ESPAÇO EM REVISTA
ISSN: 1519-7816

PRODUÇÃO DO ESPAÇO E AGLOMERAÇÃO URBANA: uma análise do caso de Araçatuba (SP) e Birigui (SP)[1]

Augusto Marques Silva
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista - Campus de Presidente Prudente
E-mail: guto_marques_silva@hotmail.com

Resumo
O presente artigo tem como principal objetivo compreender como vem ocorrendo o processo de produção do espaço na Aglomeração Urbana não-metropolitana de Araçatuba-Birigui. O trabalho tem como foco principal os eixos rodoviários que interligam as cidades de Araçatuba e Birigui. Propõe-se analisar como o espaço tem sido produzido nestas localidades no decorrer do tempo. São abordados, de forma sucinta, os conceitos de aglomeração urbana e interações espaciais e, posteriormente, as questões referentes ao capital incorporador e à produção do espaço nos eixos rodoviários. A partir da identificação e caracterização dos empreendimentos, constata-se que a produção do espaço nos eixos rodoviários intensificou-se a partir da década de 1990, merecendo destaque o número de estabelecimentos comerciais e de serviços e a força do mercado imobiliário, por meio da presença significativa de espaços residenciais fechados.

Palavras-chave: Araçatuba. Birigui. Aglomeração urbana. Produção do espaço.

SPACE PRODUCTION AND URBAN AGGLOMERATION: an analysis of the case of Araçatuba (SP) and Birigui (SP)

Abstract
The main objective of this article is to understand how the space production process has been taking place in the non-metropolitan Urban Agglomeration of Araçatuba-Birigui. The main focus of the work is on the road axes that connect the cities of Araçatuba and Birigui. It is proposed to analyze how space has been produced in these locations over time. The concepts of urban agglomeration and spatial interactions are briefly addressed and, subsequently, issues related to the incorporating capital and the production of space on the road axes. From the identification and characterization of the enterprises, it appears that the production of space on the highway axes has intensified since the 1990s, with emphasis on the number of commercial establishments and services and the strength of the real estate market, through the significant presence of closed residential spaces.

Keywords: Araçatuba. Birigui. Urban agglomeration. Space production.

Introdução

O presente artigo consiste em uma síntese da monografia intitulada "Aglomeração urbana de Araçatuba-Birigui: eixos de produção do/no espaço urbano", defendida no ano de 2018 com o objetivo de obter o título de bacharel em Geografia pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP/ Presidente Prudente (SP). Desta forma, foram efetuadas adaptações e atualizações, resultando no presente trabalho. É importante destacar que determinados

elementos apresentados e debatidos no presente artigo são provenientes de alguns resultados preliminares obtidos por meio da pesquisa de mestrado intitulada "Autossegregação socioespacial na Aglomeração urbana de Araçatuba", a qual vem sendo realizada pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da UNESP/ Presidente Prudente (SP).

O objetivo principal deste artigo é desenvolver um estudo acerca dos processos de produção do espaço urbano na Aglomeração Urbana de Araçatuba-Birigui, observando com atenção os eixos rodoviários que ligam as duas cidades e que são, também, vetores de crescimento de ambas. Além destes elementos, buscamos, também, caracterizar a produção do espaço a partir da identificação de cada um dos empreendimentos implantados nestes eixos, analisando o tipo de uso do solo, os períodos nos quais o número de empreendimentos criados foi maior e a abrangência e origem do capital empregado em suas respectivas implantações.

A partir da identificação destes investimentos, foi possível analisar como vem ocorrendo a produção do espaço entre o tecido urbano das sedes dos municípios de Araçatuba e Birigui e como este processo influencia na conformação da aglomeração urbana. Ambos os municípios são relevantes centros prestadores de bens e serviços na porção noroeste do estado de São Paulo, o que revela a importância em se conhecer os processos que resultam na produção do espaço nos eixos de crescimento urbano de cada uma destas essas cidades, que são as rodovias analisadas neste artigo. Desta forma, será possível verificar a constituição de uma forma espacial, como é o caso desta aglomeração urbana.

Material e Métodos

A partir da bibliografia selecionada, foram obtidas informações e conteúdos essenciais na compreensão das dinâmicas e processos analisados, o que nos permitiu organizar e sistematizar nosso arcabouço conceitual. Esta compreensão ocorre por meio do estudo das novas formas de produzir o espaço urbano e dos conceitos abordados, como aglomerações urbanas e interações espaciais.

A área de estudo foi melhor conhecida por meio de atividades empíricas. Trabalhos de campo foram fundamentais na identificação e classificação dos empreendimentos presentes nos eixos rodoviários. Para a obtenção de informações, como origem do capital e data de implantação dos empreendimentos, foi importante visitar estes locais no intuito de conversar com seus funcionários ou proprietários. Ligações telefônicas ou contato *online* por meio dos

websites das empresas foram outros recursos utilizados nesta etapa. Visitas à Prefeitura Municipal de Araçatuba e de Birigui para a realização de entrevistas contribuíram, também, para a obtenção de novas informações.

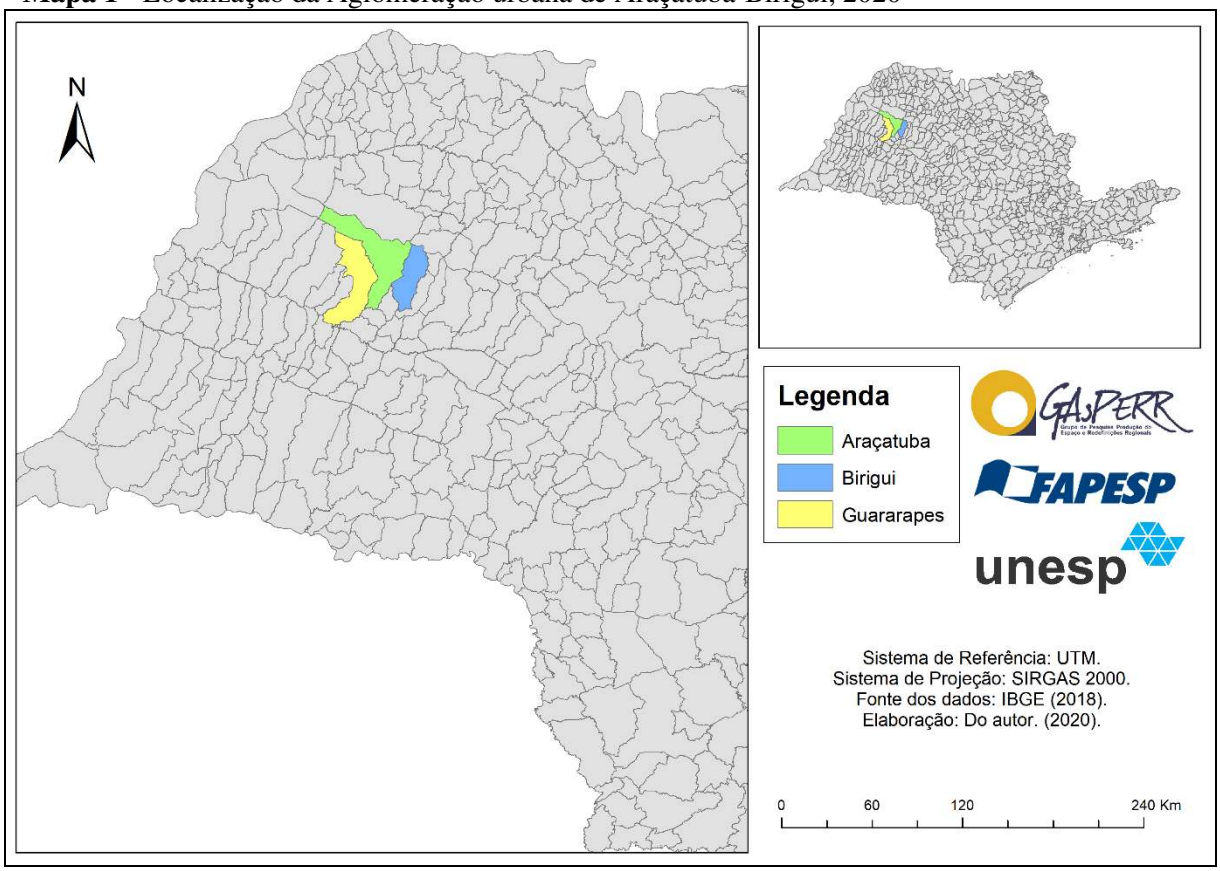
Técnicas de geoprocessamento foram relevantes na elaboração do mapa de localização, com o objetivo de apresentar a área de estudo, uma vez que representações cartográficas permitem uma melhor visualização das localizações e das dinâmicas em curso. *Softwares* de mapeamento como o *Google Earth* e o QGIS foram utilizados na realização desta tarefa.

A partir das informações obtidas por meio da bibliografia selecionada, dos trabalhos de campo e da elaboração das representações cartográficas, foi possível desenvolver uma análise acerca da produção do espaço no trecho entre Araçatuba e Birigui das rodovias Marechal Rondon e Senador Teotônio Vilela. Destacamos a importância, no decorrer da pesquisa, de desenvolver articulações e associações entre os elementos teóricos e práticos, sempre buscando identificar no estudo de caso aquilo que foi contemplado nas obras selecionadas. Desta forma, foram elaborados gráficos e quadros com o objetivo de sistematizar as informações obtidas em cada etapa do estudo.

Resultados e discussões

De acordo com Miyazaki (2008; 2013), os municípios de Araçatuba e Birigui, localizadas na porção noroeste do Estado de São Paulo, configuram, juntamente com Guararapes, a Aglomeração Urbana de Araçatuba-Birigui. Entretanto, para o presente artigo, foram selecionadas para o estudo as cidades de Araçatuba e Birigui, uma vez que entre seus respectivos tecidos urbanos há uma tendência à continuidade territorial. O Mapa 1 apresenta a localização desta aglomeração urbana no estado de São Paulo.

Mapa 1 - Localização da Aglomeração urbana de Araçatuba-Birigui, 2020



Araçatuba consiste em uma unidade territorial de 1.167,126 km² e apresenta, atualmente, população estimada de 199.210 habitantes para o ano de 2021, com densidade demográfica de 155,54 hab./km² (IBGE, 2021). De acordo com o Estudo Região de Influência das Cidades, realizado no ano de 2018 (IBGE, 2020), Araçatuba está classificada como Capital Regional C. O grau de urbanização, para o ano de 2021, é de 98,07% (SEADE, 2021).

O município de Araçatuba, conhecido como "Terra do Boi Gordo", apresenta, como principal atividade econômica, a produção agropecuária, recebendo destaque a criação bovina e o setor sucroalcooleiro. O setor de serviços ocupa, também, posição de destaque na economia de Araçatuba, sendo que, no ano de 2019, a participação de empregos formais de serviços no total de empregos formais foi de 51,04% (SEADE, 2021).

O município de Birigui configura uma unidade territorial de 530,031 km² e conta com população estimada, para o ano de 2020, de 126.094 habitantes, apresentando densidade demográfica de 204,79 hab./km² (IBGE, 2021). Birigui está classificado como Centro Sub-Regional B, de acordo com o Estudo Região de Influência das Cidades (IBGE, 2020). O grau de urbanização de Birigui, no ano de 2021, é de 97,39% (SEADE, 2021).

Birigui, conhecida nacionalmente como a "Capital nacional do calçado infantil", tem a o setor industrial como a principal atividade econômica. A cidade conta com centenas de fábricas de calçados, produzindo milhares de pares diariamente. De acordo com Miyazaki (2013), nas décadas de 1970 e 1980 a indústria calçadista de Birigui se consolidou no cenário nacional, passando a exportar seus produtos para outros países. É importante destacar que, de acordo com Cícero (2011), o município de Birigui caracteriza-se por apresentar uma indústria calçadista que se consolidou a partir do capital local e não de agentes externos. No ano de 1991, a participação dos empregos formais da indústria no total de empregos formais era de 59,95%, sendo que, em 2019, esse percentual é de 41,17% (SEADE, 2021). Embora, tenha havido uma queda na participação, a indústria continua desempenhando papel importante no cenário econômico do município.

As intensas alterações ocorridas no espaço urbano, decorrentes da nova fase do modo capitalista de produção, promoveram a redefinição das funções exercidas pelas cidades no contexto da rede urbana, tendo como resultado o processo de reestruturação urbana (SOJA, 1993) e reestruturação das cidades (SPOSITO, 2007). De acordo com Miyazaki (2013), essas alterações geraram, também, modificações no âmbito da morfologia urbana, como é o caso, também, das denominadas aglomerações urbanas.

Segundo Souza (2003), aglomerações urbanas configuram-se por meio destas relações e interações e da aproximação dos tecidos urbanos de duas ou mais cidades, sendo que estas podem apresentar tamanhos diversos. Essa aproximação pode ocorrer por meio da expansão de determinado centro urbano, podendo englobar, neste processo, outros centros urbanos em seu entorno, originando a aglomeração urbana. De acordo com o autor, uma aglomeração urbana consiste em um "minissistema urbano" em escala local.

Entretanto, ressalta-se que essa aproximação não exige uma completa integração, ou seja, não é necessário que os tecidos urbanos das cidades estejam em contato um com outro. Desta forma, não é obrigatória a ocorrência do processo de continuidade territorial, desde que as interações espaciais levem à continuidade espacial (SPOSITO, 2004). De acordo com Miyazaki (2013), a continuidade espacial, os fluxos e as interações espaciais são alguns aspectos importantes para a consolidação de uma aglomeração urbana. O processo de continuidade espacial ocorre, então, por meio da presença de fluxos materiais e imateriais constantes e de interações espaciais entre as cidades componentes. Segundo Catelan (2012), interações espaciais consistem em inter-relações estabelecidas entre os agentes responsáveis por promover a produção do espaço. De acordo com Miyazaki (2013, p. 61):

> [...] os casos de dispersão de áreas urbanas para além dos limites políticos-administrativos, levando a processos de aglomeração urbana, em diferentes escalas, envolvendo centros urbanos de portes distintos. Ressalta-se ainda que tal processo é verificado também em cidades de porte médio e pequeno, não se restringindo apenas às grandes cidades e metrópoles.

Moura (2009) reforça a ideia de que o processo de reestruturação produtiva, decorrente das diversas modificações econômicas ocorridas no final do século XX, manifesta-se mais intensamente nas aglomerações urbanas, transformando-as, do que propriamente nos fatores que promovem o surgimento de outras centralidades. De acordo com a autora, as centralidades já existentes e modificadas por meio das transformações econômicas, dão origem ao fenômeno da aglomeração urbana, passando a se configurarem como tal.

As aglomerações urbanas podem assumir configurações distintas. Em relação aos tipos de aglomerações urbanas, Davidovich e Lima (1975 *apud* Moura, 2009, p.90) propõe a seguinte tipologia:

> Em conformidade às peculiaridades do processo de urbanização, identifica aglomerações de diferentes níveis: (i) as metropolitanas, distintas em áreas metropolitanas, áreas metropolitanas incipientes e aglomerações submetropolitanas; (ii) as não-metropolitanas, com espaço urbanizado contínuo, que incluem aglomeração pela expansão do núcleo central; aglomeração por processo de conurbação, pela expansão simultânea de dois ou mais núcleos urbanos de tamanho similar; e aglomeração de cidades geminadas, com integração pelas características do sítio geográfico; e (iii) as não-metropolitanas, sem continuidade do espaço urbanizado, porém configuradas por munícipios contíguos e integrados por funções que se complementam.

A Aglomeração Urbana de Araçatuba-Birigui configura, então, uma aglomeração urbana não metropolitana, uma vez que as cidades que a compõem apresentam entre si funções complementares e não disponibilizam serviços de alta especialização, não exercendo, então, influência em áreas extensas, como ocorre no caso das metrópoles e grandes cidades (MIYAZAKI, 2008). Atualmente, os tecidos urbanos de Araçatuba e Birigui não são integrados, não ocorrendo, assim, a continuidade territorial, embora exista uma tendência à conformação deste processo. Desta forma, a continuidade espacial (SPOSITO, 2004) é responsável por consolidar esta aglomeração urbana não-metropolitana, por meio dos fluxos entre as cidades, base das interações espaciais que as articulam.

Movimentos pendulares estão presentes entre Araçatuba e Birigui, tendo em vista que é alto o número de indivíduos que residem em uma cidade e trabalham na outra, por exemplo. No que diz respeito a estes fluxos e deslocamentos diários de pessoas de uma cidade

em direção à outra, Villaça (2001), ao analisar o processo de conurbação no cenário das metrópoles, destaca que estes elementos constituem fatores responsáveis por originar o que o autor intitula de "intensa vinculação socioeconômica".

Os fluxos e deslocamentos entre as cidades de Araçatuba e Birigui ocorrem por meio de dois eixos rodoviários. São as rodovias Senador Teotônio Vilela e Marechal Rondon (SP-300), que interligam ambas as cidades. É possível verificar que as ações e articulações responsáveis pela produção do espaço nestes eixos se intensificaram nas últimas décadas. No caso da rodovia Senador Teotônio Vilela, o número de empreendimentos implantados cresceu de forma significativa a partir dos anos 2000. Em relação ao trecho da rodovia Marechal Rondon, constata-se que a implantação destes empreendimentos se tornou mais frequente principalmente a partir da década de 1990. A Figura 1 é uma imagem de satélite que apresenta as cidades de Araçatuba e Birigui e a rodovia Senador Teotônio Vilela, mais ao norte e a rodovia Marechal Rondon, mais ao sul, interligando o tecido urbano de ambas as cidades.

Figura 1 - Localização dos eixos rodoviários Senador Teotônio Vilela e Marechal Rondon, 2020



Fonte: Google Maps. 2020.

Como destacado anteriormente, o presente artigo consiste em uma síntese da monografia intitulada "Aglomeração urbana de Araçatuba-Birigui: eixos de produção do/no

espaço urbano". Esta monografia teve como objetivo analisar a produção do espaço nestes eixos rodoviários até o ano de 2016. Desta forma, é importante ressaltar que, posteriormente a este ano, novos empreendimentos foram implantados ao longo de ambas as rodovias, revelando o interesse, por parte do capital privado, principalmente, em instalar seus empreendimentos nestes eixos.

No eixo Marechal Rondon, até o ano de 2016, estão presentes: dois espaços residenciais fechados (Parque Inglês e Residencial Vila Verde, ambos em Birigui; dois restaurantes (Churrascaria Apaloosa, em Birigui e Churrascaria Sabor Brasileiro, em Araçatuba); dois auto postos (JN Comércio e Lubrificantes, em Birigui e Auto Posto Cacique, em Araçatuba); duas concessionárias de caminhões (Ingá Veículos Mercedes Benz e Volvo Lapônia, ambas em Araçatuba); Câmpus da Universidade Estadual Paulista (Araçatuba); estabelecimentos que trabalham com genética animal (VrGen e Agropecuária Onix, em Araçatuba e Nelore Zeus em Birigui); empresa de construção civil (JN Terraplanagem e Pavimentações, em Birigui); empresa que trabalha com melhoramento genético de sementes (Indústria Sementes Semeali, em Birigui); duas fábricas da Nestlé (uma mais antiga e outra instalada recentemente, ambas em Araçatuba); duas empresas de implementos para transportes rodoviários (Randon Megatec e Noroeixo Máquinas e Equipamentos, ambas em Araçatuba); uma central de cargas (Araçatuba); empresa de comércio de produtos de aço (Comercial Gerdau, em Araçatuba); clube de campo da Associação Fiscais de Renda de São Paulo (Araçatuba); posto da polícia rodoviária (Araçatuba); e por fim, uma empresa que trabalha com soluções em mecanização agrícola em Araçatuba (UNIMIL, Soluções em Colhedoras).

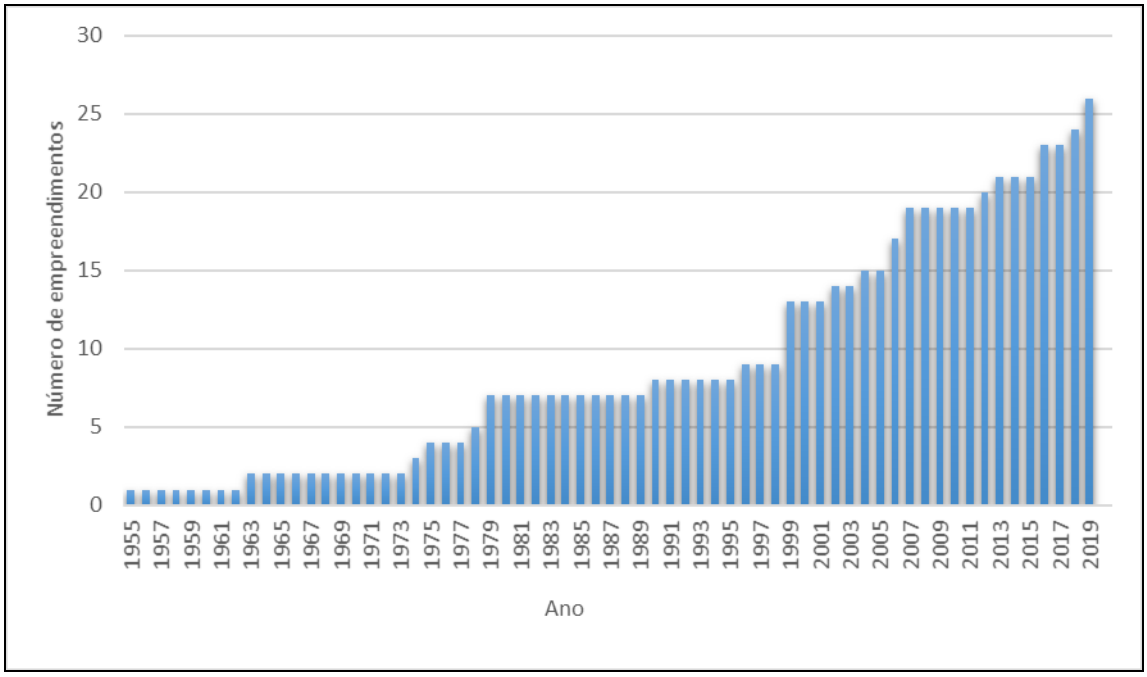
Na rodovia Senador Teotônio Vilela, a presença de empreendimentos imobiliários é marcante. Até o ano de 2016, estão presentes: cinco espaços residenciais fechados, no total, sendo três em Birigui (Residencial Veneza, Residencial Decolores e Condomínio Residencial Park Guatambú) e dois em Araçatuba (Alphaville e Royal Boulevard Premium Residence & Resort). Além destes empreendimentos imobiliários, há dois restaurantes (Pizzaria Vila Capri e Restaurante Porcada, ambos em Birigui), uma loja de móveis (Talento Móveis Rústicos, em Birigui), um motel (Motel Espacial, em Birigui), uma universidade (UniSalesiano, em Araçatuba), uma unidade do hospital Unimed (em Araçatuba) e uma unidade do SEST/SENAT (em Araçatuba).

Posteriormente ao ano de 2016, no trecho da rodovia Marechal Rondon, além dos já citados, foi implantado, no ano de 2018, o kartódromo internacional Speed Park e, no ano de

2019, mais dois novos empreendimentos de grande porte, sendo estes a Deere & Company (John Deere) e a Votorantim, que conta com um centro de distribuição neste eixo rodoviário. Em relação a rodovia Senador Teotônio Vilela, estão sendo implantados novos empreendimentos imobiliários de alto padrão, o Alphaville II e o Quinta do Ipê.

O Gráfico 1 apresenta o número de empreendimentos implantados no trecho da rodovia Marechal Rondon no decorrer do período analisado.

Gráfico 1 - Número de empreendimentos implantados no trecho da rodovia Marechal Rondon, 1955 a 2019



Fonte: Trabalhos de campo (2020); Org.: Do autor.

No Gráfico 1 é possível observar o número de empreendimentos construídos ao longo do trecho da rodovia Marechal Rondon, que liga os tecidos urbanos de Araçatuba e Birigui. Verifica-se que o primeiro investimento realizado neste eixo rodoviário foi no ano de 1955. Há um intervalo de oito anos até a implantação do segundo estabelecimento, já no ano de 1963.

A década de 1970 apresenta um aumento considerável no número de empreendimentos criados, uma vez que foram cinco novos investimentos implantados, sendo um nos anos de 1974, 1975 e 1978 e dois no ano de 1979, contabilizando um total de sete investimentos criados até este ano. A década de 1980 chama a atenção por não apresentar nenhum empreendimento implantado neste período de tempo.

A década de 1990 volta a apresentar aumento significativo dos investimentos, com a implantação de um empreendimento no ano de 1990 e outro no ano de 1996, além de quatro no ano de 1999, totalizando 13 empreendimentos.

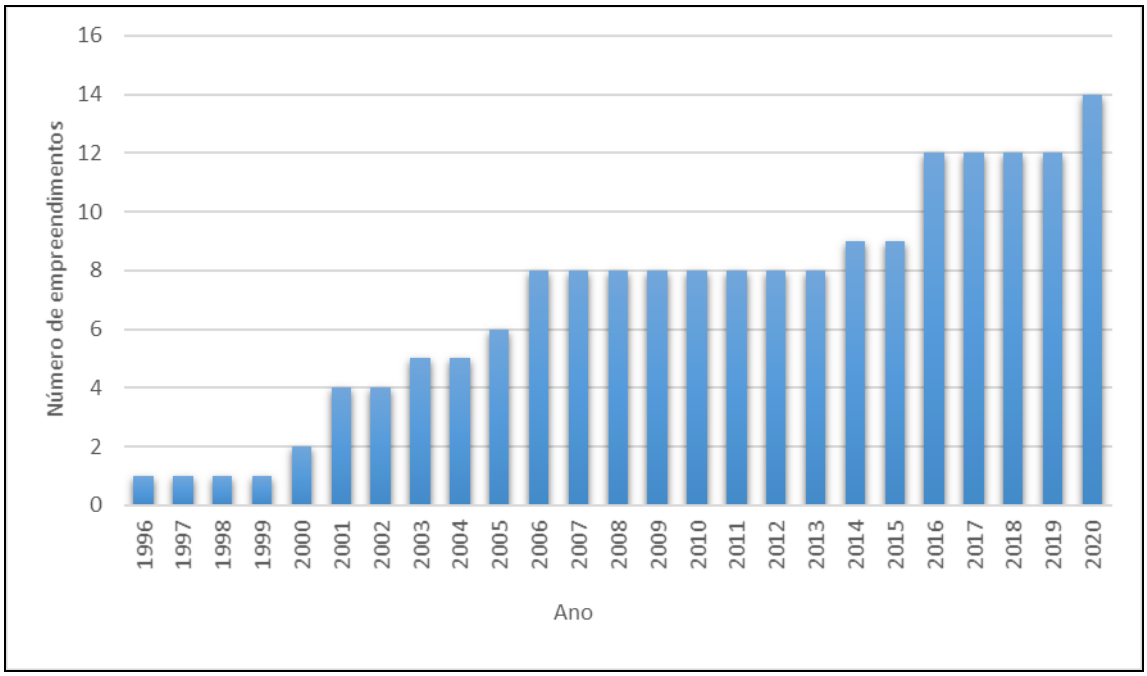
A década de 2000 foi semelhante à década anterior, sendo que um investimento foi efetuado no ano de 2002, um no ano de 2004, dois no ano de 2006 e mais dois no ano de 2007.

Por fim, a década de 2010 apresenta um empreendimento criado no ano de 2012, um no ano de 2013, dois no ano de 2016, um no ano de 2018 e mais dois no ano de 2019.

A partir das informações obtidas por meio da análise do gráfico, observa-se que o único período no qual não houve qualquer investimento foi a década de 1980. Já as décadas de 1950 e 1960 contaram com apenas um investimento cada. A partir da década de 1990, foram criados 19 empreendimentos do total de 26 presentes na rodovia.

O Gráfico 2 apresentam o número de empreendimentos implantados na rodovia Senador Teotônio Vilela no decorrer do tempo.

Gráfico 2 - Número de empreendimentos implantados na rodovia Senador Teotônio Vilela, 1996 a 2020



Fonte: Trabalhos de campo (2020). Org.: Do autor.

Por meio da análise do Gráfico 2, é possível observar que na década de 1990 houve o primeiro investimento implantado na rodovia, no ano de 1996. A década de 2000 chama atenção pelo número de investimentos realizados, muito maior se comparado aos períodos

anteriores. Neste período foram implantados sete estabelecimentos: um no ano de 2000, dois no ano de 2001, um no ano de 2003, um em 2005 e dois estabelecimentos no ano de 2006.

Sendo assim, no final da década de 2000 este eixo rodoviário já somava oito estabelecimentos construídos. A década de 2010 apresenta, até o ano de 2019, quatro investimentos implantados na rodovia, sendo um em 2014, três no ano de 2016, enquanto que na década de 2020, verifica-se a implantação de mais dois. Nota-se que todos os empreendimentos presentes na rodovia Senador Teotônio Vilela foram implantados a partir da década de 1990.

A partir da verificação dos tipos de investimentos presentes nas duas rodovias, segundo suas respectivas datas de instalação, é possível realizar algumas observações. Em relação aos empreendimentos residenciais, é possível notar que oito dos noves condomínios fechados localizados nestes eixos rodoviários foram implantados a partir da década de 2000. São estes o Guatambú Residencial Park, Residencial Veneza, Residencial Decolores, Alphaville, Alphaville II, Royal Boulevard Premium Residence & Resort, Quinta do Ipê (estes localizados na rodovia Senador Teotônio Vilela) e o Parque Inglês (localizado no trecho da rodovia Marechal Rondon). Somente a Chácara Vila Verde foi implantada anteriormente a este período, mais especificamente no ano de 1978. A Figura 2 apresenta o empreendimento Alphaville, localizado na rodovia Senador Teotônio Vilela, em Araçatuba.

Figura 2 - Araçatuba, SP. Alphaville, 2020



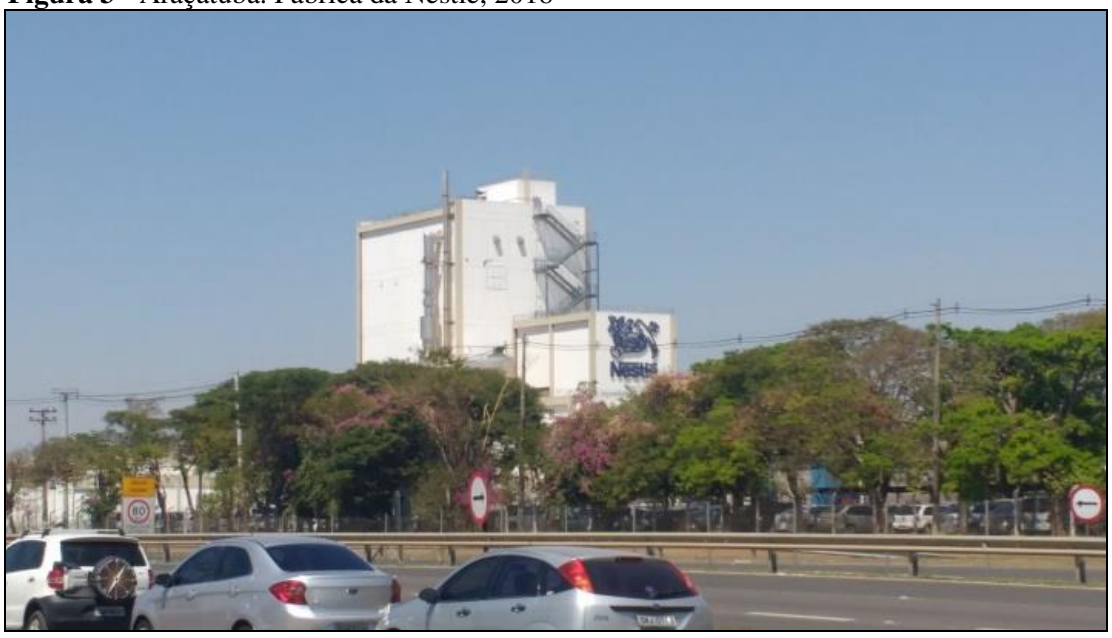
Fonte: Trabalho de campo, 2020.

Em relação aos investimentos, cujo tipo de uso do solo é comercial e de serviços, é possível afirmar, no conjunto dos dois eixos, que suas implantações se intensificaram a partir da década de 1990. Verifica-se que dos 29 empreendimentos que representam esse tio de uso do solo, 23 foram implantados após este período. Desta forma, a partir da década de 1990 até o ano de 2020, estão presentes:

- No trecho da rodovia Marechal Rondon: Agropecuária Ônix, Central de Cargas, Churrascaria Apaloosa's, Comercial Gerdau, Ingá Veículos Mercedes-Benz, Deere & Company (John Deere), JN Comércio de Lubrificantes, Nelore Zeus, Noroeixo Máquinas e Equipamentos, Polícia Rodoviária Federal, Randon Megatec, Sementes Semeali, Speed Park Kartódromo Internacional, Unimil Soluções em Colhedoras, Volvo Lapônia, Votorantim.
- Na rodovia Senador Teotônio Vilela: Espacial Pérola Motel, Pizzaria Vila Capri, Restaurante Porcada, SEST/SENAT, Talento Móveis Rústicos, Unimed e Unisalesiano.

Em relação aos investimentos industriais, temos apenas dois casos no trecho da rodovia Marechal Rondon. São as duas unidades da fábrica da Nestlé, a primeira foi instalada no ano de 1963 e a segunda, ao lado da primeira, no ano de 2007. A Figura 3 mostra a segunda unidade da Nestlé, em Araçatuba.

Figura 3 - Araçatuba. Fábrica da Nestlé, 2018



Fonte: Trabalho de campo, 2018.

Os Quadros 1 e 2 foram elaborados a fim de nos revelar a origem do investimento utilizado na implantação e manutenção de cada um dos empreendimentos localizados ao longo dos eixos rodoviários, no que toca ao caráter público ou privado deles, bem como no que se refere à abrangência espacial da atuação das empresas privadas ou instituições

públicas. Entendemos que os empreendimentos com capital local são aqueles cujo proprietário reside no município de Araçatuba ou no município de Birigui, enquanto que os empreendimentos de capital externo contam com seus proprietários residindo em outro município, ou em alguns casos, em outro país. Entre os que são de capital externo, há níveis de abrangência espacial diferentes que vai do local ao internacional.

Quadro 1: Tipo e abrangência de atuação das empresas ou instituições que investiram no trecho da Rodovia Marechal Rondon

Estabelecimento	**Capital**	
	Tipo	**Origem/Abrangência**
Agropecuária Ônix	Privado	Local/Local
AFRESP Clube de Campo	Público	Estadual/Estadual
Auto Posto Cacique	Privado	Local/Local
Câmpus UNESP	Público	Estadual/Estadual
Central de Cargas	Privado	Local/Local
Churrascaria Apaloosa`s	Privado	Local/Local
Churrascaria Sabor Brasileiro	Privado	Local/Local
Comercial Gerdau	Privado	Externo/Nacional
Condomínio Parque Inglês	Privado	Local/Local
Fábrica Nestlé Primeira Unidade	Privado	Externo/Internacional
Fábrica Nestlé Segunda Unidade	Privado	Externo/Internacional
Ingá Veículos Mercedes-Benz	Privado	Externo/Internacional
Deere & Company (John Deere)	Privado	Externo/Internacional
JN Comércio de Lubrificantes	Privado	Local/Local
JN Terraplanagem e Pavimentações	Privado	Local/Local
Nelore Zeus	Privado	Local/Local
Noroeixo Máquinas e Equipamentos	Privado	Local/Local
Polícia Rodoviária Federal	Público	Externo/Nacional
Randon Megatec	Privado	Externo/Nacional
Residencial Vila Verde	Privado	Local/Local
Sementes Semeali	Privado	Local/Local
Speed Park Kartódromo Internacional	Privado	Local/Nacional
Unimil Soluções em Colhedoras	Privado	Externo/Nacional
Volto Lapônia	Privado	Externo/Internacional
Votorantim	Privado	Externo/Internacional
VrGen	Privado	Local/Local

Fonte: Trabalho de campo, 2020.

Quadro 2 - Tipo e abrangência de atuação das empresas ou instituições que investiram na Rodovia Senador Teotônio Vilela

Estabelecimentos	Capital	
	Tipo	Origem/Abrangência
Alphaville	Privado	Externo/Nacional
Alphaville II	Privado	Externo/Nacional
Condomínio Residencial Park Guatambú	Privado	Externo/Nacional
Espacial Pérola Motel	Privado	Local/Local
Pizzaria Vila Capri	Privado	Local/Local
Quinta do Ipê	Privado	Externo/Nacional
Residencial Decolores	Privado	Local/Local
Residencial Veneza	Privado	Local/Local
Restaurante Porcada	Privado	Local/Local
Royal Boulevard Premium	Privado	Externo/Nacional
SEST/SENAT	Público	Externo/Nacional
Talento Móveis Rústicos	Privado	Local/Local
Unimed	Privado	Externo/Nacional
Unisalesiano	Privado	Externo/Nacional

Fonte: Trabalho de campo, 2020.

De maneira geral, no que se refere ao tipo de capital, predominam os de tipo privado, embora haja algumas instituições públicas instaladas nesses dois eixos de estudo.

O primeiro quadro é referente aos empreendimentos localizados no trecho da Rodovia Marechal Rondon. Podemos observar que este trecho da rodovia apresenta alguns investimentos públicos, como o Clube de Campo da AFRESP, o campus da Faculdade de Odontologia de Araçatuba da UNESP e um posto da Polícia Rodoviária Federal. Entretanto, é possível constatar a predominância de empreendimentos cuja origem do capital é privada. Dos 26 empreendimentos construídos nesta rodovia, 13 são de origem e abrangência locais, dois são de origem e abrangência estadual, quatro de origem externa e abrangência nacional, seis de origem externa e abrangência internacional e apenas um de origem local e abrangência nacional. Podemos destacar a presença de algumas importantes empresas, sendo algumas multinacionais, como o Comercial Gerdau, as unidades fabris da Nestlé, a Ingá Veículos Mercedes Benz, a Volvo Lapônia e a Deere & Company (John Deere).

No segundo quadro, podemos analisar os empreendimentos que foram implantados ao longo da Rodovia Senador Teotônio Vilela. Em relação a estes, como investimento público, há apenas uma unidade do SEST/SENAT. Em relação aos empreendimentos de capital e abrangência locais, são contabilizados seis e de capital externo com abrangência nacional, oito, sendo possível verificar um equilíbrio entre os dois.

Em relação à soma total de investimentos localizados nos dois eixos rodoviários, dos 40 investimentos presentes, 19 de capital e abrangência locais, 12 são de capital externo e abrangência nacional, seis de capital externo com abrangência internacional, dois de origem e abrangência estadual e apenas um de origem local e abrangência nacional. A partir destas informações, constatamos que em relação à origem do capital, predomina os investimentos de capital e abrangência locais.

Por meio da análise dos tipos de investimentos implantados nos eixos que interligam Araçatuba e Birigui, observamos que em relação ao tipo de uso e ocupação do solo, predomina o comercial e de serviços, uma vez que, dos 40 empreendimentos presentes em ambas as rodovias, 29 são desse tipo, enquanto nove são espaços residenciais fechados, do tipo condominial ou não. Em relação às indústrias, existem duas, sendo estas as já citadas unidades da Nestlé.

Tanto o trecho da rodovia Marechal Rondon, quanto a rodovia Senador Teotônio Vilela, são ocupados por uma grande diversidade de empreendimentos. Como, por meio de ambos os eixos rodoviários, há a interligação do tecido urbano de Araçatuba ao tecido urbano de Birigui, a implantação destes empreendimentos torna mais densa a ocupação dos espaços entre as cidades. De acordo com as análises desenvolvidas, podemos afirmar, então, que a partir da década de 1990 houve um amplo crescimento no número de empreendimentos implantados. A década de 1980, por sua vez, chamada no Brasil de "A década perdida", não apresentou a implantação de qualquer empreendimento. Depois dela, inúmeros investimentos foram realizados nesta área. Entretanto, é possível afirmar que, embora as rodovias estejam se tornando espaço preferencial para a implantação destes investimentos, não há continuidade territorial entre as cidades de Araçatuba e Birigui. De acordo com Miyazaki (2013), esta aglomeração caracteriza-se não pela continuidade territorial, mas sim pelo constante fluxo de bens e pessoas entre as duas cidades, bem como pelas interações espaciais, indicando muito mais o que Sposito (2004) denominou de continuidade espacial, ou seja, aquela que se estabelece pelas intensas ligações entre as cidades, sem haver, contudo, continuidade do tecido urbano.

Araçatuba, por ser um centro urbano maior e a maior cidade da aglomeração urbana, acaba por atrair pessoas não somente das cidades menores localizadas em seu entorno, mas também das demais cidades pertencentes à aglomeração, Birigui e Guararapes. Serviços de lazer e educação e o próprio comércio são alguns dos elementos responsáveis por essa dinâmica. É importante destacar que Birigui, por ser um município que conta com inúmeras

lojas e indústrias de calçado, também atrai trabalhadores e compradores de diversos municípios próximos. De acordo com Cícero (2011, p. 68): "Um pouco mais cedo encontramos os ônibus repletos de trabalhadores dos municípios vizinhos, e até dos mais distantes como Santópolis do Aguapeí, que saem de casa por volta das quatro horas da manhã para trabalhar nas fábricas de Birigui, e só retornam as suas casas a noite".

Desta forma, as relações que surgem a partir da interpendência entre duas áreas geográficas e resultam em interações espaciais, sendo essas verificadas por meio do deslocamento de bens, passageiros, dinheiro e informações (JOHNSTON; GREGORY; SMITH, 1981 *apud* CATÃO, REOLON, MIYAZAKI, 2010, p. 233). De acordo com Catelan (2012), as interações espaciais, enquanto associações estabelecidas entre os agentes que produzem o espaço, constituem a base para a consolidação da aglomeração urbana e para seu estabelecimento adquirem forma e sentido a partir da sua inserção no contexto da rede urbana. De acordo com o autor, o processo de urbanização, que vem se intensificando nas últimas décadas, e a configuração das redes urbanas constituem-se o contexto espaço-temporal no qual ganham forma as interações espaciais urbanas.

Interações espaciais englobam aspectos e dinâmicas como a transferência de bens, mercadorias, capital, informações e fluxo de pessoas que podem ocorrer em escalas distintas, remetendo à ideia de movimento em relação ao espaço geográfico. A questão da escala relacionada às interações espaciais pode ser exemplificada na presença de empreendimentos localizados nos eixos de ligação entre Araçatuba e Birigui que são provenientes de capital externo. Destacamos o caso de algumas multinacionais como a Nestlé, a Mercedes-Benz e a Volvo, que possuem unidades no trecho da rodovia Marechal Rondon. Essas empresas interagem com outros agentes em escalas mais amplas do que o restaurante Apaloosa´s, por exemplo, cujo capital empregado em sua implantação é de origem local e que estabelece interações em escalas menores e mais restritas.

Corrêa (1997), em seu texto intitulado "Interações Espaciais", aborda a questão das interações espaciais no contexto do modo capitalista de produção, apresentando também os possíveis padrões espaciais de interações. De acordo ele:

> As migrações em suas diversas formas (definitivas, sazonais, pendulares etc), as exportações e importações entre países, a circulação de mercadorias entre fábricas e lojas, o deslocamento de consumidores aos centros de compras, a visita a parentes e amigos, a ida ao culto religioso, à praia ou cinema, o fluir de informações destinadas ao consumo de massa ou entre unidades de uma mesma empresa são, entre tantos outros, exemplos

> correntes de interações espaciais em que, de uma forma ou de outra, estamos todos envolvidos. (CORRÊA, 1997, p. 1).

A Aglomeração Urbana não-Metropolitana de Araçatuba-Birigui se configura a partir da continuidade espacial decorrentes das interações espaciais, que encontram nos eixos rodoviários (Rodovia Senador Teotônio Vilela e trecho da rodovia Marechal Rondon) os meios para que ocorram. A partir disto, as interações espaciais se intensificam na medida em que o espaço é produzido por uma série de articulações estabelecidas entre os agentes sociais e econômicos.

Constatamos, dessa maneira, que a presença de empreendimentos nas rodovias que interligam as cidades vem se tornando mais marcante, uma vez que, a partir da década de 1990, seu número cresceu significativamente, merecendo destaque o número de empreendimentos imobiliários, o que revela grande interesse, por parte do mercado imobiliário, nas áreas próximas a estes eixos, em especial a rodovia Senador Teotônio Vilela. Neste eixo, como destacado, estão localizados dois empreendimentos da Alphaville Urbanismo, uma das mais relevantes empresas do setor imobiliário do país. É importante destacar que inúmeros loteamentos fechados e condomínios horizontais e verticais, estão sendo implantados em Araçatuba e Birigui, principalmente a partir da década de 2010, o que reforça o interesse do capital incorporador nessas cidades.

Merece destaque o papel que o mercado imobiliário e o crescimento na oferta de produtos imobiliários destinados as classes média e alta desempenham no processo de produção do espaço urbano das cidades de Araçatuba e Birigui. No âmbito do capitalismo, cuja lógica de produção transforma tudo aquilo que é produzido em mercadoria, o espaço é tratado, então, como mercadoria pelo capital, sendo, desta forma, condição e meio para sua reprodução (CARLOS, 2011). Portanto, a produção do espaço urbano assume, na cidade capitalista, papel crucial para a reprodução do capital.

Referente as dinâmicas do mercado imobiliário em relação com a produção do espaço urbano, Singer (1982) ressalta que a prática da incorporação, por meio da transformação de terras rurais em terras urbanas, é responsável, de forma geral, pela produção do espaço urbano. Portanto, a prática da incorporação resultante das articulações estabelecidas entre os agentes responsáveis pela implantação de moradias destinadas a todos os segmentos sociais resultam na produção do espaço urbano.

Corrêa (1989) destaca os principais agentes produtores do espaço urbano. São eles os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários,

o Estado e os grupos sociais excluídos. Os três primeiros agentes atuam com o objetivo de garantir a acumulação do capital, enquanto que o Estado, por sua vez, não atua de forma neutra, possuindo a tarefa de organizar o espaço urbano (CORRÊA, 1989). Harvey (1980), ao propor os agentes participantes do mercado da moradia, ressalta que estes agentes, por possuírem seus próprios interesses, não promovem suas ações em equilíbrio, podendo gerar conflitos entre si.

No contexto de produção do espaço urbano a partir da produção de moradia, o capital incorporador desempenha papel fundamental, sendo este representado pelas empresas incorporadoras. Smolka (1987) afirma que o propósito do capital incorporador é valorizar porções de terras por meio da modificação de seu uso. De acordo com o autor, este capital é responsável, também, pela "compra ou aquisição de direitos sobre os terrenos até a contratação de consultoras e planejadoras, edificadoras, agentes financeiros para diversas fases do projeto e agentes responsáveis pela comercialização final de imóveis (promotores de venda, etc.)" (SMOLKA, 1987, p. 47).

Em relação aos proprietários fundiários, Corrêa (1989) destaca que estes agentes buscam a valorização de suas propriedades, por meio da transformação das terras rurais em terras urbanas. Para isso, devem ser efetuadas alterações na legislação, que ocorrem a partir de influências exercidas por parte dos proprietários de terras sobre o poder público, que podem promover modificações no perímetro urbano no intuito de incorporar terras rurais.

Araçatuba e Birigui estão vivenciando um recente aumento no número de condomínios horizontais e loteamentos fechados implantado. No caso de Araçatuba, foram aprovados, a partir do ano de 2010, 12 loteamentos fechados e cinco condomínios horizontais, enquanto que em Birigui, no mesmo período, foram aprovados cinco loteamentos fechados.

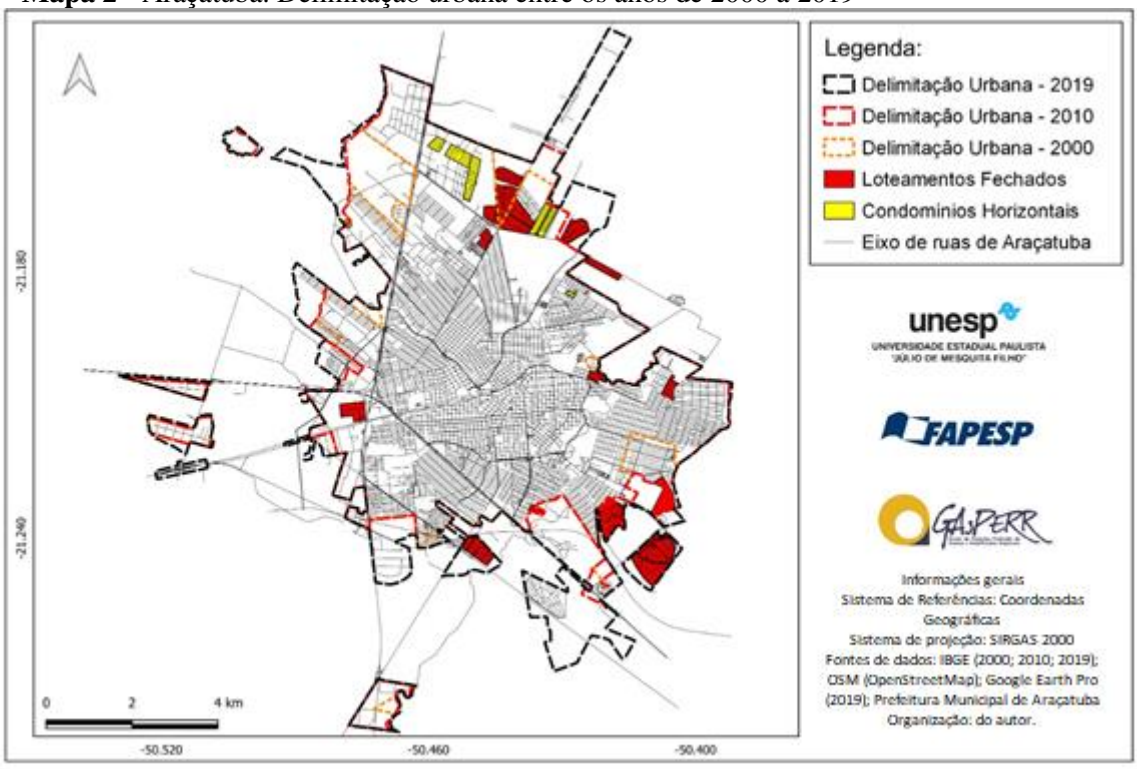
No caso de Araçatuba, como citado anteriormente, quatro loteamentos fechados foram implantados a partir de 2010 na rodovia Senador Teotônio Vilela, no setor sudeste da cidade. Desta forma, pode-se afirmar que a produção do espaço urbano nesta área da cidade ocorre em função da presença destes empreendimentos imobiliários, uma vez que o perímetro urbano tem sido ampliado neste setor com o objetivo de transformar terras rurais em terras urbanas, mais valorizadas, para que a comercializações dos lotes dos empreendimentos implantados nestas áreas gere lucros maiores. De acordo com o Secretário de Planejamento Urbano e Habitação de Araçatuba, Tadeu Consoni, em entrevista realizada, destaca que as alterações no perímetro urbano da cidade ocorrem predominantemente conforme os interesses do capital incorporador. Segundo o entrevistado, o poder público realiza as concessões

necessárias para a implantação de novos empreendimentos na medida em que o capital privado age, em contrapartida, promovendo melhorias na infraestrutura urbana.

O empresário Jairo Abdo, proprietário da Monte Trípoli Loteamentos, que é responsável por um empreendimento de alto padrão localizado no setor sul de Araçatuba, destaca as parecerias efetuadas entre as empresas e os proprietários de terras resultando em Sociedades de Propósito Específico (SPEs). Nesta modalidade de parceria, os proprietários fundiários concedem as terras para a implantação do empreendimento, enquanto a empresa cuida das demais etapas de implantação e da posterior comercialização dos lotes, tal como apontado por Smolka (1987).

Os elementos apresentados acima revelam alguns dos aspectos referentes as articulações estabelecidas entre os agentes responsáveis pela produção do espaço urbano. No Mapa 2, abaixo, é possível observar a localização dos empreendimentos imobiliários de Araçatuba as alterações realizadas nas delimitações urbanas a partir do ano 2000. Ressalta-se que estas delimitações foram elaboradas de acordo com os censos demográficos realizados pelo IBGE.

Mapa 2 - Araçatuba. Delimitação urbana entre os anos de 2000 a 2019

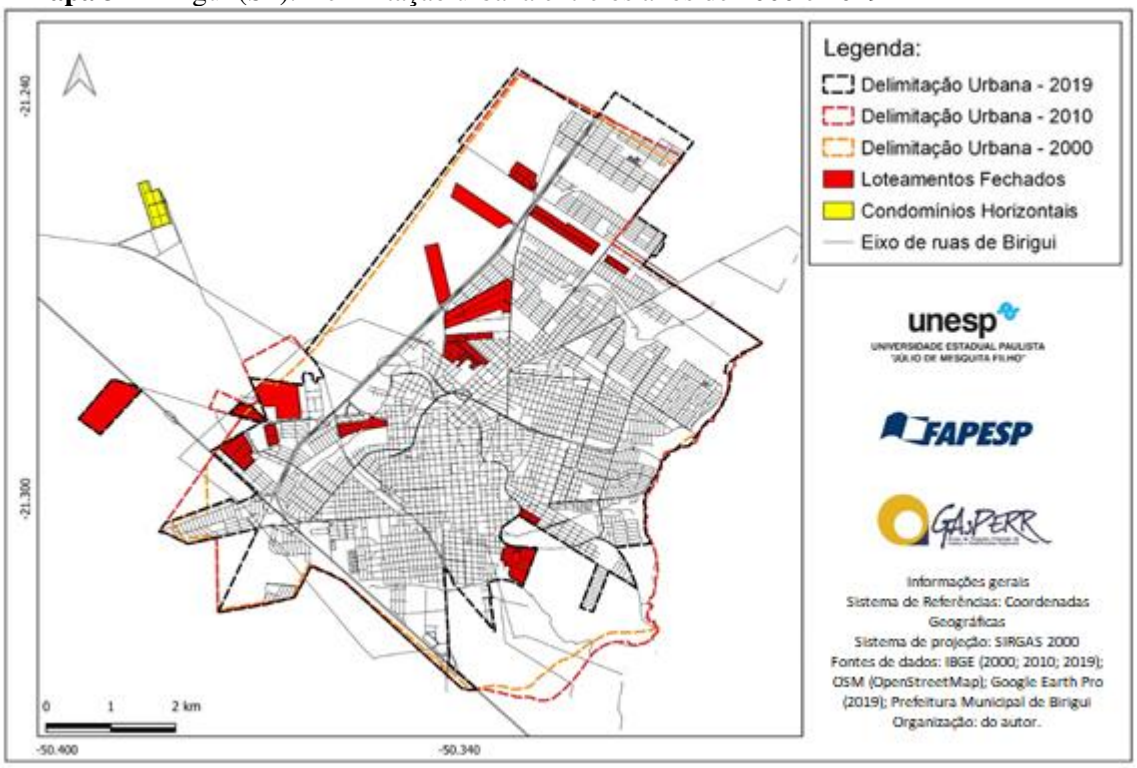


Os loteamentos fechados localizados na porção sudeste da cidade, as margens da rodovia Senador Teotônio Vilela, foram implantados a partir da década de 2010. Desta forma,

a partir da análise do mapa, constata-se que estes empreendimentos foram implantados em áreas que, em 2010, estavam localizados fora da delimitação urbana e que, atualmente, encontram-se dentro da delimitação urbana. Desta forma, a produção do espaço nesta área da cidade ocorre por meio de implantação destes empreendimentos imobiliários.

Em relação a Birigui, é possível verificar uma dinâmica diferente do caso de Araçatuba. O Mapa 3, abaixo, mostra a localização dos loteamentos fechados e condomínios horizontais e as alterações na delimitação urbana a partir dos anos 2000.

Mapa 3 – Birigui (SP). Delimitação urbana entre os anos de 2000 e 2019



É possível observar, por meio da análise do Mapa 3, que dois empreendimentos imobiliários estão territorialmente descontínuos da malha urbana consolidada. Entretanto, em relação aqueles que possuem continuidade territorial com a malha urbana, observa-se que todos foram implantados em áreas que, no ano de 2000, já estavam inseridas dentro da delimitação urbana. Constata-se que o setor oeste da cidade, onde estão localizadas as saídas para as duas rodovias que interligam Birigui com Araçatuba, concentra número importante de loteamentos fechados, embora as áreas ocupadas por eles sempre estiveram dentro da delimitação urbana. Desta forma, para a implantação dos empreendimentos localizados próximos às rodovias não ocorreu ampliação da delimitação urbana.

É importante ressaltar que, entre as delimitações de 2010 e 2019, proposta pelo IBGE, houveram alterações nas categorias dos setores censitários, o que explica os recuos das delimitações nas porções sul e oeste da cidade.

Considerações finais

No final do século XX, mais especificamente a partir da década de 1970, as modificações nos âmbitos econômico e social promoveram, no Brasil, a aceleração do processo de urbanização.

Neste contexto, e, a partir das alterações ocorridas na rede urbana brasileira, houve também mudanças nos papéis desempenhados pelas cidades, inclusive as cidades médias e cidades de porte médio que passaram por uma fase de crescimento em âmbito nacional. O processo de passagem do modelo fordista para o modelo de acumulação flexível também contribui para este fator, uma vez que alterou a estrutura produtiva das indústrias, que passaram a agir de acordo com novas lógicas. Algumas destas lógicas incluem a separação das atividades de gestão e produção, sendo que a produção, em muitas situações, passou a ser realizadas em cidades menores, que, por sua vez, tiveram alteradas suas funções.

Aceleração do processo de urbanização e a reconfiguração da rede urbana brasileira, com a redefinição dos papéis desempenhados pelas cidades, são elementos que contribuíram para o surgimento e expansão de formas espaciais, como é o caso das aglomerações urbanas de diversos tipos.

A Aglomeração Urbana de Araçatuba-Birigui, não metropolitana, por ser composta por cidades de porte médio que não exercem grau de centralidade elevado, constitui-se a partir da continuidade espaciais, a partir das interações espaciais e fluxos materiais e imateriais constantes entre as cidades componentes.

A produção do espaço nos eixos rodoviários que interligam as sedes dos municípios de Araçatuba e Birigui, objetos de estudo do presente artigo, vêm se intensificando a partir da década de 1990. No eixo da rodovia Marechal Rondon, os estabelecimentos comerciais e de serviços são os mais numerosos juntamente com o fato de serem empreendimentos privados de abrangência local. No outro eixo estudado, a rodovia Senador Teotônio Vilela, também há o predomínio de empreendimentos comerciais e de serviços, privados e de abrangência local. Entretanto, neste eixo, é importante destacar o número considerável de empreendimentos imobiliários, os espaços residenciais fechados de médio e alto padrão, contabilizados em sete,

sendo que, no caso de Araçatuba, a presença destes empreendimentos norteou a produção do espaço urbano no setor da cidade no qual está presente a saída para este eixo rodoviário.

Notas:

[1]Este artigo é uma síntese dos resultados obtidos na pesquisa de iniciação científica denominada "Aglomeração urbana de Araçatuba-Birigui: eixos de produção do/no espaço urbano", financiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e resultou na monografia de bacharelado em Geografia intitulada "Aglomeração urbana de Araçatuba-Birigui: eixos de produção do espaço urbano", em conjunto com resultados parciais obtidos no âmbito da pesquisa de mestrado, apoiada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), intitulada "Autossegregação socioespacial na Aglomeração urbana de Araçatuba" (número do processo: 2019/05179-5). Ambas as pesquisas foram realizadas sob orientação da Profa. Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito.

REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da "organização" à "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). **A produção do espaço urbano**: agente e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011b, p. 53-73.

CATÃO, Rafael de Castro; MIYAZAKI, Vitor Koiti; REOLON, Cleverson Alexsander. Interações espaciais: uma reflexão temática. **Caminhos de Geografia**, p.231-239, 2010.

CATELAN, Márcio José. **Heterarquia Urbana**: Interações espaciais interescalares e cidades médias. 2012. 227f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

CICERO, Elaine Cristina. **A Indústria de Calçados de Birigui**: origem, reestruturação produtiva e formação de uma economia de aglomeração. 2011.182f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais: In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar; CORRÊA, Roberto Lobato. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Região de Influência das cidades 2018. Rio de Janeiro. IBGE, 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. 2021. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/aracatuba/panorama. Acesso em: 28 set. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. 2021. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/birigui/panorama. Acesso em: 28/09/2021.

HARVEY, David. **A Justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana**: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó. 2008. 171f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Presidente Prudente.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Estruturação da cidade e morfologia urbana**: um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista. 2013. 305 f. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente.

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. 2009. 243f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Curitiba.

SEADE. **Perfil dos municípios paulistas**: Araçatuba. Página Inicial. 2021. Disponível em: http://www.perfil.seade.gov.br/. Acesso em: 28 set. 2021.

SEADE. **Perfil dos municípios paulistas**: Birigui. Página Inicial. 2021. Disponível em: http://www.perfil.seade.gov.br/. Acesso em: 28 set. 2021.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, Ermínia (org.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. Editora Alfa-Ômega (vol. 1). 1982.

SMOLKA, Martim Oscar. O capital incorporador e seus movimentos de valorização. **Cadernos IPPUR/UFRJ**, Rio de Janeiro, p. 41-78, ano II, n.1, jan/abr. 1987a.

SOJA, Edward William. **Geografias Pós-Modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993. 324p.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Abc do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. 190p.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão Sposito. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004b. 510f. Tese (Livre Docência). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007, v.1, p. 233-253.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2001.