pueden suponerse en parte, vinculadas a desavenencias de tipo político entre municipios, provincia y nación, pero también a la inaccesibilidad a las tierras urbanizables en Paraná, sea por su costo como por las dificultades de gestión que conlleva la habilitación de áreas para la urbanización.

Por otra parte, el mejorado de los accesos a San Benito facilitó asentamientos espontáneos, definiendo un área degradada por el ingreso desde la Ruta 18.

Como en Santa Fe, se polarizan también aquí las tendencias: hacia el este de Paraná se repite la aparición de barrios cerrados relacionados con actividades náuticas o ribereñas; Amarras del Sol en terrenos donde estaba la playa pública de Los Arenales, además de Santa Cándida, Puerto Urquiza y Puerto Barrancas, que suman 300 hectáreas de nueva urbanización. El esquema vial reconoce la jerarquización del acceso norte en proceso de conversión en autovía como continuidad de la Ruta Nac. N° 168, inversiones que han disparado el *sprawl* urbano en las áreas interiores y la localización de grandes usos parcelarios (salones de fiesta, locales de concesionarias de autos y camiones, etc.).

Por fuera de la ciudad central, se reconoce también la consolidación de Villa Urquiza como área de desborde finisemanal. No hay, en cambio, instalaciones de vivienda permanente en la costa y fuera del ejido de Paraná, posiblemente dificultadas por las condiciones del medio natural, que a su vez complejiza la accesibilidad.

Es evidente que todos estos procesos reconocen cierto desborde de la ciudad central. Sin embargo, en su jurisdicción se reconocen sitios disponibles para dichas instalaciones pero los mismos tienen un alto costo comparativo con las ciudades del aglomerado. La operación de los planes federales del norte santafecino muestra que estas ciudades no están *colmatadas* (como sí puede verse en Rosario o Buenos Aires).

4.3. Construcción y recuperación de grandes piezas dotacionales de escala urbana y con proyección metropolitana

Las ciudades centrales reconocen la implantación (efectivizada y/o proyectada) de grandes equipamientos: el nuevo hospital Iturraspe y CEMAFE, ambos en ejecución Santa Fe, y el nuevo hospital en construcción y Campus Universitario de la UADER (terreno comprado) en Paraná.

En casi todos los casos se ha requerido la presencia del estado municipal o provincial que ejecutó directamente las obras o habilitó normativamente su ejecución.

Otros casos están vinculados en general a la refuncionalización de grandes piezas edificadas con atribución de nuevos usos y con aditamentos culturales y recreativos en

áreas centrales de las ciudades: Molino Minetti devenido a Fábrica Cultural, Estación de FFCC Mitre como centro de eventos, ampliación de usos del puerto para hotelería, compras y ocio, Molino Franchino y La Redonda para actividades culturales, Mercado Norte para comercios de marcas de origen local, etc. en Santa Fe, Mercado Central La Paz, ex Banco de Italia y Río de la Plata en Paraná.

Asimismo, nuevos equipamientos de compleja gestión, en distintas fases de proyecto, son los del distrito industrial, el denominado Proyecto Interpuerto Parque Multimodal Comercial y Logístico, Parque Nacional Islas de Santa Fe, el predio deportivo UNL-ATE en Santa Fe y las áreas de nueva urbanización en terrenos del Ejército, área de refuncionalización del hipódromo Almafuerte y nueva estación transformadora de energía en Paraná.

Los equipamientos públicos están relacionados a la condición de Paraná y Santa Fe de ser capitales provinciales, por lo tanto, donde se ubican los mayores niveles de complejidad prestacional. Los privados están vinculados a un momento coincidente con un mercado de consumos más activo y enfocado a productos para las clases medias que aspiran a desarrollar estilos propios de una *upper-class life*. Es posible que no sean lugares de demanda cotidiana para los habitantes de las otras localidades.

FIGURA 4. SANTA FE. VISTA DESDE EL ÁREA MEDIA HACIA EL CENTRO. EL PREDIO VACANTE QUE SE OBSERVA HA SIDO PUESTO EN VALOR COMO CENTRO CULTURAL



Fuente: foto municipalidad de Santa Fe, 2001.

4.4. Tratamiento prioritario de las infraestructuras de movilidad: intermodalidad, optimización y especialización

Un tema de escala metropolitana y territorial está vinculado a los sistemas infraestructurales de movilidad. Los mismos siguen teniendo presencia en proyectos de conexión con ámbitos jurisdiccionales próximos, tales como la nueva conexión física entre Paraná y Santa Fe, la continuidad de la Ruta Nacional N°168 en territorio entrerriano; la rehabilitación del Acceso Sur (junto al tramo que lo conecta con la Ruta Provincial N°11) y del Acceso Norte (construcción de doble vía) a la ciudad de Paraná; la nueva conexión vial Santa Fe-Santo Tomé y su enlace con la Ruta Nacional N°168 y la Ruta Nacional N°19; la transformación de esta última en autovía entre Santo Tomé y Frontera y, finalmente, el cierre del anillo de defensa/circunvalación de Santa Fe mediante la ejecución del tramo oeste que conecta con la Ruta Nacional 11 a la altura de Candiotti (al norte de la localidad de Recreo).

Se manifiesta, además, en contraposición a la década anterior signada por el desmantelamiento y la entrada en obsolescencia de instalaciones productivas y ferro-portuarias, una fuerte tendencia a la recuperación, refuncionalización y resemantización de estas funciones y sus espacios complementarios a partir de dos tipos de acciones: recuperación de tramos ferroviarios para el transporte de personas como el caso Paraná-Oro Verde y Paraná-Colonia Avellaneda y el proyecto de tren metropolitano Santa Fe-Monte Vera, Laguna Paiva, y la refuncionalización de grandes piezas edilicias ya comentada.

4.5. Nuevo enfoque de los sistemas de gestión del riesgo

Con posterioridad a los graves eventos hídricos de 2003 y 2007, se ha completado el cierre defensivo oeste de Santa Fe, culminando la estrategia iniciada en décadas anteriores en que se destacan los sistemas estructurales de defensa (ambas costaneras y en el sector de la Ruta Prov. N° 1). En estos últimos años se ha modificado el criterio dando relevancia a las obras no estructurales y se comienza a tomar conciencia de la gestión del riesgo y el tratamiento *institucional* de los planes de contingencia. Paraná, asimismo, reconoce la necesidad de instrumentos que permitan el ordenamiento de sus cuencas para evitar la sucesión de hechos graves sucedidos vinculados a la desconsideración del sistema integral (anegamientos, desmoronamientos, etc.).

Este aspecto, por la condición misma de los cauces en sus recorridos jurisdiccionales, excede a cada ciudad para su abordaje y requiere de poner en juego algún tipo de acuerdos intermunicipales, por lo que se trata de acciones donde las ciudades centrales actúan en su condición de pertenencia metropolitana.

5. Conclusiones

La configuración territorial de Santa Fe y Paraná es el resultado de un proceso que registra caracterizaciones que responden a «hipótesis tradicionales de configuración urbana»: la condición de diferenciación centro-periferia, la existencia de fragmentos segregados (que excede la cuestión de la localización para aludir a la presencia o ausencia de condiciones y beneficios de la urbanidad), la heterogeneidad tipo-morfológica, la alta incidencia de las infraestructuras económicas y la ilusión de extensión ilimitada que otorga la cuadrícula indiferenciada.

Pero también aparecen características vinculadas a fenómenos o situaciones recientes, «nuevas hipótesis de configuración urbana» que incluyen procesos de privatización del espacio urbano, de reconversión de grandes usos parcelarios obsoletos, nuevas modalidades de expansión suburbana y las tendencias opuestas a ganar espacio público y a generar enclaves.

Puede señalarse que existen dinámicas espaciales actuales que están operando cambios en los modos de ocupación del suelo para el uso residencial que se instalan por fuera de la ciudad central y repercuten en otros componentes del área metropolitana. Si bien se venía hablando de interrelaciones vinculadas a las demandas de servicios (educativos, de salud, etc.), es la residencia la que realmente define la existencia de características propias de las áreas metropolitanas.

Esto, a su vez, conlleva el surgimiento de nuevos rasgos que tienen que ver con la conformación de enclaves/clusters relativamente autónomos y problemas como el debilitamiento de las condiciones de sustentabilidad, el debilitamiento de la centralidad tradicional y la complejización de la periferia, como también las limitaciones de los planes y normativas para abordarlos.

Algunos de estos fragmentos se han constituido (en un periodo muy corto de tiempo) en nuevas jurisdicciones administrativas que pueden ser consideradas como un reconocimiento formal/institucional o bien como indicador de la intensidad y consistencia del protagonismo de la residencia en el proceso de transformación del área.

El ejemplo más claro es Rincón (cuya existencia como paraje se remonta a 1812), que en los últimos 20 años alcanzó el estatus de municipio. Pasó de ser una delegación municipal de Santa Fe a ser una comuna en 1991 y, finalmente, a constituirse en ciudad en 2010. También comienzan a destacarse urbanizaciones que empiezan a demandar cierta independencia de sus administraciones jurisdiccionales actuales como B° La Caima en Sauce Viejo o Ángel Gallardo en Monte Vera. En el caso de Paraná se han acumulado proyectos de desdoblamiento del departamento.

Pero todo esto se da en medio de condiciones relativamente favorables al desarrollo humano, sobre todo por la magnitud relativamente abordable de las localidades, por su posicionamiento en el sistema urbano (aglomerado, regional, nacional, global, etc.) y, finalmente, por su capacidad para acoplarse a la red que las conecta a los flujos de

circulación del capital, toma de decisiones, etc., y que a la postre es la que sostiene las condiciones para el desarrollo integral del territorio.

A esta altura, lo que inicialmente se planteó como una cuestión dilemática, *¿ciudad intermedia o área metropolitana?*, parece encontrar una posible mirada convergente si se entiende a lo metropolitano como un proceso que puede reflejar distintos estadios de las transformaciones urbanas contemporáneas y a la categoría *ciudad intermedia* como una condición que refiere, en términos cuantitativos, al tamaño de una ciudad y en términos cualitativos a su capacidad de relacionarse con los distintos niveles de los sistemas urbanos (local, regional, nacional, global). La categoría metropolitana en definitiva refiere a cuestiones relacionadas con la complejidad de las nuevas formas de ocupación del territorio mientras que lo intermedio hace referencia al tamaño poniendo el foco en las formas de relacionarse con el mismo. El supuesto de complementariedad para estas nociones deberá superar las interpelaciones que impongan las futuras hipótesis operativas y proyectuales.

En tal sentido, enfrentar este desafío para el AMSFP implica entre otras cuestiones:

- El desarrollo de acciones de reorganización urbana con el incremento de la conectividad, accesibilidad o *atravesabilidad* territorial para facilitar otros procesos, tales como la complejización funcional, la renovación y refuncionalización urbana, el incremento de espacio público, el mejoramiento de la eficacia en el uso de la oferta de servicios de red, etc.

Las infraestructuras de alto impacto (puertos, aeropuertos, sistemas ferroviarios, etc.) continúan siendo pensadas en forma aislada y con escasa articulación, lo que significa una dispersión de esfuerzos orientados en el mismo sentido y una merma considerable en la eficacia alcanzada. ¿Es posible pensar en un plan maestro de infraestructuras de la movilidad integrado para el área?¹¹ ¿Un sistema integrado de transporte?

- El desarrollo de procesos participativos de cambio urbano.

Desde la perspectiva de su identidad existen algunas iniciativas orientadas al funcionamiento conjunto de ambas cabeceras, como en lo relativo al turismo es el programa «Dos ciudades, un destino», además de una serie de antecedentes que no sobreviven. ¿Es posible extender esta visión a otros ámbitos de la producción en condiciones de sostenibilidad?

- La capitalización social del diferencial de renta.
- La mitigación de problemáticas ambientales.
- La diversificación de las cualidades de centralidad.

11 Un buen punto de partida para revertir esta situación se presenta en la construcción de un nuevo enlace vial que debería recuperar la estrategia que permitió construir el túnel subfluvial, aun sin el apoyo del Estado nacional.

El área concentra una oferta importante en materia de educación del nivel superior, de hecho es sede de cinco universidades (UNL, UNER, UADER, UTN y UCSF). Sin embargo no existe un ámbito donde se elaboren estrategias conjuntas para mejorar la oferta a partir de su complementariedad y articulación. En general, la coexistencia se da en términos de competencia...

- La institucionalización interjurisdiccional de tales abordajes en el ámbito interno de lo público, como también el diseño de formas de gestión, y la generación de acuerdos genéricos entre intereses privados y conveniencias públicas.

En síntesis: favorecer el posicionamiento de estas ciudades en su condición de ciudades intermedias (esto es: mejorar su posicionamiento local-global) ayudaría a ordenar el proceso de metropolitanización, ya que supondría el diseño de una estrategia supra-jurisdiccional y común para toda el área. Recíprocamente, el proceso de metropolitanización (en especial la diversidad y complejidad de su oferta urbana) puede constituirse en potenciador del posicionamiento de ambas ciudades cabeceras en su condición de intermedias.

Bibliografía

- BELLET, C.; LLOP, J. M. (2003): *Ciudades Intermedias. Perfiles y pautas. Segunda fase del Programa Ciudades Intermedias y Urbanización Mundial*, Lleida, Ed. Milenium.
- BELLET, C.; LLOP, J. M. (2004): «Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias», *Scripta Nova*, vol. VIII, nº 165, Barcelona.
- BOLAY, J. C.; RABINOVICH, A.; CABANNES, Y.; CARRIÓN, A. (2003): *Intermediación urbana: Ciudades de América Latina en su entorno*, Quito, PGU/ALC.
- CABALLERO, A. (1995): *Hipótesis para el estudio del caso Rosario. Ciudad y área metropolitana*, Mimeo.
- CAPEL, H. (2003): *La Cosmópolis y la ciudad*, Ediciones del Serbal, Barcelona.
- CABALLERO, A. y otros (1998): *Especulaciones sobre ciudad y urbanismo*, Santa Fe, Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral.
- CASTELLS, M. (1997) [orig. en inglés 1996]: «La era de la información. Economía, sociedad y cultura», vol. 1, *La sociedad red*, Madrid, Alianza Editorial.
- HARVEY, D. (1998) [orig. en inglés 1990]: *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Avellaneda, Amorrortu editores.
- LLOP, J. M.; BELLET, C.. (1999): *Ciudades intermedias y urbanización mundial*, Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores.
- LLOP, J. M. (2011): «Áreas Metropolitanas y Ciudades Intermedias. Visión integral del Territorio», en SOIJET, M. (comp.): *Agenda Metropolitana*, Santa Fe, Publicaciones UNL.

- MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I. (1986): «La naturaleza arquitectónica de las ciudades de reciente formación», en *Cuaderno del CURDIUR*, n° 6.
- MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, I.; SOIJET y otros (2013): «Transformaciones metropolitanas. Estudio comparativo de los modelos de urbanización del Área Metropolitana Rosario-Área Metropolitana Santa Fe-Paraná», en *La metrópolis iberoamericana en sus propios términos*, Barcelona, riURB Editores.
- MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS (2011): Argentina Urbana Lineamientos Estratégicos para una Política Nacional de Urbanización. Plan Estratégico Territorial. Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana, 1° ed., Buenos Aires, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
- RACIONERO, L. (1978): *Sistema de ciudades y ordenación del territorio*, Madrid, Alianza Editorial.
- ROCCATAGLIATA, J. A.: «Orientaciones globales para la formulación de una estrategia de ordenación territorial», *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, n° 15.
- RODRÍGUEZ, M.; SOIJET, M. y otros (2012): «Observatorio del Área Metropolitana Santa Fe-Paraná (AMSF-P)», *Cuaderno Urbano. Espacio, cultura, sociedad*, Buenos Aires, Nobuko. n°13, pp. 150-174, issn. 1666-6186.
- SOIJET, M. (2012): «Procesos de transformación en el Área Metropolitana Santa Fe-Paraná. Modalidades dominantes en el periodo 2000-2010», *Polis*, n° 13, Centro de Publicaciones UNL.
- SOIJET, M.; GARCÍA, V. (2012): «Las ciudades y su *hinterland* en el marco de las prácticas metropolitanas», en SOIJET (comp.): *Agenda metropolitana*, Santa Fe, Ediciones Universidad Nacional del Litoral.
- SOIJET, M. (2012): «La construcción del territorio. Proyectos (infra)estructurales de integración», en SOIJET (comp.): *Agenda metropolitana*, Santa Fe, Ediciones Universidad Nacional del Litoral.
- VALLADARES, L.; PRATES COELHO, M. (1995): *La investigación urbana en América Latina. Tendencias actuales y recomendaciones*, París, UNESCO.
- ZAERA, A. (1994): «Encontrando libertades. Conversaciones con Rem Koolhaas», *El Croquis*, n° 53, Madrid.



Universitat de Lleida
Càtedra Unesco
Ciutats Intermedies,
Urbanització i Desenvolupament



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

