

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA INFORMAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**AGLOMERAÇÃO URBANA DO SUL E A CENTRALIDADE TERCIÁRIA
REPRODUZIDA NA AVENIDA FERNANDO OSÓRIO, PELOTAS, RS.**

ANA CRISTINA GLUSZEVICZ

RIO GRANDE

2015

ANA CRISTINA GLUSZEVICZ

**AGLOMERAÇÃO URBANA DO SUL E A CENTRALIDADE TERCIÁRIA
REPRODUZIDA NA AVENIDA FERNANDO OSÓRIO, PELOTAS, RS.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Ciências Humanas e da Informação da Universidade Federal do Rio Grande, como requisito para a obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Prof. Dr. Solismar Fraga Martins – Orientador

RIO GRANDE

2015

**AGLOMERAÇÃO URBANA DO SUL E A CENTRALIDADE TERCIÁRIA
REPRODUZIDA NA AVENIDA FERNANDO OSÓRIO, PELOTAS, RS.**

Por

ANA CRISTINA GLUSZEVICZ

Dissertação de Mestrado aprovada como
requisito para obtenção do grau de mestre em
Geografia, pela Banca Examinadora formada
por:

Presidente: Prof. Solismar Fraga Martins, Dr. Orientador, FURG

Membro: Prof. Giovana Mendes de Oliveira, Dra., UFPel

Membro: Prof. Paulo Roberto Rodrigues Soares, Dr., UFRGS

Suplente: Prof. Susana Maria Veleda da Silva, Dra., FURG

Rio Grande, julho de 2015.

*À Ana Carolina, Ana Luíza e
Ao meu pai Inácio Gluszevicz
Por estarem sempre presentes e cujo amor dá incentivo
à caminhada e sentido às conquistas.*

*Ao Alencar Ibeiro
Que me acompanhou nesta trajetória motivando-me e
contribuindo com a pesquisa.
Obrigada pelo apoio, carinho e compreensão!*

*Agradeço ao professor Dr. Solismar F. Martins pelas orientações e à
Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)
pela bolsa de estudos do mestrado.*

*Fico a perguntar sobre as razões que me fizeram desviar
e me fazer andar na direção oposta à de todo mundo.
Mas razões eu não encontro.
Somente suspeitas...
Acho que é porque entre o porto e o mar, eu prefiro o mar...
Entre respostas e perguntas, eu prefiro perguntas...
Não quero chegadas, quero partidas!
Em vez de arapucas para pegar pássaros, pássaros para pegar arapucas.
Se suas respostas fossem respostas para perguntas perguntadas,
o perguntador permaneceria dentro do mesmo mundo
de onde suas perguntas haviam brotado.
O conhecimento só faria confirmar a mesmice do mundo familiar
de nossas cansativas rotinas cotidianas.*

(Rubens Alves)

RESUMO

O trabalho de pesquisa analisa a centralidade terciária emergente na Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, caracterizada como uma das principais vias de acesso ao centro da cidade. Este local é promissor à expansão da malha urbana pelotense devido a sua estrutura e áreas favoráveis a instalação de estabelecimentos do setor terciário que necessitam de grande superfície. Como por exemplo, o caso do indicativo utilizado nesta pesquisa: os estabelecimentos concessionários de veículos automotores. Estes atuam como apontador do crescimento e configuração da rede urbana de influência, exercida por Pelotas na Aglomeração Urbana do Sul, como polo terciário do extremo Sul. As concepções de centralidade e rede urbana, de difusão no meio geográfico, refletem na ampliação da malha urbana pelotense, sendo alvo de dinâmico e complexo processo de transformação. Portanto, esta pesquisa explana os conceitos e sua relação de importância na constituição dessa estrutura de rede em áreas urbanas. O crescimento da cidade, tanto demograficamente, quanto em área física, motivou o desenvolvimento de uma reestruturação da organização espacial terciária que aponta para uma ocupação urbana centro-periferia com o surgimento de novas centralidades, vias e fluxos que comportam o crescimento e acessibilidade urbanos. Esta investigação possui caráter quantitativo, de composição e organização, com indicativo da rede de influência tecida pela comercialização das concessionárias e sua distribuição que abastece a AUSul, como recorte espacial de referência do cenário local para este estudo.

Palavras-chave: Rede Urbana. Aglomeração Urbana do Sul. Pelotas. Concessionárias de Veículos Automotores.

ABSTRACT

The research analyzes the emerging tertiary centrality on Avenue Fernando Osório, Pelotas, characterized as one of the main access roads to the city center. That place is promising to the expansion of Pelotas urban area due to its structure and areas favorable to the installation establishments in the tertiary sector that require large surface. For instance, the situation of the indicator used in this study: the establishments dealers of motor vehicles. These act as growth indicators and configuration of the urban network of influence exercised by Pelotas in South Urban Agglomeration as tertiary pole of the extreme south. The conceptions of centrality and urban network, widespread the geographical environment, reflected in the expansion of Pelotas urban area, the target of dynamic and complex process of transformation. Therefore, this research explains the concepts and its importance in the formation of this network structure in urban areas. The growth of the city, both demographically, as in physical area, motivated the development of a restructuring of tertiary spatial organization that points to a center-periphery urban settlement with the emergence of new centers, routes and flows that carry the growth and urban accessibility. This research has quantitative character, of composition and organization, with indication the influence network made up by reselling and distribution of car dealerships that supplies the AUSul, spatial area reference of the local scenery for this study.

Key Words: Urban Networks. South Urban Agglomeration. Pelotas. Dealers Motors Vehicles.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Organização estrutural da pesquisa: Temas, Fontes e Referências	15
Figura 2 - Aglomeração Urbana do Sul.....	56
Figura 3 - Aglomerações urbanas e descontínuas no Rio Grande do Sul - 2009	57
Figura 4 - Porto Alegre (RS) – Metrópole (1C) e sua região de influência	60
Figura 5 - Produto Interno Bruto do município de Pelotas.	62
Figura 6 - Distribuição da população: urbana x rural	63
Figura 7 - Evolução populacional nos Censos Demográficos de Pelotas, RS (1989-2010)	64
Figura 8 - População na Zona Urbana de Pelotas.....	65
Figura 9- Valor Agregado Bruto de Pelotas e do Rio Grande do Sul	65
Figura 10 - Tabela e Gráfico da Distribuição do Valor Agregado Bruto – VAB. Pelotas e RS	66
Figura 11- Valor Adicionado Bruto – VAB no RS e Pelotas	66
Figura 12 - Identificação da área estudada: Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS	72
Figura 13 - Início da Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, a partir do loteamento nº20	73
Figura 14 - Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, no loteamento nº1250.....	73
Figura 15 - Foto da Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, no loteamento nº1730.....	74
Figura 16 - Foto da Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, no loteamento nº2301.....	75
Figura 17 - Formação do município. Crescimento de Pelotas entre os anos de 1815 - 1965	76
Figura 18 - Loteamentos ocorridos na cidade de Pelotas entre os anos 1965 – 2011.....	77
Figura 19 - Gráfico da classificação dos estabelecimentos com Alvará de Funcionamento na Avenida Fernando Osório, Pelotas	79
Figura 20 - Gráfico da relação dos estabelecimentos classificados como de Serviço de Vendas de Veículos com Alvará de Funcionamento na Avenida Fernando Osório, Pelotas	80
Figura 21 - Gráfico de registro de abertura das concessionárias, por intervalos de 5 anos, na Avenida Fernando Osório, Pelotas	81
Figura 22 - Relação de Fabricantes e Revendas autorizadas de Veículos comercializados pelas revendas da Av. Fernando Osório em 2014	82
Figura 23 - Panambra Pelotas. Loteamento nº 669.....	83
Figura 24 - Concessionária Citroën, no loteamento nº1235	84

Figura 25 - Concessionária Chevrolet, no loteamento nº1373.....	84
Figura 26 - Concessionária Chery, loteamento nº 1429	85
Figura 27 - Mitsubishi Motors Pelotas, Kyodai Motors, loteamento nº 1549	85
Figura 28 - Toyota Lagoasul Veículos Ltda. loteamento nº 1733.....	86
Figura 29 - Sulbra Pelotas. Nissan. Loteamento nº 125.....	86
Figura 30 - Ford, Marvel Premium. Loteamento nº 1797	87
Figura 31 - Jeep, Felice. Loteamento nº 1831.....	87
Figura 32 - Fiat, Felice. Loteamento nº 2981	88
Figura 33 - Renault, Nissul. Av. Dr. Augusto Simões Lopes, nº 6	88
Figura 34 - Gráfico da Frota municipal de veículos – Pelotas/ RS/ Brasil. Dados de 2012.....	90
Figura 35 - Gráfico da Frota por tipo de veículo, na região Sul do RS. (Base Dez/2013).....	91
Figura 36 - Número de veículos vendidos pelos municípios das Praças de Rio Grande e de Pelotas, e pela AUSul (por mês/Total 2014).....	92
Figura 37 - Comparativo de vendas (Total 2014) das Praças de Rio Grande, Pelotas, e AUSul.....	94
Figura 38 - Vendas dos municípios da AUSul – 2014.....	94
Figura 39 - Vendas de automóveis em Pelotas - 2014.....	95
Figura 40 - Veículos comercializados pelas revendas da Av. Fernando Osório em 2014	96
Figura 41 - Revendas Autorizadas de Veículos Automotores na Avenida Fernando Osório/Pelotas	98

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1 - Carta de apresentação para entrevista às concessionárias	108
Anexo 2 - Dados de vendas obtidos em entrevistas às concessionárias	109
Anexo 3 - Dados de Alvarás de Funcionamento obtidos junto a Prefeitura de Pelotas	141

LISTA DE ABREVIATURAS

AGB-RS	Associação dos Geógrafos Brasileiros do Rio Grande do Sul
AULiNorte	Aglomeração Urbana do Litoral Norte
AUNE	Aglomeração Urbana do Nordeste
AUSul	Aglomeração Urbana do Sul
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CIC	Congresso de Iniciação Científica
CQ	Código de Quadra
CNAE	Classificação Nacional das Atividades Econômicas
CONCLA	Comissão Nacional de Classificação
COREDE	Conselho Regional de Desenvolvimento
EEG	Encontro Estadual de Geografia
FEE	Fundação Estadual de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICH	Instituto de Ciências Humanas
ITEPA	Instituto Técnico de Pesquisa Aplicada
PIB	Produto Interno Bruto
PLHIS	Plano Local de Habitação de Interesse Social
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RMPA	Região Metropolitana de Porto Alegre
SEPLAG	Secretaria de Planejamento, Gestão e Participação Cidadã do Rio Grande do Sul
UFPEL	Universidade Federal de Pelotas
ZCC	Zona de Comércio Central

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
1.1	TEMA E CONTEXTUALIZAÇÃO DA PESQUISA.....	14
1.2	OBJETIVOS	18
1.2.1	Geral	18
1.2.2	Específicos.....	18
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	19
2.1	CENTRO	27
2.2	REDE URBANA.....	35
2.3	O ESPAÇO DO AUTOMÓVEL NO CONTEXTO BRASILEIRO	39
2.4	METODOLOGIA.....	45
3	ATIVIDADES COMERCIAIS E SUA ESPACIALIZAÇÃO	55
3.1	PELOTAS NA AUSUL	55
3.2	ATIVIDADES COMERCIAIS EM PELOTAS: POLO TERCIÁRIO.....	62
3.3	FORMAÇÃO URBANA DA AVENIDA FERNANDO OSÓRIO.....	68
3.4	CARACTERIZAÇÃO DA AVENIDA FERNANDO OSÓRIO	72
4	ANÁLISE DE DADOS.....	89
4.1	REDE DE INFLUÊNCIA DAS REVENDAS AUTORIZADAS DE AUTOMÓVEIS..	90
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	99
	REFERÊNCIAS	103
	ANEXOS	107

1 INTRODUÇÃO

A composição do aparelho comercial e sua organização resultam de um intenso processo de formação do espaço onde intervêm diversas dinâmicas de ordem global e local. Apesar de se admitir que as forças de ordem global que afetam o comércio varejista manifestam a sua presença em qualquer escala, a sua expressão espacial, que diz respeito ao ambiente comercial edificado, só poderá ser compreendida de maneira adequada a partir da análise dos condicionantes locais e do poder de mediação dos lugares. Dessa forma, os espaços locais, surgem apoiados na pequena empresa e em capitais da região.

Em Pelotas, durante muito tempo, a concentração dos estabelecimentos comerciais esteve restrita à área central, que agrupava a maior diversidade de ofertas de bens, produtos e serviços. No restante da cidade ocorria uma dispersa distribuição de estabelecimentos destinados à satisfação das necessidades imediatas da população. No entanto, o crescimento da cidade, tanto em população quanto no espaço físico, proporcionou o desenvolvimento de uma reestruturação da organização espacial do comércio que aponta para a ampliação da rede urbana e a emergência de novas centralidades comerciais¹.

A estrutura da pesquisa fragmenta-se na seguinte descrição por capítulos:

No primeiro capítulo delimita-se o estudo, o espaço urbano eleito para o estudo, os objetivos são delineados e expõem-se a contextualização em que se desenvolve a análise em uma realidade dinâmica e de aceleradas transformações, como é a atividade urbana e terciária. O estudo representa um fragmento espacial analisado a partir da Avenida Fernando Osório, Pelotas,

¹Essa afirmação, além de um convite para a imersão nesta pesquisa que aborda esta temática, também traduz-se em uma constatação comprovada em estudos anteriores, com referência ao Trabalho de Conclusão de Curso: “*Análise das Centralidades Comerciais: Estudo de caso do bairro Simões Lopes, Pelotas, RS*”, de autoria de GLUSZEVICZ, A. C.

Em caminhada acadêmica na linha da Geografia Urbana, e análise do Setor Terciário, desde a Iniciação Científica pela FAPERGS que originou o trabalho de monografia apresentado ao curso de Geografia pela UFPel, e encerra esse novo ciclo de pesquisa de Mestrado/CAPES pela FURG, com a presente dissertação que dá continuidade a esta linha de pesquisa, ao mesmo tempo em que amplia os horizontes do conhecimento e aprofunda o saber na área em uma verticalização que estuda a reprodução do espaço urbano pautado na dinâmica de atuação do setor terciário, expansão centro-periferia do espaço urbano, e relação centralidade e rede urbana, representada neste trabalho.

RS. Este possui caráter quantitativo e indicou uma nova centralidade urbana que demonstra independência com relação ao centro de comércio e serviços de Pelotas. Apesar do processo descontínuo e incompleto, no tocante à distribuição das atividades econômicas, as centralidades identificadas como de pequeno porte são referências constituintes do cenário local, e encontram-se concomitantemente, integradas à rede urbana que tece a área estudada.

Para referenciar a reflexão, o capítulo 2 apresenta uma revisão da literatura voltada para os conceitos de centralidade urbana e rede urbana, conceitos fundamentais à pesquisa pois permeiam o estudo. O subcapítulo 2.3 relata um breve histórico do automóvel no cenário brasileiro, uma vez que o indicador adotado para a averiguação da rede constituída é a venda de automóveis. Neste mesmo capítulo, segue-se detalhadamente a metodologia, desde os preceitos até o “passo a passo” de seu desenvolvimento no decorrer do estudo. Esta constitui-se de entrevistas junto ao setor de alvarás da Prefeitura Municipal de Pelotas na busca de informações cadastrais de cada estabelecimento de revenda, e também, entrevista realizada nas próprias revendas na busca por dados quantitativos relativos às vendas e sua abrangência aos municípios da região, como resultante da principal hipótese de comprovação e detalhamento da rede urbana formada no referido espaço urbano.

Por sua vez, o capítulo 3 estrutura-se nas atividades comerciais e sua espacialização propriamente dita, em um estudo prévio e levantamento inicial de Pelotas no contexto da AUSul, das atividades comerciais em Pelotas como polo terciário e por fim, a formação urbana da Avenida Fernando Osório e uma caracterização desta que demonstra sua composição no que tange o setor terciário, principalmente.

O quarto capítulo aborda a análise dos dados que corroboram com a concretude da rede urbana, com destaque ao município de Pelotas pela hipótese de considerável influência como ponto potencial e efetivo de comercialização que compõe a rede. A pesquisa visa analisar a centralidade terciária emergente nesta avenida, principal via de acesso ao centro pelotense, com destaque às concessionárias de veículos automotores que aí se localizam de forma coesa, e os impactos geradores pelo crescimento e configuração da rede urbana de influência. Esta rede configura-se pela Aglomeração Urbana do Sul e relaciona-se ao espaço urbano analisado em suas escalas comparativas, averiguado com o desenrolar da pesquisa, devido a necessidade de inserir recortes apropriados e de maior amplitude à pesquisa, justamente devido à larga abrangência da

comercialização efetuada e para não descartar municípios que integram a rede construída, peças de um quebra-cabeça que estabelece uma relação de dependência e troca.

De forma sistematizada, almeja-se estudar a localização dos estabelecimentos na área de estudos e sua caracterização sob a lógica de indicadores definidos para classificá-los quanto às atividades desenvolvidas no comércio urbano. Constrói-se uma base de dados para análise do movimento das atividades comerciais no tempo e no espaço, em Pelotas, possibilitando a produção de gráficos e mapas temáticos que auxiliarão na análise da composição e organização do comércio. A tabela a seguir resume a estrutura do trabalho, desde a fundamentação conceitual até as fontes de dados buscadas para averiguar os objetivos das pesquisas (Fig. 1).

Figura 1

Temas	Tópicos ou Contribuições	Fontes/Referências
<i>Centro</i> <i>Rede Urbana</i>	Conceitos Contexto pelotense Características Análise histórica	Beaujeu-Garnier (1997) Cachinho (1991) Pierre George (2004) Johnston (2000) Corrêa (2004, 2001, 1989) REGIC (2010) Vargas (2000) Balsas (1999) Villaça (1998) Vieira (2005)
<i>Espaço do Automóvel</i>	Contexto brasileiro Análise histórica	Beaujeu-Garnier (1997) Souza (2007)
<i>Atividades Comerciais</i>	Espacialização Contexto pelotense Caracterização AUSUL Pelotas Av. Fernando Osório	Atlas Socioeconômico do RS (2014) Soares (2002, 2013) EMPLASA (2011) IBGE (2010) ITEPA (2011) Vieira (1994, 1997) REGIC (2010) FEE (2004)
<i>Metodologia</i>	Dados para análise	CNAE 2.1 Alvarás de Funcionamento PM- Pelotas (2013) Dados questionário- concessionárias REGIC (2010)

Figura 1: Organização estrutural da pesquisa: Temas, Fontes e Referências.

Fonte: Elaborado pela autora.

Por fim, as considerações finais consolidam o fechamento do trabalho de pesquisa, com um apanhado geral das relevâncias alcançadas em seu decorrer, em retomada dos principais pontos a considerar. Efetiva-se um balanço da confirmação das hipóteses traçadas e objetivos delineados na proposta inicial do projeto. Porém, reforça-se a ideia de que, em se tratando da temática da Geografia Urbana, o processo é contínuo e inconcluso, calcado em uma dinâmica motivadora de várias linhas de análise e aprofundamentos nas áreas que demandam pesquisas, de modo que o impacto terá continuidade na reprodução deste espaço urbano estudado.

TEMA E CONTEXTUALIZAÇÃO DA PESQUISA

Esta pesquisa integra os estudos na área da Geografia Urbana, e está inserida mais especificamente na Geografia do Comércio. O projeto propõe a análise do recorte espacial compreendida pela Avenida Fernando Osório, em Pelotas, RS, uma vez que este possui uma rede de estabelecimentos do setor terciário que atende à demanda local e estende-se amplamente ao entorno, constituindo uma via de comércio e serviços que se destaca neste cenário urbano, principalmente no ramo automobilístico, com expressivo número de revendas autorizadas de veículos automotores, ou concessionárias, que refletem essa organização em rede urbana. Tal recorte visa a comprovar a hipótese de que Pelotas continua a concentrar determinadas atividades que não conseguem se estabelecer em outros municípios da AUSul, exceção a Rio Grande, embora nesta haja um número de concessionárias menor do que na cidade em estudo.

O cenário de centralidade comercial em Pelotas já é percebido notavelmente e, inclusive, é motivo de estudos acadêmicos que identificam a formação de centralidades acompanhadas da ampliação das áreas habitacionais e bairros residenciais que se constituem nas franjas urbanas. Uma vez que isso ocorre, essas áreas periféricas recebem a estrutura do setor terciário que dá suporte a extensão da população, caracterizando os bairros como pontos dessa centralidade.

Vieira (1997, p. 177-8) contextualiza a afirmação sobre os bairros, marcando os alicerces da construção das centralidades constituídas nesses bairros.

A evolução urbana de Pelotas mostrou como aconteceu a formação dos grandes bairros dessa cidade. Em linhas bastante gerais, os bairros definem a primeira imagem de estrutura da cidade, facilmente identificável e reconhecida. Do núcleo original se formaram os demais bairros da cidade. Crescendo um pouco aqui, outro ali, a cidade foi incorporando à sua estrutura inicial outros loteamentos, construções, pequenos núcleos. Com o passar dos anos foram consolidando-se os bairros.

No contexto atual, facilmente se reconhecem concentrações significativas de comércio nos bairros Areal, Três Vendas e Laranjal. No mesmo sentido, um alargamento da área comercial em direção à Zona Norte do centro e uma importante centralidade no “Bairro-cidade”: Fragata. Há carência de análise evolutiva e da composição do espaço comercial, bem como, da distribuição dos estabelecimentos pelos diferentes ramos de atividades, o que poderia fornecer uma imagem da capacidade do aparelho comercial, compondo uma radiografia do comércio urbano.

Trata-se de um estudo de fragmento da estrutura intra-urbana da cidade de Pelotas, que parte do pressuposto de análise conceitual de centralidade, em suas mais variadas denominações, inserida na rede urbana. Assim, visamos estudar o contexto de formação urbana da Avenida Fernando Osório, pautada no setor terciário, sua distribuição por ramos de atividades com destaque em analisar as revendas concessionárias de veículos e, em que medida, essa distribuição do comércio se encontra equilibrada, em escala compatível com a demanda local que integra a rede urbana.

O estudo dos transportes tem um significado muito importante e dá uma imagem da intensidade das relações de uma cidade com o seu meio. É necessário ter em consideração o desenho da rede e a intensidade da circulação que dá a melhor imagem possível da influência regional de uma cidade: é a imagem exacta das relações de uma cidade com seu meio. [...] Para a estrada, recorre-se a contagens que dão uma ideia da intensidade da circulação automóvel. (BEAUJEU-GARNIER, 1997, 478)

Esta citação de Beaujeu-Garnier vem ao encontro para corroborar a proposta, reforçando a justificativa deste estudo, pautado na rede de influência da cidade e sua região, através dos transportes.

OBJETIVOS

1.1.1 Geral

A pesquisa analisa a centralidade terciária emergente na Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, com destaque às concessionárias de veículos automotores e seus impactos no crescimento e configuração da rede urbana de influência, inseridas na AUSul.

1.1.2 Específicos

- a) Caracterizar a concentração e a influência de atividade das revendas autorizadas de veículos automotores existente ao longo da Avenida Fernando Osório, na AUSul;
- b) Correlacionar o recorte mercantil estudado como centralidade no âmbito do comércio, inserido na rede urbana da AUSul que a abrange;
- c) Identificar a localização das concessionárias, ano de abertura, período de funcionamento, especificações do ramo da atividade e sua abrangência com base nos dados do setor de alvarás como fonte de pesquisa;
- d) Contribuir para o entendimento da composição e distribuição do setor terciário na centralidade delimitada à pesquisa, avaliando o movimento das atividades no tempo e no espaço, em Pelotas e na AUSul.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Nas últimas décadas, os estudos geográficos voltados às pesquisas de caráter urbano desenvolveram uma tendência de análise mais profunda sobre os fenômenos que envolvem o conceito *centro*, como também, criaram termos que estão diretamente ligados ou derivados deste conceito-chave para a geografia urbana, a exemplo de metrópole, cidade, núcleo ou área central, centralidade, descentralização. O mesmo ocorre com o estudo de *rede urbana*, uma vez que vários autores buscam uma definição que abarque seu aspecto dinâmico e complexo, na tentativa de decifrar seu significado e características.

Em seu artigo sobre conceitos geográficos, Suertegaray (2001, p. 1) expõe a importância de definição dos conceitos para as análises geográficas:

A preocupação relaciona-se com a necessidade de uma compreensão mais objetiva e sistemática dos conceitos que denomino balizadores da Geografia. [...] a partir de uma conceitualização, construímos um corpo referencial que expresse possibilidades analíticas da Geografia [...]. Nosso pensamento é de que a Geografia se expressou e se expressa suportada por um conjunto de conceitos que, por vezes, são considerados como equivalentes, a exemplo do uso do conceito de espaço geográfico como equivalente ao de paisagem, entre outros. De nossa parte percebemos que os conceitos geográficos expressam níveis de abstração diferenciados e, por consequência, possibilidades operacionais também diferenciadas.

Situados no contexto histórico, se começa a compreender a dinâmica do fenômeno de produção das centralidades atuais desde os anos de 1980, em que a organização da estrutura comercial respeitava a posição hierárquica do centro, em equilíbrio entre as lojas locais e as redes. Vieira (2005, p. 153) confirma isso com a seguinte análise,

O período de 1978 a 1982 foi, portanto, para Pelotas, um período pleno em investimentos urbanos que, efetivamente, foram capazes de mudar a estrutura da cidade. Considera-se dessa época a melhoria em uma série de infra-estruturas urbanas que representou a modificação em padrões de valor do solo para melhoria de determinadas áreas.

Nesse período anterior aos anos 1980, a economia local, o centro único e as políticas de concentração do comércio no centro preservavam a capacidade de reprodução dessa centralidade exclusiva.

Principalmente a partir da década de 90, com a desvalorização do real, e a concorrência muito forte das redes internacionais, o comércio passou então a sair de um estágio local e concentrador para expandir-se espacialmente com características globais. Nessa fase, o espaço de representação retido na cidade pelo comércio adquire status de representação do espaço comercial pela necessidade de uso e ocupação de espaço cada vez maior no cotidiano da população.

Beaujeu-Garnier (1997, p. 119-20) explica o fenômeno de crescimento dos espaços periféricos,

Todas as cidades têm tendência para crescer, a própria função para a qual uma cidade foi criada toma uma função crescente; outras funções se lhe vêm juntar; o aumento do nível de vida exige alojamentos mais numerosos e espaços [...]. Depende das épocas, do poder técnico e financeiro, mas também das relações entre a cidade e as áreas limítrofes.

Outro fato é demonstrado ao acompanhar esse dinamismo da expansão demográfica e da área residencial que se situa nas periferias nas últimas décadas. A superfície ocupada tem atingido, simultaneamente, uma dimensão considerável, traduzida no aumento do trajeto percorrido entre o centro e a periferia, resultando, no aumento de tempo para deslocamento. Em termos práticos, a questão do deslocamento é considerada como fator negativo cada vez maior à população residente nos territórios mais afastados do centro comercial e de serviços. Por conseguinte, as atividades comerciais mais corriqueiras, de bens de utilização comum e de ordem inferior, migram da área central para as áreas mais periféricas.

Antes de expor a pesquisa e seus resultados, é importante abordarmos a evolução do termo *comércio*, sobre as ordens de sua origem e definição.

O comércio permanece uma atividade econômica essencialmente ligada às cidades. Em nenhuma civilização a vida urbana se desenvolveu independentemente do comércio. Além de indispensável à sua manutenção este tornou-se ao longo dos tempos um dos seus principais motores de crescimento e difusão (CACHINHO, 1991, p. 12).

Já para Villaça (1998), a definição de centro e centralidade nem sempre remete ao ponto geográfico. O centro pode ser produção das primeiras delimitações, ou sítio histórico onde a cidade se originou, mas a centralidade é conduzida pelo fator deslocamento.

Ao trabalhar o aspecto de formação do centro da cidade e seu crescimento, os argumentos de Villaça (1998) conceituam o centro e sua expansão. Local de dominação histórica do espaço urbano pelas classes de maior renda, onde se procura definir como o centro se estabelece e a sua formação histórica. Outro parâmetro é considerar o centro comercial, como concentrador da atividade varejista. Ao estabelecer esses parâmetros, podemos entender porque o mesmo responde pela centralidade que constitui. Conceitualmente, o centro é compreendido como único, pois “toda aglomeração socioespacial humana – da taba indígena a metrópole contemporânea, passando pelas cidades medievais e as pré-colombianas – desenvolve um e apenas um centro principal.” (VILLAÇA, 1998, p. 237).

A formação do centro pode ser entendida como ponto de convergência de uma grande parcela da população que diariamente circula por seu espaço, ou mesmo que o centro existe pelo grande número de comércio e serviços presentes, ou ainda, constitui um centro administrativo, porém, o centro não é explicado por proposições isoladas, mas sim, resulta de uma construção histórica, como se aborda a seguir,

Os centros não são centros por que neles se localizam os palácios, as catedrais ou os bancos. Vimos que o oposto também é verdadeiro. Não é verdade que os palácios, catedrais ou bancos se localizam nos centros porque eles são centros. E por que eles são centros? Fica claro o círculo vicioso. Qual origem ou fonte da centralidade? Esta na possibilidade de minimizarem o tempo gasto, os desgastes e os custos associados aos deslocamentos espaciais dos seres humanos. (VILLAÇA, 1998, p. 242)

A dinâmica da área central no interior da cidade não significa que esta esteja no centro geográfico ou seja constituída pela ocupação de origem histórica da mesma, mas sim, caracteriza-se pelo ponto de convergência e divergência de pessoas e atividades urbanas, inseridas no processo de circulação. Por isso, o centro como construção histórica, permite considerar que,

Admitimos agora a comunidade maior e contemporânea, com centenas ou milhares de famílias organizadas em classes sociais, com distinções de renda e de poder político e fazendo uso de diferentes meios de transporte. Em uma sociedade de classes, essas famílias disputam as localizações e desenvolvem mecanismos sociais para regular essa disputa ao mesmo tempo que lutam pelo domínio dos meios e condições de transporte e procuram produzir espaços urbanos moldados por esses meios e condições. Acabam por produzir espaços urbanos diferenciados. (VILLAÇA, 1998 p. 242-243)

Essa concepção nos auxilia sobre os valores de centralidade vinculados não somente ao comércio, mas sim, ao comércio acompanhando a expansão da centralidade, como um movimento duplo, primeiro residencial, e depois, com o comércio varejista. Nesse ponto, se define a expressão da centralidade como sendo um movimento do comércio que, no caso estudado, possui determinada autonomia do centro histórico e administrativo.

O que distingue o centro das cidades das zonas periféricas é a sua multifuncionalidade e a sua mistura orgânica de funções (Champion e Daves 1983, Robertson 1995, Moss, 1997), podendo encontrar-se mercados públicos, centros de negócios, escolas e universidades, instituições de saúde e salões de beleza, locais para reuniões, galerias de arte, cultura e lazer; locais para visitar, transportes e áreas residenciais. No entanto, o seu principal papel é a venda a retalho. Um centro de cidade é mais que um centro comercial. No entanto, se perder a sua atratividade como centro de comércio, dificilmente pode sobreviver como um centro em sentido lato. (BALSAS, 1999, p. 53).

O centro se distingue pela multifuncionalidade de elementos e obras que o compõe, afirmando seu valor como centralidade também pelo aglomerado de várias funções distintas que aí se encontram, contudo, as temporalidades diferentes não ofuscam a importância competida ao comércio por varejo que sustenta a dinâmica do centro formando uma teia urbana, e que pode levar ao crescimento desta, visto a comportar as demandas habitacionais e comerciais insurgentes com novos espaços intra urbanos.

No século XX, as principais cidades brasileiras registraram um crescimento demográfico que ocasionaram o inchaço dos centros urbanos e diminuição da atratividade que eles exerciam pelas classes de maior renda. Isso acabou por gerar um processo de deslocamento residencial caracterizado pela saída do centro em direção a espaços menos lotados. Villaça (1998) relata conclusões sobre a expansão da centralidade nas principais cidades do Brasil,

A década de 1960 marcou, em todas as nossas metrópoles e mesmo em cidades médias, o início do desenvolvimento de grandes “sub-regiões urbanas”, de comércio e serviços voltados para as camadas de alta renda; para essas “sub-regiões”, transferiram-se lojas, consultórios, cinemas, restaurantes, bancos, profissionais liberais, estabelecimentos de diversão, etc. que atendem aquelas camadas e que se localizavam no centro principal. Tais sub-regiões passaram a ser conhecidas como “centro novo” (VILLAÇA, 1998, p 277).

Dessa forma, nos anos 1960 e 1970 ocorre a saída do “centro velho” com o loteamento de novos terrenos, incentivando e oportunizando ao alargamento e novas centralidades. Logo, a nova forma de habitação em novos bairros residenciais, acarretou uma nova tipologia comercial,

empresas que visam atender esses consumidores segundo seu perfil de consumo, e esse abandono residencial do centro histórico e administrativo e a formação de novos bairros de moradia que explicam o surgimento de novas centralidades. Assim, atribuímos a centralidade atual ao comércio, não somente pelo fator de proximidade e deslocamento, mas principalmente, por que os principais centros das cidades tem em sua constituição as populações de maior renda. O comércio tende a se estabelecer próximo a zonas residenciais com o objetivo de abastecê-las.

Contudo, Cachinho (1991) define que os centros de comércio e serviços são por excelência a forma de distribuição das periferias urbanas. Nasceram nos subúrbios e pretendem amenizar conflitos, respondendo a problemas urbanos tão vastos, como a exemplo do centro de Pelotas, a dificuldade de estacionamento e a escassez de espaço para a expansão do comércio varejista. Em poucos anos uma nova ordem comercial se instalou nas periferias urbanas e com elas nasceram novas espacialidades, empresas, comerciantes e um novo público consumidor.

A reestruturação urbana motivada pela nova ordem comercial sugere o entendimento da dinâmica do comércio local e comércio regional, que se torna importante na diferenciação entre o espaço intra urbano e regional. Villaça (1998) fundamenta esses conceitos teoricamente abordando a questão semântica do emprego de tais terminologias, como também, explicita as especialidades do espaço intra-urbano e regional. Na abordagem sobre *espaço urbano*, o autor ressalta a questão semântica dos espaços intra-urbano e regional,

A expressão espaço urbano, bem como “estrutura urbana”, “estruturação urbana”, “reestruturação urbana” e outros congêneres, só pode se referir ao intra-urbano. Tal expressão deveria ser, pois, desnecessária, em face de sua redundância. Porém, espaço urbano – e todas aquelas afins- está hoje de tal forma comprometida com o componente urbano do espaço regional que houve necessidade de criar uma expressão para designar o espaço urbano; daí o surgimento e uso do espaço intra-urbano. (VILLAÇA, 1998, p 18)

Portanto, a terminologia tratada por espaço urbano é referente ao processo de urbanização de modo geral, abrangendo o espaço regional, nacional e mundial. Nesse contexto, se utiliza a expressão intra urbano para se referir ao espaço interno das cidades, pois, quanto ao espaço regional, muitas vezes é interpretado como nome de urbano, justificado pela tomada da cidade como elemento monopolizador da estruturação da região. No caso proposto nesta pesquisa, percebe-se a adoção de espaço intra urbano (centro) como conceito inicial e ponto de partida da análise e as consequências da expansão desse espaço intra-urbano e geração de novas

centralidades autônomas em torno desta em decorrência do pólo regional de comércio (espaço regional) no qual Pelotas se destaca.

A função do comércio e dos serviços na estruturação do espaço intra urbano é relevante. Segundo Villaça (1998), é exatamente desse ponto que deriva o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano.

A distinção entre espaço intra urbano e regional emanam da rede de comunicações e do deslocamento. Villaça avalia que a estrutura de um espaço regional “é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral”, eventualmente até da mercadoria trabalho, já para o espaço intra urbano pondera, principalmente, “pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho, deslocando casa- compra, lazer, escola” (VILLAÇA, 1998 p.20).

Assim sendo, nota-se a importância do espaço intra urbano que é analisada neste estudo em comparação às demais definições pois, se pretende levantar os tipos e quantidade de comércio edificados, na formação de nova centralidade comercial, averiguando o decorrente deslocamento social, na decadência do centro tradicional e na expansão periférica do centro comercial. O comércio divide-se então, em dois ramos de atuação, no espaço intra urbano, sua função é de modelador de uma centralidade urbana, cujo papel é de representar valores internos da cidade. No âmbito regional, funciona como polo de concentração, o deslocamento do público consumidor é menor e existe uma importância maior no produto e na quantidade, de forma que, para o consumidor local, o comércio no centro é mais utilizado como localização do que para as compras.

De acordo com Balsas (1999), o comércio é um dos setores econômicos mais dinâmicos e com grandes impactos em se tratando do nível da habitabilidade nos centros urbanos. Novos formatos comerciais e modos de venda surgem a todo momento e encontram-se em permanente desenvolvimento com a finalidade de induzir ao consumismo. Exemplo dessas modificações são o encerramento de lojas no centro das cidades, em parte, devido à abertura de centros comerciais em zonas mais periféricas e com mais áreas para estacionamento.

Segundo Balsas (1999) e Vargas (2000), esse fenômeno consta na Europa e em alguns países da América Latina e, de forma recente, os governos centrais tomaram consciência dos

profundos impactos associados a estas alterações. Para Balsas (1999), o fato é atribuído a diminuição da atratividade e da oferta competitiva do centro em relação às áreas de subúrbio.

Para Vargas (2001, p. 238), o contexto histórico de desenvolvimento que o comércio teve no século XX, traduziu seus reflexos na cidade,

O século XX será marcado por dois processos fortemente relacionados entre si e que rebatem, diretamente, sobre o desenvolvimento varejista: o crescimento demográfico e a industrialização. Esses dois fenômenos, juntos, responderam pelo forte processo de urbanização e congestionamento das grandes cidades e pela deterioração ambiental e da qualidade de vida. Num segundo momento e como resposta a essa situação, a descentralização urbana materializa-se por meio da suburbanização e dos transportes que favoreceram e incentivaram esse processo.

Variáveis como a mobilidade dos clientes, o crescimento populacional e a evolução dos rendimentos familiares são fatores presentes para explicar a descentralização e a conquista da periferia pelo comércio e prestação de serviços.

Quanto ao surgimento de novos estabelecimentos, Cachinho (1991, p. 127) relata que,

[...] a abertura dos estabelecimentos mais recentes tem sido acompanhada na maioria dos ramos de atividade, sobretudo, pelo encerramento das unidades mais antigas que perderam competitividade no mercado. Neste sentido, uma boa parte das dinâmicas observadas pode ser vista como uma resposta das empresas às novas exigências do mercado e a evolução dos estilos de vida dos consumidores.

A busca por comodidade através do consumo próximo do local de residência, gera a valorização da área do próprio bairro e entorno, como também o gradual abandono dos centros tradicionais para habitação, na medida em que as necessidades de comércio e serviços são supridas nas áreas periféricas do antigo centro comercial. Esse fato integra a dinâmica das cidades médias no Brasil atualmente, e já é um processo consolidado nas metrópoles nacionais (VILLAÇA, 2001).

Os centros tradicionais costumam ter áreas exclusivas para os pedestres, e grande fluxo de ônibus, já que estas áreas ainda são centrais em termos de emprego e de consumo. Acontece que esta aglomeração do centro obsta o consumidor, que preza o estacionamento facilitado e a tranquilidade na hora da compra. Engloba-se também, o próprio avanço das áreas comerciais sobre as residenciais, o que motiva menor interesse por estas áreas para residências.

Este fenômeno de suburbanização e estagnação do centro das cidades atingiu às cidades européias depois das operações de reconstrução da Segunda Guerra Mundial (FERNANDES, 1995). Os grandes centros comerciais europeus foram construídos sobretudo na década de 80 e inícios da década de 90. Este período comercial só chegou aos países do sul da Europa, e Portugal em particular, durante os anos 90 (BALSAS, 1999). Porém, suas consequências foram gravemente sentidas pelos estabelecimentos comerciais mais antigos localizados nos centros urbanos, no continente Sul Americano. Estas tendências de suburbanização também foram sentidas durante as duas últimas décadas. Vargas (2000) descreve o impacto do comércio no ambiente urbano de São Paulo como sendo um fenômeno relativamente recente. Essa percepção demonstra a universalidade do desenvolvimento comercial periférico e a necessidade de encontrar respostas adequadas para o fato. Sobre esse fenômeno, Fernandes (1995, p. 106) explica,

Vários factores se combinaram para fazer com que aquele que foi o único centro da cidade, comece a ser visto apenas como um dos centros da cidade. Por um lado, porque em alguns casos o centro comercial se definiu no exterior de um outro centro, o histórico, por outro, porque se difundiram conceitos, termos e concretizações associados à especialização de espaços e construções, como os de centro cultural e desportivo ou centro comercial, por outro ainda, porque um vasto conjunto de factores permitiu que aquele que era, pelo menos economicamente, “o” centro, passasse à condição de “centro tradicional”, em vista do aparecimento de “novas centralidades” no interior ou na envolvimento das maiores cidades.

Com relação à localização das novas centralidades comerciais, emergentes na periferia do centro tradicional de comércio e de serviços, Cachinho (1991, p. 173) esclarece:

A influência que os centros comerciais exercem na configuração dos padrões espaciais do comércio a retalho provém em grande parte da sua localização. Em função do local da implantação, estes têm demonstrado ao longo do tempo em vários países, que tanto são susceptíveis de participar do movimento de descentralização da actividade comercial, com consequências nefastas para o centro da cidade, como pelo contrário contribuir para a sua concentração, reforçando o poder de atração da área central.

Segundo Fernandes (1995, p. 109), perante o urbanismo comercial que se vai construindo, importa integrar o comércio em urbanismo,

No território, as marcas são já de uma indisfarçável revolução na estrutura dos grandes espaços urbanos. Alteradas as características fundamentais da distribuição da população e do emprego, com vantagem para uma periferia

territorialmente cada vez mais alargada e com um número crescente de residentes e fábricas, nada faz prever a perda de significado das grandes superfícies periféricas, nas formas de aquisição que melhor caracterizam a atitude actual do urbanita face ao comércio, seja num quadro de compra apressada (do hiper, onde rapidamente se compra o essencial e o acessório de um variado conjunto de bens), seja na compra associada ao lazer (que os centros comerciais incentivam).

Essa proposta faz com que as orientações à transformação do território passem a contemplar franca e descomplexadamente a atividade comercial, definindo objetivos e medidas que tenham em conta a importância devida ao comércio na estruturação dos territórios.

A formação de novas centralidades é um fenómeno já constatado em várias cidades e com estudos já avançados na literatura sobre a cidade. Villaça (2001) demonstra o abandono das classes de alta renda e a formação de novas centralidades em São Paulo, Porto Alegre, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Vieira (2002), ao estudar a requalificação do centro de São Paulo demonstra o movimento do comércio e dos serviços registrados ao longo do tempo e do espaço. Balsas (1999) também analisa o fenómeno em Portugal e na Inglaterra, mostrando estratégias utilizadas, na Inglaterra e nos Estados Unidos, com a finalidade de recuperar as áreas abandonadas. Também Cachinho (1992, 2001), e Fernandes (1995, 1997) analisam o fenómeno em Portugal, entre outros.

2.1 CENTRO

Ao enfocarmos a análise de *centro* neste fragmento, a percepção dos vários elementos e fenómenos que compõem o espaço urbano, como categoria que rege o conceito delimitado, é essencial para entender a adaptação dos centros às transformações sociais, económicas, culturais e políticas que neles se operam, ao longo de diversos períodos temporais que imprimem suas características no *centro*, e por isso o definem e rotulam como tal, *centro económico*, centro administrativo, centro político, centro histórico e a emergência de novos centros intra-urbanos, nos tempos mais recentes. Porém, nosso principal objetivo é sua definição conceitual original em essência, sem arrolar as diversas questões de pesquisas aferidas e desenvolvidas com relação ao objeto de estudo aqui destacado.

A área central da cidade tem sido objeto de estudos variados por parte de pesquisadores de diferentes domínios científicos, como da arquitetura, sociologia, economia, da própria geografia, entre outros, que buscam compreender a desigualdade na distribuição dos fenômenos, identificando a existência de locais que registram diferentes níveis de concentração de pessoas, equipamentos e atividades.

Nas múltiplas adjetivações ao conceito centro, trazidas pelo Dicionário nas mais variadas áreas (a exemplo de *c. académico*, *c. de gravidade*, *c. de inércia*, *c. cirúrgico*), destaca-se a explicação que compete à função terciária desempenhada no espaço urbano, ressaltada neste artigo “[...] **c. comercial com.** grupo de lojas varejistas reunido em um conjunto de imóveis ou em um só imóvel, ger. de grande extensão; *shopping center*”. (ibid., 2004, p. 673).

Beaujeu-Garnier já ressaltava em seus estudos a importância do comércio como principal motivador do desenvolvimento de centralidades, a partir de núcleos comerciais:

Como se desenvolve o sistema comercial? Na origem, na pequena cidade, o comércio encontra-se no seu coração num espaço privilegiado pelas possibilidades de acesso, que lhe asseguram o máximo de clientes e lhe permitem desenvolver-se, mantendo-se no centro, onde pode pagar os preços relativamente elevados do solo. Paralelamente ao crescimento urbano, multiplicam-se os estabelecimentos comerciais: o núcleo enche-se e desenvolve tentáculos que acompanham o alongamento de grandes eixos de circulação. Esta estrutura é comum às cidades pequenas e médias. Mas o crescimento espacial do organismo urbano torna insuficiente esta estrutura mononuclear. Aparecem núcleos secundários em função da regra da máxima acessibilidade, as localizações favoritas correspondem, ou a um cruzamento de grandes vias (por exemplo, o cruzamento de uma estrada radial com uma circular), ou à proximidade de um bairro muito povoado (loteamento, núcleo de aldeia mantido nos arrabaldes, bairros das estações no séc. XIX...). Estes conjuntos comerciais secundários podem encontrar-se isolados ou ligados ao centro principal por via mais ou menos regularmente bordejadas por lojas. (BEAUJEU-GARNIER, 1997, 215-16).

Nesta mesma perspectiva, encontramos na classificação de *Geografía económica* do Dicionario Akal de Geografía, por Pierre George, um sentido que dialoga com a acepção de *centro comercial*, e que traz a categoria de escala em seu significado “**CENTRALIDAD Geogr. econ.** – Se aplica a los núcleos de negocios y de intervención económica importante, calificados de *centros*, que ejercen su influencia sobre un entorno más o menos amplio, designado con el término de *periferia*: aplicable a diferentes escalas”. (GEORGE, 2004, p. 101). Esta

contraposição na abordagem *centro-periferia*, também é vista na mesma obra, no que fere a *Geografia e História econômica*, ramo que traz a formulação (ibid., 2004, p. 101):

CENTRO *Geogr. e hist. Econ.* – Lugar donde se ejerce un poder de decisión y de dominación, que atrae las actividades más cualificadas, que extiende su influencia a un entorno más o menos amplio, región, subcontinente, conjunto multicontinental, que constituye su periferia (*Economies- centres* de F. BRAUDEL²).

Neste significado, está explícita a influência que predomina em escalas espaciais variadas do entorno, ou seja, campo periférico. Em um enfoque mais específico da *Geografia urbana* na obra referida, este mesmo conceito remete a núcleo concentrador de atividades próprias da cidade, caracterizado como monopólio de funções urbanas e associado a fenômenos geográficos como narra a seguinte definição de Pierre George (2004, p. 101-2):

CENTRO (de ciudad) *Geogr. urb.* – A la noción descriptiva de centro se asocia la de núcleo original, histórico y funcional. Una serie de términos homólogos en lengua francesa y en otras lenguas europeas designan la parte inicial de la ciudad, que monopoliza de manera más o menos absoluta las *funciones urbanas superiores* (V. *funciones urbanas*): actividades políticas y administrativas (especialmente en las capitales), actividades bancarias, actividades de gestión comercial, agencias de viajes y equipamiento de gran turismo, centro cultural, comercio al por menor de los productos y objetos de lujo, [...] La sublimación de las funciones de centro, por reunión de todas las actividades características y eliminación correlativa de las funciones secundarias y de residencia, da lugar al fenómeno de <<city>>, por extensión a un plano general de la situación ocurrida en la <<City>> de Londres durante la mitad del siglo XX. El centro de la ciudad es el punto de convergencia de las vías de acceso en todas las ciudades con plano radiocéntrico³. Las crecientes dificultades de desarrollo de las funciones de centro conducen a diversas operaciones espontáneas o dirigidas: *desmultiplicación del centro*, por la creación de centros-relevo que atraen las funciones centrales más nuevas, *descentralización*⁴ por redistribución de las funciones centrales en diversos puntos de la ciudad e incluso de la aglomeración.

² Fernand Braudel: Formado em História pela Universidade de Sorbone (Paris). Bibliografia referente: BRAUDEL, Fernand. *La Dynamique du capitalisme*. Éd Arthaud: Paris, 1985.

³ Este tipo de malha é comum na maioria das cidades europeias. Geralmente, possuem função defensiva, tipicamente em muralha, que remonta à Idade Média. À medida que a cidade crescia, as muralhas eram destruídas e substituídas por outras com um raio maior. No lugar das antigas muralhas construíam-se vias transversais de acesso que convergem para o centro da cidade. O plano radiocêntrico é caracterizado por vias de atração e de envolvimento, segundo “arcos de nível”.

⁴ Ver o conceito *descentralización* por Lobar Corréa (2003, p. 45).

Assim como a obra analisada anteriormente, esta também traz uma distinção de centros em seus contextos conceituais distintos. Como objetivo proposto, qualificamos a expressão *centro comercial* para comparação (ibid., 2004, p. 102):

Centro comercial. Término de acepción muy general, que designa una ciudad o localidad donde la función comercial está suficientemente mancada para calificarla de manera global y sugerente. El centro comercial evoca conjuntamente el lugar preciso donde se ejerce esta función comercial de manera dominante (calle, conjunto de calles y plazas), y coincide generalmente con el centro urbano tradicional. Por extensión, el término puede aplicarse a toda forma de agrupamiento de actividades comerciales, situadas en el centro o no (centro comercial de barrio). La expresión precisamente ha sido retenida por los urbanistas y los operadores económicos para designar equipamientos comerciales cuyo número, formas de agrupamiento y de implantación y los procesos de instalación son generalmente concertados (renovación, nueva urbanización). En los países industriales que registran un fuerte crecimiento de la urbanización, han aparecido nuevas formas de centros comerciales, en la periferia de las aglomeraciones, según procesos, generalmente espontáneos. [...] *Centro comercial mayorista:* agrupamiento organizado y voluntario de empresas, en la periferia de una ciudad, con accesos a las grandes vías de comunicación, en un espacio dotado de las infraestructuras viarias necesarias, donde pueden recibir y expedir fácilmente las mercancías y desarrollar sus actividades de forma funcional. El *cash and carry* (libre-servicio puesto a disposición de los comerciantes minoristas que van a aprovisionarse en los mayoristas) es una forma cada vez más practicada en los centros comerciales al por mayor.

Esta elocução tem sua função relacionada à cidade como centro urbano tradicional, embrião ou sítio de origem da cidade, inclusive a outros centros que se constituem pela concentração de atividade comercial em um bairro, por exemplo, transcorrido em um panorama de forte crescimento urbano e demográfico que expandiu-se rumo à periferia em bairros residenciais, desenvolvendo um comércio condizente com a situação econômica do local, atendendo às demandas de consumo básicas da população⁵. Na mesma abordagem, a elocução adjetivada *centro de negócios*, apresentada no Dicionario Akal de Geografía Humana (JOHNSTON *et al.*, 2000, p. 69) relaciona a concentração comercial ao valor do solo e à acessibilidade da cidade, expondo fenômenos de ordem espacial como aglomeração e descentralização:

⁵ Ver: GLUSZEVICZ, Ana Cristina. **Análise das Centralidades Comerciais:** estudo de caso do Bairro Simões Lopes, Pelotas, RS. Originalmente apresentada como monografia de graduação, Universidade Federal de Pelotas, 2013.

CENTRO DE NEGOCIOS (CBD⁶) Núcleo central de un área urbana que contiene la mayor concentración de usos del suelo comerciales (tiendas, oficinas y almacenes). Esta concentración se asocia – como causa y como efecto – tanto al lugar de mayor accesibilidad de la ciudad como al de mayor valor del suelo (véase MODELO DE ALONSO⁷). El CBD presenta la concentración de mayor densidad de usos del suelo y los edificios no residenciales más altos de la ciudad, y está estructurado espacialmente en su interior, con diferentes usos del suelo y categorías de uso (por ejemplo, tiendas de ropa) concentradas en ciertas áreas para beneficiarse de las ECONOMÍAS EXTERNAS asociadas con la AGLOMERACIÓN. [...] La mayoría de los centros de negocios se encuentran en un relativo, o absoluto, declive, debido a que sus característicos se están descentralizando cada vez más hacia localizaciones suburbanas y externas, y al crecimiento de centros comerciales planificados y de parques empresariales próximos a los principales cruces de carreteras. (Véase también FUERZAS CENTRÍFUGAS Y CENTRÍPETAS).

A dinâmica urbana de Concentração ou Centralidade espacial é apresentada por Johnson *et al.* (ibid., 2000, p. 96) na mesma perspectiva que abrange os conceitos de atividade econômica e centro urbano com os fenômenos geográficos de aglomeração, localização periférica, crescimento centro/periferia e a circulação do capital:

CONCENTRACIÓN Y CENTRALIZACIÓN Tendencia a localizar la actividad económica en y alrededor de un número relativamente pequeño de centros urbanos. Este fenómeno también se conoce como polarización o AGLOMERACIÓN. Se produce por la concentración del mercado, de las fuentes de información, de los centros de control y de toma de decisiones, de las relaciones entre actividades y de otras ECONOMÍAS EXTERNAS. La concentración y la centralización incrementan las desventajas de las localizaciones periféricas y contribuyen a las carencias económicas y sociales que suelen darse con la mayor distancia al centro (véase MODELO CENTRO-PERIFERIA). [...] La concentración y centralización espaciales se asocian con la tendencia que tiene la actividad económica a organizarse en unidades de tamaño creciente y dentro de una estructura organizada jerárquica. [...] La concentración geográfica de ciertas actividades económicas facilita la circulación de capital entre diferentes actividades, así como el ritmo de circulación y el movimiento del que dependen los beneficios.

⁶ A expressão do poder da cidade é a existência de um centro de negócios. O CBD (Central Business District) das cidades anglo-saxônicas é, segundo Beaujeu-Garnier: “o local onde se reúnem as atividades que dirigem e que relacionam, tal como as que visam dar à população a possibilidade de satisfazer as suas mais elevadas exigências. Objeto de intensa concorrência, o solo atinge, aí, os mais elevados preços que repelem a função residencial e só podem ser suportados”. Ver: BEAUJEU-GARNIER, J. *Geografia Urbana*. 2 ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

⁷Em 1960, William Alonso disserta a ampliação do modelo de Von Thünen aos usos de terra urbanos. Seu modelo atribui o uso de terra, o aluguel, intensidade do uso de terra, a população e o emprego em função da distância ao CBD da cidade como teoria de um equilíbrio econômico para o mercado e o espaço.

Os conceitos trabalhados até o momento integram a análise a partir de vocábulos de Dicionários com especificação na área geográfica, como Ciência Humana. Esta base é importante para que haja um embasamento com os significados citados que possibilite o confronto com as definições de interlocutores elegidos para integrar essa discussão.

O conceito de *centro*, apresentado por Roberto Lobato Corrêa perpassa pelo estudo das categorias⁸: *processos* e *formas* espaciais, o qual intitula o capítulo da sua obra e remete a ideia dos processos de acumulação de capital e reprodução social como importantes na criação de funções e formas espaciais, ou seja, geram atividades e suas materializações, cuja distribuição espacial constitui a própria organização espacial urbana.

Para Corrêa (2004, p. 37), *Centralização e a Área Central*, constituem um processo espacial, ou seja, “um conjunto de forças atuantes ao longo do tempo, postas em ação pelos diversos agentes modeladores, e que permitem localizações e realocações das atividades e da população na cidade. [...] Trata-se de uma expressão empregada por geógrafos para tentar dar conta do que ocorre no espaço ao longo do tempo”. (CORRÊA, 2004, p. 36-7). Respectivamente com este processo espacial, tem-se a forma:

A partir do começo do século XX o processo de centralização e a sua correspondente forma espacial, a Área Central passaram a ser sistematicamente considerados pelos estudiosos do fenômeno urbano. [...] De fato, a Área Central constitui-se no foco principal não apenas da cidade mas de sua hinterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intra-urbanos⁹. Ela se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização.

Segundo o autor, economistas como Hurd Haig e sociólogos como Mackenzie trabalharam com este conceito, de modo que tal interesse demonstrasse a dimensão do processo e da forma espacial, bem como seu significado à cidade. Preocupado em aprofundar o conceito em destaque, Corrêa analisa a gênese da *área central* considerando a intensidade dos processos de

⁸ Neste contexto, os vocábulos processo e forma são entendidos como categorias de análise geográfica e compõem as categorias: *forma*, *estrutura*, *função* e *processo*, trabalhadas por Milton Santos com base em Tricart e sua origem da Geografia Física.

⁹ Ver a bibliografia sobre o conceito espaço *intra-urbano*: VILLAÇA, F. J. M. *O espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, SP.: Studio Nobel Editora, 1998.

fluxos de capital, mercadoria, pessoas e ideias no dinamismo da circulação que ampliou-se exponencialmente em termos de qualidade e quantidade dos transportes inter-regionais através das ferrovias, a partir da segunda metade do séc. XIX, “[...] algumas ciudades tornaram-se grandes centros metropolitanos, sendo servidas por numerosas linhas ferroviárias: Londres, París e Chicago são excelentes exemplos [...] A localização dos terminais ferroviários dentro das grandes cidades fez-se o mais próximo possível um do outro”. (ibid., 2004, p. 38).

Isto incluía os terminais marítimos e acabava minimizando os custos de transbordo e concentrando a localização nascente de atividades como comércio atacadista, indústria, escritórios. Isso acarretou fenômenos como larga expansão e maior acessibilidade dentro da grande cidade (ibid., 2004, p. 39):

A acessibilidade, por sua vez, atraiu as nascentes lojas de departamentos e de outros gêneros do comércio varejista, bem como numerosas atividades instaladas em escritórios. O mercado de trabalho foi ampliado mais ainda e os transportes intra-urbanos passaram a servir a este setor da nascente Área Central.

Assim, a Área Central emergiu como resultado do processo de centralização, onde acessibilidade e demais fatores abordados tornaram-se preponderantes na construção e definição de Área Central. Como aponta Corrêa “Verifica-se uma certa sincronia entre o emergir do capitalismo em sua fase plenamente industrial e o aparecimento da Área Central. *Processo, forma* e também as *funções*¹⁰ estão assim conectados” (2004, p. 39).

Seguindo as coordenadas que caracterizam o processo de *Centralização*, este sofre uma decadência em seu desempenho passado, na segunda metade do séc. XX, momento emergente ao núcleo central. O mesmo autor que anteriormente nos define área central e centralidade, se referencia nos aspectos apontados por Horwood e Boyce¹¹ para explicar o que motivou essa emersão (Horwood e Boyce apud CORRÊA, 2004, p. 40):

a) Área Central da cidade com uso intensivo do solo, com maior concentração de atividades econômicas, sobretudo do setor terciário [...] b) Ampla escala vertical [...] c) Limitada escala horizontal [...] d) Limitado crescimento horizontal [...] e)

¹⁰(Grifo nosso).

¹¹HORWOOD, E. M. & BOYCE, R. R. *Studies of the central business district and urban freeway development*. Seattle, University of Washington, 1959.

Concentração diurna, durante as horas de trabalho, da população, sobretudo pedestres [...] f) Foco de transportes intra-urbanos [...] g) Áreas de decisão [...].

Esses fatores apontam uma caracterização à tendência da *Área Central*, especialmente do núcleo central, de sua redefinição funcional, tornando-se o foco principal de atividades administrativas, enquanto o comércio varejista e certos serviços encontram-se dispersos pela cidade. Visando essas características, há de se reconhecer os eixos de circulação e comunicação como propulsores de concentração inicial, capaz de atender as demandas da população, e que evoluem para centralidades multiformes, como Johnson afirma:

[...] é necessário admitir que a localização do comércio em meio urbano obedece a um certo número de regras. Os lugares de convergência dos meios de comunicação e os eixos de grande circulação são especialmente favorecidos [...]. Logo, observam-se nas cidades núcleos de concentração multiformes. O estudo atento da sua disposição e composição mostra “um sistema hierárquico [que] é a maneira mais eficaz de fornecer aos habitantes a gama de bens e de serviços que reclamam” (JOHNSON, 1973 apud BEAUJEU-GARNIER, 1997, 215).

Isso abre precedentes à hierarquia e interligação das centralidades, tema do próximo subcapítulo que trata sobre rede urbana. Por fim, a abordagem conceitual de Corrêa tem suas considerações com uma pertinente questão de reflexão em escala nacional: “E a *Área Central* da cidade brasileira?”. O espaço urbano constitui um cabide de conceitos geográficos para investigação, que é explorado por vários interlocutores, em destaque Milton Santos e seu estudo sobre o centro de Salvador, Aluizio Duarte sobre Rio de Janeiro, Gilda Benaduce e as centralidades comerciais em Santa Maria- RS, Sidney Vieira e o centro de São Paulo, Paviani e Ferreira e a cidade de Brasília, Beatriz Soares e a produção urbana em Minas Gerais, entre vários outros pesquisadores nacionais. Dessa forma, devido à complexidade e às aceleradas transformações ocorridas no espaço urbano e, mais especificamente nos centros, juntamente com o tipo de abordagem, sítio e época de realização, identificam-se várias situações e problemáticas de pesquisa em pleno desenvolvimento na Geografia.

2.2 REDE URBANA

O conceito de rede urbana possui estreita relação com a pesquisa no recorte demarcado pela Avenida Fernando Osório, pois esta se insere na área de influência radiocêntrica formada

pela rede urbana de Pelotas como polo terciário no extremo sul, verificado dentro da AUSul. Composto por uma rede de estabelecimentos do setor terciário que atende à demanda local e demais municípios que compõem a AUSul, esta rede urbana estende-se amplamente ao entorno, constituindo uma via de comércio e prestação de serviços que se destaca neste cenário urbano, principalmente no ramo automobilístico, com expressivo número de concessionárias que refletem essa organização espacial em que o trabalho empírico a ser apresentado adiante demonstra que tal alcance ultrapassa os limites da própria AUSul.

Partindo desse pressuposto, a expressão rede urbana é alvo de dinâmico e complexo processo de transformação gerado no espaço urbano sendo, ao mesmo tempo, reflexo e condicionante da organização espacial da sociedade. Em um progressivo processo de produção, refuncionalização e especialização funcional de novos núcleos urbanos, a rede urbana foi ampliando sua dimensão espacial e atinge o século XXI com grande demanda de pesquisas que apresentam e comprovam uma organização complexa, cuja compreensão de sua constituição e dinamismo é de grande importância.

O conceito de rede urbana tem sido abordado por vários profissionais na tentativa de definir e explorar seu significado em diversas pesquisas na área da Geografia Urbana. De forma genérica, a rede urbana assume várias definições. De acordo com Corrêa, é conceituada como “o conjunto de centros urbanos funcionalmente articulados entre si” (CORRÊA, 2005, p. 93). Percebe-se que ao adotar a expressão centros urbanos, Corrêa se exime de atribuir proporções concretas e dimensiona esses núcleos que compõem a rede urbana como pontos fixos necessários, desvinculando-se da hierarquia urbana num primeiro momento, porém, resgatando as múltiplas funções que os centros urbanos possuem, em variados níveis de especialização, imprescindíveis na cadeia urbana que é constituída através das redes. Em essência, são essas articulações entre e interlaçadas com os núcleos urbanos, expressas por suas funcionalidades e especificidades, que compõem a rede urbana.

A compreensão de rede urbana remete-nos ao entendimento da própria sociedade que a constitui. A abordagem em questão tem por objetivo principal contribuir com os estudos sobre a conceituação de rede urbana e sua dinâmica recente. A seguinte analogia narra as especificidades de esferas distintas e sua interação:

Nosso copo d'água relaciona todas as coisas/sujeitos em uma rede, um rizoma, conectando intimamente as relações sócio-espaciais, inserindo-as numa economia política gigante do desenvolvimento urbano, nacional e internacional como parte das cadeias local, regional, nacional e global de circulação de água, dinheiro, textos e corpos. (Swyngedouw, 2009, p 113. ACSELRAD (org).

Neste fragmento, percebe-se a relação sócio espacial em diversas escalas, fruto da conexão em uma rede. A difusão de rede também é associada diretamente ao termo global. O termo Globalização se originou na década de 80 do contexto de business e administração nos EUA e se expandiu pelas mais diversas áreas, uma vez que é um termo transversal em vários estudos. Ou seja, rede urbana e globalização são conceitos que se conjugam nas pesquisas de mesma linha, agregando assim maior complexidade à expressão rede urbana.

A flexibilidade é outro fator diretamente relacionado à teia que é construída no espaço urbano, totalmente maleável aos condicionantes temporais e espaciais. Para Raffestin, em sua obra *Por uma Geografia do Poder*:

[...] a rede aparece como fios seguros de uma rede flexível que pode se moldar conforme as situações concretas e, por isso mesmo, se deformar para melhor reter. A rede é proteiforme, móvel e inacabada, e é desta falta de acabamento que ela tira sua força no espaço e no tempo: se adapta as variações no espaço e as mudanças que advêm do tempo. A rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornando território: tanto libera como aprisiona. (RAFFESTIN, 1993, p. 204).

Isso traduz a configuração das redes como elementos mutáveis e adaptáveis a novas conjugações de suas formas para atender as constantes transformações e demandas que a sociedade produz e reproduz atualmente. A formação de redes na relação que os diversos pontos do espaço estabelecem entre si compõem o circuito produtivo. Corrobora-se a tese de complexidade dos espaços urbanos em redes que se mesclam e/ou se superpõem.

As redes de localizações geográficas podem ser definidas como “[...] um conjunto de localizações articuladas entre si por vias e fluxos” (CORRÊA, 1997, p. 306). Nesta mesma análise, percebemos a importância das vias e fluxos que estabelecem essa rede estendendo seus tentáculos por todo o território, à medida que constituem os caminhos referenciais para a consolidação da rede, mais especificamente, a rede urbana e seu processo de concentração de informações, mercadorias/produtos, pessoas, ideias, valores, ao mesmo tempo em que se exerce também a expansão dos mesmos em processo de espraiamento que ultrapassa as barreiras físicas e fronteiras político-administrativas impostas.

A rede urbana tem seu papel fundamental como uma rede de concretização das conexões estabelecidas na sociedade urbana, como imagem e condicionante desta, e motivada pela integração via interação social, em determinado contexto e recorte espacial. Assim, rede urbana:

[...] é o meio através do qual a produção, circulação e consumo se realizam. Via rede urbana e a crescente rede de comunicações a ela vinculada, distantes regiões puderam ser articuladas, estabelecendo uma economia mundial. (CORRÊA, 1989, p. 05).

Essa interação ocorre tanto vertical como horizontalmente, distribuídas no tempo e espaço de forma a envolver elementos em escalas diversas, pautada pela integração e conexão. Ao refletirmos sobre rede urbana é inevitável a constatação de que na “era das redes” o tamanho do mundo diminui, ou seja, à medida que a tessitura da rede se amplia, as distâncias e relações estabelecidas diminuem com a dinâmica de articulação de lugares, informações, contatos, circulação e distribuição.

A transformação da *rede* da cidade num sistema urbano pode fazer-se muito mais rapidamente nos espaços em que a rede da cidade é densa. Neste caso, não são só os laços devidos às trocas e à administração que contam, mas também a formação de uma comunidade graças aos transportes, à localização geográfica, às relações sociais e culturais variadas que o conjunto dos serviços compreende, do poderio industrial, à comunidade do mercado do trabalho, e assim sucessivamente. (Pokshishevski, 1978 apud BEAUJEU-GARNIER, 1997, p 476).

Ao abordar a rede urbana, associada à globalização, temos o arquétipo de cidade global, que constitui representação do espaço-tempo urbano e globalização que privilegia a dimensão econômica, o curto prazo e a integração a fluxos econômicos desterritorializados, uma vez que as ações econômicas que coexistem na rede urbana em nível mundial tendem a desvincular as economias regionais e nacionais.

Estas cidades globais, por Saskia Sassen, como Londres, Nova York, Tóquio e São Paulo, integram como pontos centrais o circuito constituído de numerosas e complexas redes de interdependências. São os nós das redes, lugares de conexão, de poder e de referência, como sugere Raffestin (1980). Nestas cidades concentram-se as matrizes de corporações notáveis com intenso fluxo de pessoas, produtos/bens, informações ou capital, cuja organização flui através de redes corroboradas em escala local à global.

A organicidade espacial, pautada no sistema capitalista que permeia o processo econômico globalizado do que emergimos, encontra-se ao mesmo tempo, fragmentado e articulado por uma ramificação de redes urbanas percebidas tridimensionalmente, ou seja, emaranhadas ou sobrepostas entre si, onde cada epicentro urbano participa com frequências diferenciadas e variados graus de intensidade de relações nas diversas redes. Embasado na teoria das localidades centrais desenvolvida por Christaller, Corrêa (1989) aborda a circulação como resultado da articulação entre os núcleos urbanos, constatando a diferença referente ao volume de produtos no mercado e os comandos políticos administrativos entre os núcleos urbanos. Esse contraste formula-se como uma hierarquia entre os centros urbanos que compõe a rede.

Afirma-se que o espaço urbano na condição da cidade comercial, é a nova realidade suplantada por sobre os resquícios da cidade política, na intensificação da troca. Assim, temos os circuitos comerciais entre cidades estabelecidos porque a riqueza assume além do palco imobiliário de terras, também a esfera mobiliária referente ao dinheiro. Contemporaneamente, é necessário enfatizar que:

[...] as metrópoles são, ao contrário das cidades-Estados do passado (que articulavam em geral economias de alcance muito longo a economias territoriais muito concentradas), sistemas abertos, nós de cruzamento e pontos de comutação de inúmeros fluxos, de inúmeras redes de produção e de troca, muito mais do que conjuntos autocentrados, “economias em estado reduzido”. (ACSELRAD org. 2009, p. 159).

A fundamentação bibliográfica relacionada com o desenvolvimento da rede urbana em sua terminologia, fundamentação e análise da atual dinâmica, surte por efeito no espaço urbano. Em um processo de produção, refuncionalização e especialização funcional de novos núcleos urbanos, a rede urbana foi ampliando sua dimensão espacial e atinge o século XXI com grande demanda de pesquisas que apresentam e comprovam uma organização complexa, cuja compreensão de sua constituição e dinamismo é de extrema importância.

2.3 O ESPAÇO DO AUTOMÓVEL NO CONTEXTO BRASILEIRO

A motivação de fundo é investigar a construção do formato de rede como obra de agentes e grupos sociais específicos, que compõe o setor terciário automobilístico. A produção desse espaço urbano ocorre como um espaço de relações vinculado aos processos gerais da sociedade com relação à distribuição ao consumo.

La producción del espacio, es entendida como el proceso en el cual la ciudad es producida por diversos agentes (terratenientes, promotores, constructores, movimientos sociales) de acuerdo con sus intereses (rentas, beneficios, valores de cambio, valores de uso) y sin obedecer a un proyecto común o general de la sociedad. Como resultado tenemos una morfología urbana fragmentada y un plano urbano heterogéneo. (SOARES, 2002, p 17).

Assim, o espaço urbano pode ser objeto de variadas leituras e interpretações a cerca dos instrumentos e métodos de análise adotados, sendo que se devem ressaltar os fenômenos implicados na formatação e configuração do espaço urbano estudado.

O advento da indústria automobilística e, conseqüente expansão do uso de automóveis, no cenário histórico brasileiro, tem um impacto significativo na estruturação em redes que se desencadearam no território nacional, a começar pelos grandes centros, seguidos de disseminação em larga escala, acompanhando o desenvolvimento da malha viária e conseqüentemente, fornecendo impulso à expansão da circulação por meio das vias de acesso no sistema de transportes. Num contexto histórico, Mitchell verifica esse fenômeno notavelmente de forma progressiva há um século, em escala mundial:

A mobilidade pessoal é reconhecida como uma necessidade básica do homem. O transporte de pessoas e objetos e a criação de sistemas para se mover livremente de um lugar para outro fazem parte da história da humanidade desde a pré-história. Dos clãs às cidades, das cavernas aos arranha-céus, da marcha à cavalgada, das sandálias aos carros, a humanidade tem uma rica história de descobrir meios de fazer crescer a população e a riqueza, aumentando a mobilidade e o acesso aos mais variados recursos. A invenção da roda permitiu a criação de carroças puxadas à mão ou por animais, e a domesticação dos cavalos aumentou o número de viajantes. Os cavalos permaneceram como o principal meio de transportes até serem suplantados, há cem anos, pelos automóveis, fabricados em massa. (MITCHELL, 2010, p 18).

O automóvel, inserido no sistema de transportes rodoviário compõe uma alavanca da articulação em rede urbana assim como a expansão indiscriminada do seu uso no Brasil. O carro tornou-se um índice e indicador marcante desse processo e tem relação inclusive com a configuração interna das cidades constituída a partir de sua popularidade crescente e abrangente em território nacional.

Os números são assustadores. Quase 7 bilhões de pessoas vivem na Terra, mais da metade em áreas urbanas. Há 26 cidades cuja população ultrapassa 10 milhões de habitantes¹². Existem 850 milhões de carros e caminhões, quase todos movidos por motores de combustão interna e alimentados por petróleo – o que representa um veículo motorizado para cada oito pessoas. Se fossem estacionados em fila, dariam a volta no planeta cem vezes. (MITCHELL, 2010, p 18).

A própria relação entre urbano e rural ou cidade e campo, tem passado por transformações e interações que superam a concepção tradicional de hierarquia urbana, que não sustentam as relações concretas travadas entre as cidades do interior da rede urbana. Com os crescentes avanços tecnológicos, a brutal modernização dos sistemas de transportes e com a disseminação dos automóveis, enfim, com a "contração" do tempo e o "encurtamento" das distâncias, as relações entre as cidades já não seguem mais o modelo de hierarquia urbana oriundo do esquema militar onde era necessária a classificação por estamentos dentro da hierarquia das cidades.

Um exemplo das mudanças decorrentes da estrutura viária e interligações no território brasileiro, é que tem se tornado comum à descentralização das indústrias, instaladas na zona rural, nos eixos de modernas rodovias. Isso nos permite concluir que a oposição campo x cidade ou agricultura x indústria já não faz muito sentido na análise geoeconômica no presente momento. A expansão do capital vai envolvendo as atividades de forma generalizada, no processo de interligação e associação, submetidas ao cabide da rede urbana, o que acaba levando ao rompimento dessas oposições. Os espaços mais diversificados e em escalas variadas acabam sendo integrados econômica e geograficamente, através das condições criadas para o melhor fluxo e circulação, alterando a dinâmica da tradicional contrariedade entre espaços que apresentam uma homogeneização notável de características.

¹² Nota de referência da citação: Thomas Brinkhoff, "The Principal Agglomerations of the World", <http://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html>.

A migração pendular motivada pela educação ou trabalho ou o deslocamento às distâncias maiores através de veículos de transporte coletivos ou privados, a circulação da produção e mercadorias por via terrestre, os congestionamentos em centros urbanos em períodos de maior circulação de veículos automotores, a ampliação da rede rodoviária que forma uma teia de interação pelo território brasileiro, são fenômenos relacionados diretamente com a dinâmica de interligação dos territórios, encurtamento de distâncias e redução do tempo, que permitem um ágil deslocamento ou acesso por meio da rede viária e fluxos expressos no Brasil.

A rede urbana que articula a economia, a sociedade e o espaço-tempo globalizado tem se constituído através de vários sistemas como o de comunicações, sistemas de transportes diversos, sistemas informacionais, que estimulam a relação mais estreita em cada ponto do território nacional, e que ganhou grandes proporções nas últimas décadas.

No mundo actual, surgem gradualmente: novos elementos, o que origina ou modifica mais profundamente as condições tradicionais é o progresso das comunicações – vasto domínio, no qual é necessário integrar, simultaneamente, os transportes materiais e a difusão de ideias e de informações. O sucessivo aparecimento de meios de transporte, cada vez mais rápidos e eficientes, modifica as condições de vida. (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p 452).

Assim, determo-nos a análise no sistema de transportes que acolhem os veículos automotores onde se delimita um importante indicador da sociedade contemporânea. É crescente o número de veículos circulando principalmente nos centros urbanos. A facilitação na aquisição através de políticas econômicas de incentivo à compra dos automóveis vem provocando um inchaço com relação à mobilidade em cidades que não estão preparadas estruturalmente para o grande contingente de automóveis que estão circulando atualmente. No cenário atual, considerando os argumentos de Souza,

[...] os veículos integram um conjunto de dificuldades vinculadas a um sistema de tráfego ineficiente, anti-ecológico e caro prioridade do veículo particular de transporte de passageiros é evidente no Brasil; ela reflete tanto distorções de mentalidade e defeito de planejamento quanto, sem dúvida, a influência da poderosíssima indústria automobilística e seus interesses. (SOUZA, 2007, p 85).

Ao mesmo tempo em que carecemos de uma rede viária estruturada, dividida em vias expressas, arteriais, coletoras e locais, praticamente todas as vias da grande maioria das metrópoles brasileiras, mesclam o tráfego local com o de passagem, além de juntar automóveis, motos, ônibus, lotações e caminhões a pedestres e veículos de tração animal. Para Souza, o

tráfego local e o de passagem têm velocidades e alcances distintos, sendo assim intrinsicamente conflitantes e naturalmente incompatíveis. As redes viárias dificilmente acompanham o crescimento na mesma proporção dos novos empreendimentos e da motorização. Durante décadas o mundo tentou mover a maior quantidade possível de veículos da forma mais rápida possível. Atualmente, as grandes metrópoles e as cidades médias buscam melhorias na qualidade do espaço viário. No cenário pelotense não é diferente, a saturação das vias de transportes, principalmente as localizadas na área central da cidade, possuem congestionamentos frequentes, falta de estacionamento, o que justifica a implantação do projeto de estacionamento rotativo, a rede de transportes coletivos com necessidade de investimentos, como também na própria malha de vias que sugere melhorias para facilitar a circulação dos veículos de modo geral, auxiliando na fluidez e mobilidade dos automóveis.

A questão da mobilidade urbana torna-se algo inerente ao se tratar contexto contemporâneo brasileiro dos automóveis, porém nosso foco de pesquisa prioriza a definição dos automóveis como sinalizador da extensão da rede urbana, sua comercialização que, de fato, tem registrado crescimentos e se alastrado, para assim, comprovar a relação que existe às revendas de automóveis e até onde podem atingir suas atividades na área delimitada pela AUSul.

Para Souza (2007), é atribuída prioridade e importância aos transportes particulares e ao transporte sobre rodas movido a derivados do petróleo em geral, não esconde a tentativa de colocá-lo no topo entre os mais eficientes, que permite maior flexibilidade, otimização do tempo, mas também que traz enormes custos para a cidade como um todo. A expansão urbana, em vez de acompanhar eixos definidos pelos corredores ferroviários, avança em todas as direções como uma mancha de óleo, embora, ao mesmo tempo, avance aos “saltos”, devido à presença dos “vazios urbanos” a serem debitados na conta da especulação imobiliária.

Esta argumentação reforça a distribuição da malha dos transportes pelo Brasil, potencializa a estrutura de acesso aos locais definidos como vazios urbanos, como também, justifica o expressivo número de aquisição de automóveis que impulsiona a abertura de estabelecimentos destinados às revendas autorizadas de automóveis. A exposição de Souza sobre as redes ferroviárias é corroborada pela afirmação de que a malha de transportes acompanha eixos determinados pelos corredores ferroviários. São principalmente os eixos de circulação sobre trilhos que arcam com a função de orientar a expansão urbana, embora, logicamente, não

substituam inteiramente o transporte sobre rodas coletivo ou privado, que segue sendo importantíssimo e imprescindível.

Ao remetermo-nos ao desenvolvimento urbano pautado pelo sistema de transporte urbano e periférico, Beaujeu-Garnier relata que há uma ligação às redes regionais e nacionais, possibilitando facilidades que beneficiam o crescimento urbano, enquanto se acelera o crescimento demográfico, a extensão das bordas urbanas e sua forma tentacular que explodem. Uma vez que penetram pelos campos, às vias desfavorecem os grandes ou pequenos aglomerados que se localizam às suas margens e expandem-se, juntamente com o abastecimento de distâncias cada vez maiores, favorecendo a distribuição de bens e produtos fabricados. Neste contexto histórico, a cidade estava preparada para o advento do automóvel:

O automóvel transforma a ordem das coisas; dá ao homem liberdade de movimentos; dilui o imperativo da limitação das relações espaciais imposta até então pela circulação pedestre, pela tracção animal ou de duas rodas, e o da canalização dos transportes públicos colectivos, frequentemente de circulação definida. À existência de tentáculos acompanhando os eixos de circulação tradicional, o automóvel contrapõe a existência de um espaço intermediário quase homogêneo. A partir de então, o crescimento dos arrabaldes deixará de fazer-se em estrela-do-mar, para passar à aglutinação alargada. (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 165).

Porém, como consequência, a autora destaca que não se pode contar com o poder dos eixos de transporte para orientar os fluxos humanos, de modo quase automático, para determinado equipamento ou bairro bem servido por vias fixas. Dessa forma, a escolha individual afirma-se, apoiando-se a novas possibilidades que se lhe abrem, sendo considerado esse fator importante ao planejamento do traçado da cidade. De fato, o automóvel é considerado o meio ideal, entre os transportes privados, quando a circulação é fluída e o estacionamento assegurado, o que, no entanto, é cada vez mais raro nas cidades. Todavia, pela sua flexibilidade, velocidade, conforto, possibilidade de porta-a-porta, o automóvel pode parecer um meio de transporte ímpar; é necessário, no entanto, não esquecer os seus aspectos negativos: o custo para a coletividade, a ameaça ao urbanismo, os perigos para o próprio utilizador.

Há uma concorrência de aspectos complexos entre o transporte público e privado na avaliação em nível dos ocupantes, da população em geral e dos responsáveis pelo urbanismo, pois as vantagens e inconvenientes são apreendidos de formas diferentes na competição para

utilização de um dado espaço, custos de investimentos e o funcionamento, em proporções variadas aos três grupos de pessoas citadas. Beaujeu-Garnier ressalta que:

[...] para os que utilizam os transportes urbanos de maneira regular e constante, o que conta é a comodidade (traçado da rede, localização das paragens, conforto, rapidez), o preço e a segurança. Abaixo de um certo nível de rendimentos, o preço ocupa o primeiro lugar; a partir de um certo nível de vida, reclama-se mais conforto. A população em geral, que utiliza os transportes urbanos voluntariamente, para deslocações não regulares e não obrigatórias, protesta principalmente contra as suas incomodidades (barulho, poluição). O ponto de vista dos urbanistas é muito diferente: colocam em primeiro lugar os custos de investimento e de funcionamento; a melhor utilização de um solo raro e caro figura também entre as suas preocupações dominantes. (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p. 166).

De qualquer modo, à medida que melhora o nível de vida, a população exige mais conforto, mais facilidades, e a necessidade da aprovação social faz concorrência, por vezes com vantagem, a da rentabilidade econômica. A maior acessibilidade na aquisição de um veículo automotor está diretamente ligada à maior mobilidade que acabam possuindo, sem estarem atreladas à oferta e rede definida pelo transporte urbano. Esse aspecto influencia na ampliação da rede de circulação dessas pessoas e na possível expansão da própria rede urbana, uma vez que o acesso aos mais diversos lugares pode ocorrer, inclusive ao crescimento e fixação de moradia em bairros residenciais mais afastados do centro tradicional, contribuindo para o crescimento horizontal do espaço urbano.

2.4 METODOLOGIA

Ao encontro com as palavras de Martins, “Para se fazer ciência é necessário escolher caminhos, métodos, técnicas e procedimentos. A investigação científica processa-se de acordo com métodos fundamentados na lógica. Apoia-se nos métodos e instrumentos de investigação, e no espírito científico, perspicaz e perseverante, do pesquisador” (2007, p 14), o capítulo destinado à metodologia compreende o cerne da pesquisa, o arcabouço ou estrutura de realização de todo o estudo, perpassando por todas as etapas, desde a inicial de levantamento bibliográfico, até a análise dos dados e resultados finais. Não menos importante, como ressalta Martins, o

espírito científico, perspicaz e perseverante do pesquisador é a “mola propulsora”, será a motivação para o trabalho e ditará o ritmo de andamento da pesquisa.

A metodologia desenvolvida na realização desta pesquisa compreende intensa revisão bibliográfica a respeito do tema, para que esse seja elaborado de forma compreensível, visto a quantidade de pontos que o trabalho pode seguir. A busca pela base de dados que priorize a área estudada, de forma que abranja aspectos sociais, temporais e espaciais, definidos com precisão, é um ponto chave para analisar a reprodução ocorrida no espaço urbano em investigação.

A revisão da literatura que permeia toda a pesquisa deve estar a serviço desta, uma vez que tem por objetivo iluminar o caminho a ser trilhado, desde a definição do problema até a interpretação dos resultados. Isto motiva à realização de uma revisão bibliográfica de qualidade no campo de estudo, pois é através deste levantamento que se dará um segmento ou embasamento com continuidade e alinhamento dentro das publicações e avanços já realizados:

A produção do conhecimento não é um empreendimento isolado. É uma construção coletiva da comunidade científica, um processo continuado de busca, no qual cada nova investigação se insere, complementando ou contestando contribuições anteriormente dadas ao estudo do tema. A proposição adequada de um problema de pesquisa exige, portanto, que o pesquisador se situe nesse processo, analisando criticamente o estado atual do conhecimento de sua área de interesse, comparando e contrastando abordagens teórico-metodológicas utilizadas e avaliando o peso e a confiabilidade de resultados de pesquisa, de modo a identificar pontos de consenso, bem como controvérsias, regiões de sombra e lacunas que merecem ser esclarecidas. (ALVES-MAZZOTTI, 2006, p 27)¹³.

Neste ponto, cito as pesquisas já desenvolvidas, tanto em se tratando dos conceitos e abordagens sobre redes de influência, como do espaço urbano de Pelotas que é recorte de pesquisas desenvolvidas no LEUR¹⁴ e no NAU¹⁵, com destaque ao comércio e consumo e reprodução do espaço urbano pelotense e rio grandino.

¹³ ALVES-MAZZOTTI, Alda Judith. A “revisão da bibliografia” em teses e dissertações: meus tipos inesquecíveis – o retorno. In: BIANCHETTI, Lucídio; (et. al).(org).A Bússola do Escrever: Desafios e estratégias na orientação e escrita de teses e dissertações. 2 ed Florianópolis: Ed. Da UFSC; São Paulo: Cortez, 2006.

¹⁴ LEUR: Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais da Universidade Federal de Pelotas, coordenado pelo professor Dr. Sidney Gonçalves Vieira.

¹⁵ NAU: Núcleo de Análises Urbanas da Universidade Federal do Rio Grande, coordenado pelo professor Dr. Solismar Fraga Martins.

Outro ponto de apoio na linha pesquisada dos conceitos refere-se ao banco de periódicos da CAPES, que permitiu realizar um levantamento das publicações com os conceitos abordados de forma detalhada sobre o ano, tipo de publicação (teses, artigos, dissertações, livros) e a área de pesquisa, no caso Geografia Urbana. Contempla-se assim, a busca por material auxiliar, como também, as formas que o tema foi explorado nesta mesma perspectiva pesquisada, e que se encontram publicados¹⁶. Dessa forma, buscou-se pelos conceitos de: “centralidade urbana” e de “rede urbana”, adotados ao longo dessa pesquisa, dos quais possibilitou os seguintes resultados:

Períodos de Publicações	1995 até 2006	2006 até 2007	2008 até 2009	2010 até 2012	Após 2012	TOTAL
<i>CENTRALIDADE URBANA</i>	5	37	70	102	43	257

Períodos de Publicações	1981 até 1999	1999 até 2002	2003 até 2006	2007 até 2011	Após 2011	TOTAL
<i>REDE URBANA</i>	4	10	14	226	161	415

Esta prática de “garimpagem” integra a elaboração do chamado estado da arte, geralmente realizada por especialistas na área determinada, porém, imprescindível para definir melhor seu objeto de estudo, selecionar teorias, instrumentos e procedimentos, ou descartá-los quando comprovada a ineficácia destes para o trabalho. “E a familiaridade com a literatura produzida na área que permite ao pesquisador selecionar adequadamente as pesquisas que serão utilizadas, para efeito de comparação, na discussão dos resultados por ele obtidos” (ALVES-

¹⁶ Publicações selecionadas pelo site da CAPES: <http://www.periodicos.capes.gov.br/>, acessado em 12/04/2015. Utilizou-se os seguintes filtros: livros, teses, dissertações e artigos; sem recorte temporal, área de Geografia, para cada conceito pesquisado individualmente. Os períodos de tempo por ano foram organizados pelo próprio site, para cada conceito.

MAZZOTTI, 2006, p 30)¹⁷. Por isso, pode-se considerar a pesquisa como algo “artesanal” em boa parte de seu processo, em que o pesquisador desempenha o papel de análise e síntese, compreendendo o legado do conhecimento a fim de trabalhar com ele de maneira original e inovadora sobre essa herança, contribuindo com o estado da arte.

Ao encontro do tema, Antonio J. Severiano aborda sobre posturas favoráveis à pesquisa:

Não se trata mais de apenas aprender, de apropriar-se da ciência acumulada, mas de colaborar no desenvolvimento da ciência, de fazer avançar este conhecimento aplicando-se o instrumental da ciência aos objetos e situações, buscando seu desenvolvimento e sua explicação (...). É bom esclarecer que a originalidade não quer dizer novidade. A originalidade diz respeito à volta às origens, explicitando assim um esclarecimento original ao assunto, até então não percebido. A descoberta original lança novas luzes sobre o objeto pesquisado. (apud MACHADO, Ana Maria Netto, 2006, p 63)¹⁸.

Ao trabalharmos com os dados pesquisados, independentemente dos pressupostos epistemológicos e procedimentos metodológicos, faz-se necessária uma interpretação teórica dos dados empíricos, ligando o lógico e o factual na significância das considerações pertinentes. Por isso:

A ciência, como modalidade de conhecimento, só se processa como resultado de articulação do lógico com o real, do teórico com o empírico. Não se reduz a um mero levantamento e exposição de fatos ou a uma coleção de dados. Estes precisam ser articulados mediante uma leitura teórica. Só a teoria pode caracterizar como científicos os dados empíricos. Mas, em compensação, ela só gera ciência se estiver articulando dados empíricos. (Severino, A. J., 2000, p 149 apud SEVERINO, A. J. 2006, p 70).¹⁹

¹⁷ ALVES-MAZZOTTI, Alda Judith. **A “revisão da bibliografia” em teses e dissertações: meus tipos inesquecíveis – o retorno.** In: BIANCHETTI, Lucídio; (et. al).(org). **A Bússola do Escrever: Desafios e estratégias na orientação e escrita de teses e dissertações.** 2 ed Florianópolis: Ed. Da UFSC; São Paulo: Cortez, 2006.

¹⁸ MACHADO, Ana Maria Netto. **A relação entre a autoria e a orientação no processo de elaboração de teses e dissertações.** In: BIANCHETTI, Lucídio; (et. al).(org). **A Bússola do Escrever: Desafios e estratégias na orientação e escrita de teses e dissertações.** 2 ed Florianópolis: Ed. Da UFSC; São Paulo: Cortez, 2006.

¹⁹ SEVERINO, Antonio Joaquim. **Pós-graduação e pesquisa: o processo de produção e de sistematização do conhecimento no campo educacional.** In: BIANCHETTI, Lucídio; (et. al).(org). **A Bússola do Escrever: Desafios e estratégias na orientação e escrita de teses e dissertações.** 2 ed Florianópolis: Ed. Da UFSC; São Paulo: Cortez, 2006.

Parafraseando Freitas (2006, p 215)²⁰, atrevo-me a dizer que “Viver a dissertação é preciso”, pois, ao adentrar o campo pesquisado, o pesquisador se encontra imerso no mundo da pesquisa, através das referências teóricas, busca de dados, análises e revelação dos resultados que comprovam, ou não as hipóteses iniciais da pesquisa. A relação que se estabelece entre sujeito e objeto é reveladora à medida que se dá o andamento do trabalho e contribui para a formação acadêmica do pesquisador de forma significativa, pois motiva e, conseqüentemente, mobiliza suas forças:

Uma tese se presta a várias finalidades, inclusive a burocrática (...). Ela também preenche uma função social, a de avançar no conhecimento de um certo assunto. Qualquer que seja o tipo de trabalho desenvolvido, sempre acrescentará algo ao estoque existente. A mais modesta das teses representa mais uma contribuição ao saber, seja pela inédita perspectiva que explora, seja pelo novo olhar que lança sobre uma bibliografia clássica, ela significa sempre mais uma possibilidade de provocar novos insights. Tem-se ainda que considerar que a tese é parte indissociável da formação de um pesquisador, e que este será um elemento multiplicador onde quer que ele esteja: na academia, no laboratório, na empresa, no governo, nas comunidades científicas. (FREITAS, Maria Ester. 2006, p 216)²¹.

No mesmo segmento, o aprofundamento do pesquisador com o arcabouço teórico-metodológico e o próprio objeto, são frutos de um processo inicial de arbitrariedade, na fase decisiva de escolhas e seleção dos procedimentos mais adequados e que serão a bússola do estudo.

Umas das coisas mais maravilhosas, para mim, na função do pesquisador é sua “arbitrariedade”. Ele escolhe, desde o início. Ele tem de escolher: desde o bruto, a teoria, a porção da teoria, as unidades. (...) E algo que é da ordem da responsabilidade ética de ser um pesquisador/estudioso daquela teoria, autor, objeto bruto, etc. Ou seja, como pesquisadores, estabelecemos uma relação de pertencimento a uma cultura, formada pelos que já estudaram e usaram tal

²⁰ FREITAS, Maria Ester de. **Viver a tese é preciso!** In: BIANCHETTI, Lucídio; (et. al).(org). **A Bússola do Escrever: Desafios e estratégias na orientação e escrita de teses e dissertações**. 2 ed Florianópolis: Ed. Da UFSC; São Paulo: Cortez, 2006.

²¹ FREITAS, Maria Ester de. **Viver a tese é preciso!** In: BIANCHETTI, Lucídio; (et. al).(org). **A Bússola do Escrever: Desafios e estratégias na orientação e escrita de teses e dissertações**. 2 ed Florianópolis: Ed. Da UFSC; São Paulo: Cortez, 2006.

teorização, pelos que já pesquisaram, de outros modos, o objeto bruto, etc. (CORAZZA, 2006, p 361)²².

A ideia de problematização que constitui o realinhamento das ciências, a chamada: questão da pesquisa, que visa a formulação e a compreensão deste problema para eventualmente contribuir com sua solução, considerando atentamente a natureza do objeto de estudo, sua complexidade e o fato de ser livre e atuante, sempre cuidando para não deformá-lo ou reduzi-lo. É assim que Laville & Dionne chamam a atenção para a *multicausalidade*:

Na realidade, os fenômenos humanos repousam sobre a *multicausalidade*, ou seja, sobre um encadeamento de fatores, de natureza e de peso variáveis, que se conjugam e interagem. (...) o objetivo final da pesquisa era explicar, isto é, desvendar a relação causal, a causa que provoca o efeito e, desse modo, obter o saber procurado. (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 41).

Tal como o trecho, podemos destacar o objeto de estudo que tem por problema, ou melhor, questão de pesquisa: *É identificada uma centralidade terciária na Av. Fernando Osório, a partir das concessionárias?, Esta centralidade encontra-se inserida na rede de influência da AUSul?*. Pois bem, estas questões são passíveis da investigação que aqui decorre, sendo que as hipóteses elaboradas, que incluem os motivos dessa coesão e integração na rede, compõem a multicausalidade citada, e serão demonstrativos de compreensão da complexidade e dinâmica, com o objetivo de explicá-la. Para precisar o problema, o pesquisador questiona seus elementos, reformulando-o em forma de perguntas “As perguntas do pesquisador são, bem como seu problema, orientadas por seu modo de ver as coisas, pelas teorias de que dispõe, pelas ideologias às quais se filia. (...) fornece um fio condutor para o desenrolar de seu trabalho, guia-o nas operações” (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 105-106).

Outro ponto necessário de esclarecimento é a metodologia quali-quantitativa que permeia a questão de pesquisa, pois através dos dados quantitativos obtidos é que se comprovam ou não as hipóteses elaboradas, em uma construção qualitativa de análise, pautada também, em informações qualitativas e de caracterização do objeto de estudo. Esta discussão opositiva entre pesquisa quantitativa e pesquisa qualitativa, segundo Laville & Dionne, define-se no primeiro por tomar a medida exata dos fenômenos humanos e do que os explica para objetividade e validade

²²CORAZZA, Sandra Mara. **Manual infame... mas útil, para escrever uma boa proposta de tese ou dissertação.** In: BIANCHETTI, Lucídio; (et. al).(org). **A Bússola do Escrever: Desafios e estratégias na orientação e escrita de teses e dissertações.** 2 ed Florianópolis: Ed. Da UFSC; São Paulo: Cortez, 2006.

dos saberes com precisão do que é medido conservando o que é mensurável. Já para a segunda metodologia, qualitativa, propõe-se respeitar mais o real, “tentemos conhecer as motivações, as representações, consideremos os valores, mesmo se dificilmente quantificáveis; deixemos falar o real ao seu modo e escutemos”. (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 43).

Este debate é atualmente, superado, à medida que a adoção de metodologias deve corresponder ao mais apto, julgado aos procedimentos teórico-metodológicos da própria pesquisa, a fim de conjugar suas abordagens conforme as necessidades:

A partir do momento em que a pesquisa centra-se em um problema específico, é em virtude desse problema específico que o pesquisador escolherá o procedimento mais apto, segundo ele, para chegar a compreensão visada. Pode ser um procedimento quantitativo, qualitativo, ou uma mistura de ambos. O essencial permanecerá: que a escolha da abordagem esteja a serviço do objeto de pesquisa, e não o contrário, com o objetivo de daí tirar, o melhor possível, os saberes desejados. (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 43).

Indicadores: Sinais observáveis que servem para apreender um caráter ou um fenômeno que não se pode compreender de modo direto. (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 334). Quadro operacional: Conjunto de indicadores que estabelecem a relação entre os conceitos acionados pela hipótese e as observações empíricas necessárias à verificação dessa hipótese. (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 336).

Método: Conjunto dos princípios e dos procedimentos aplicados pela mente para construir, de modo ordenado e seguro, saberes válidos. (...) Metodologia: estudo dos princípios e dos métodos de pesquisa. (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 335).

Na modalidade de interpretação que o autor trata a adoção de modalidades particulares que darão sequência de análise do conteúdo do trabalho, podem corresponder ao caminho qualitativo, como ao caminho quantitativo, por mais literal que seja o material aí tratado:

A abordagem quantitativa. Após ter reunido os elementos tirados dos conteúdos em categorias, o pesquisador constrói distribuições de frequências e outros índices numéricos. (...) A abordagem qualitativa apóia-se, como a precedente, em uma categorização dos elementos. Mas antes de reduzir a uma simples frequência/equivalência, o pesquisador detém-se em suas peculiaridades, nas nuances que aí se expressam, do mesmo modo que nas relações entre as unidades de sentido assim construídas. (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 224).

Uma vez que nenhuma das modalidades poderia pretender uma objetividade perfeita, parece mais útil e realista contar com um esforço de objetivação, esforço por meio do qual o pesquisador explicita suas escolhas e interpretação das unidades de sentido, assim como as razões de suas maneiras de agir, e entregar o todo ao julgamento de outrem. As perspectivas quantitativas e qualitativas não se opõem então e podem até parecer complementares, cada uma ajudando à sua maneira o pesquisador a cumprir sua tarefa, que é a de extrair as significações essenciais da mensagem. (LAVILLE & DIONNE, 1999, p 225).

De acordo com a metodologia de fragmentação da área urbana de Pelotas, proposta pela Prefeitura Municipal de Pelotas, a estrutura da cidade está organizada em macrorregiões de planejamento. Pelotas é desmembrada para efeitos analíticos nas seguintes áreas: Centro, Três Vendas, Fragata, Barragem, Areal, São Gonçalo e Laranjal. Inserida na macrorregião das Três Vendas, define-se efetivamente a área de estudos dentro do local de ocorrência do fenômeno: a Avenida Fernando Osório. A distribuição das atividades conclui-se pelas áreas delimitadas e para a cidade como um todo.

Dentre as metodologias elaboradas para o estudo da rede de influência que a cidade exerce como polo centralizador, que incluem tanto abordagens figurativas como quantitativas, tem-se a análise dos dados de rede de comunicações, as linhas férreas através da ligação entre as estações, sistema dos correios, o número de pessoas empregadas no comércio e, em destaque para o comércio em específico, as linhas de transportes rodoviários, ou auto-estradas. Beaujeu-Garnier (1997, p 476) afirma que “O papel dos transportes, já particularmente sublinhando como meio de ligação, pode ser revelador de uma situação menos evidente”. Esse fato também se reflete através da comercialização dos veículos automotores, que fazem da cidade de Pelotas um polo específico dessa área, no qual se apoia a pesquisa.

Como procedimentos metodológicos adotou-se a análise quantitativa que abrange aspectos temporais e espaciais de localização e período de instalação de cada estabelecimento comercial presente na Avenida Fernando Osório. Assim, propiciou-se a composição do cenário local de concentração das unidades classificadas por ramos de atividade, bem como, sua abrangência de comercialização em escalas local e regional, com base na influência que exerce como polo econômico terciário do extremo sul, componente importante na rede urbana. A

articulação do setor terciário de abastecimento e prestação de serviços à demanda que interage com o espaço delimitado, as vias e fluxos de abrangência deste polo de atração, a coesão da atividade terciária que ganha destaque no cenário da pesquisa e, ao mesmo tempo, a expansão de suas atividades econômicas são refletidas na rede urbana que desempenha a Aglomeração Urbana de Pelotas e Rio Grande.

O corpo metodológico tem como referência os estudos de CACHINHO (2002), realizados em Lisboa e aplicados em outras centralidades comerciais, com base investigativa de questionários individuais aplicados nos estabelecimentos. A metodologia empregada nesta pesquisa justifica-se pela similitude entre os espaços definidos para a análise, uma vez que possuem características territoriais, sociais e de setor terciário, próximas para um estudo investigativo, com propriedades metodológicas individuais e classificatórias para cada estabelecimento, orientadas pelos seguintes eixos:

1) Como instrumento da pesquisa quantitativa, organiza-se o banco de dados com cadastros dos Alvarás de Funcionamentos das unidades comerciais da área delimitada junto à Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Pelotas. Os dados permitem averiguar o ano de abertura, localização precisa, tipologia de atividade terciária de acordo com classificação própria, possibilitando um mapeamento das atividades terciárias presentes ao longo da Avenida Fernando Osório.

2) Para analisar e representar a rede de influência que os estabelecimentos da área de estudo refletem em escala local e que engloba a Aglomeração Urbana do Sul e os municípios pertencentes, de acordo com o raio de abrangência e alcance de circulação do produto, optou-se pelo ramo das concessionárias autorizadas para revenda de veículos automotores, como norteador da pesquisa. Este denominador da pesquisa é caracterizado e definido pela classificação do próprio órgão público que cedeu os dados e que se embasa em categorizações da CNAE, a fim de desenvolver uma tipologia para otimizar a análise e compreender de maneira sistemática os ramos de atividades terciárias que se destacam na rede urbana.

3) Na sequência, classifica-se cada unidade comercial, mais especificamente, as concessionárias, segundo a base de dados dos Alvarás. Com a categorização das atividades, condensam-se em reagrupamento, de acordo com especificações preestabelecidas: Indústrias,

Serviços, Comércio por Atacado e Varejo. A partir destes dados, obtém-se o número total para realizarmos uma primeira classificação geral na área. Em seguida, classificam-se os grupos das atividades comerciais mais especificadamente: Revendas Autorizadas de Veículos Automotores, bem como, constrói-se um parâmetro cronológico de instalação e abertura dos estabelecimentos, denotando o período mais expressivo do expoente de crescimento deste ramo de atividade, no local.

4) Para maior clareza e certificação da credibilidade dos dados, provenientes do Setor de Alvarás de órgão público e, cientes pela própria instituição da possível desatualização dos mesmos pela não baixa de certos estabelecimentos ou falta de apuração por fiscalizações, sentiu-se a necessidade de averiguação dos dados. A pesquisa a campo foi determinante para o reconhecimento das unidades de concessionárias, sua localização precisa e registro de imagens no acervo pessoal do autor.

5) A partir da análise detalhada do setor terciário local, amplia-se o raio de abrangência da pesquisa para a Aglomeração Urbana do Sul. Partindo do seu conceito e características, a inserção de Pelotas, e da área de estudo como emergente do cenário local, contribuem para a hipótese de forte e expressiva influência no contexto da rede urbana que é tecida pela AUSul, a facilitação da circulação local-regional dos produtos, expansão do alcance do setor terciário e ampliação dos fluxos e vias que possibilitam essa propulsão econômica da rede urbana nas instâncias Pelotas-AUSul. Para isso, contatou-se diretamente às concessionárias para aferição dos municípios para onde as vendas se estendem no período de 2014, mensalmente, com a quantidade de veículos comercializados pelas concessionárias.

6) Organização de gráficos e tabelas representativos do ano de instalação dos estabelecimentos para análise temporal e a localização por lote para mapeamento e verificação de concentração e centralidade comercial ao longo da Avenida Fernando Osório, apropriando-se das concessionárias como fator de amostra que reflete a hipótese tanto como via facilitadora da tessitura da malha urbana no que tange a circulação, como centralidade emergente e propulsora da economia terciária. Análise dos fatores determinantes das classificações, e concentrações dos estabelecimentos, bem como, dos fluxos de comércio desenvolvidos com o entorno, sua área de abrangência como polo, ou ponto nodal na rede urbana constituída por Pelotas na área que se

define pela AUSul. Elaboração de mapas caracterizando a área de estudo e inserindo-a no cenário terciário da rede urbana.

3 ATIVIDADES COMERCIAIS E SUA ESPACIALIZAÇÃO

3.1 PELOTAS NA AUSUL

Ao abordarmos o conceito de Aglomeração Urbana, é importante explicitar seu significado antes de aprofundar a análise exemplificada de estudo. Portanto, Aglomeração Urbana “é o espaço urbano contínuo, resultante de um processo de conurbação ainda incipiente. Espaço urbano de nível sub-metropolitano ou, de uma região metropolitana de menor porte, em que as áreas urbanas de duas ou mais cidades são fracamente conurbadas”²³.

Os municípios da Aglomeração Urbana Pelotas-Rio Grande ou Aglomeração Urbana do Sul, nas últimas décadas, teve um contínuo processo de perda de dinamismo industrial que amplificou a distância com os centros mais dinâmicos da economia do Estado²⁴. Porém, este cenário tem sofrido modificações a partir de 2005.

Nos últimos anos, a região compreendida entre os municípios de Pelotas, Rio Grande e os demais em seu entorno, tem sido palco de transformações geradas no setor econômico, de construção civil, circulação e infra-estrutura, gerados principalmente pelo aquecimento da economia através do polo industrial do município do Rio Grande, com interferências para a porção espacial que ocupa as áreas adjacentes. Essa condicionante fomentou a discussão e a elaboração de Projetos de Leis que visam caracterizar, até então a Aglomeração Urbana do Sul, elevando a Região Metropolitana, atualmente considerada como Aglomeração não-metropolitana de 2ª ordem.

Para contextualizar a historicamente os fatos, em 1990, a Lei Complementar Estadual²⁵, criou a *Aglomeração Urbana de Pelotas*, que em 2001 passou a se denominar *Aglomeração Urbana de Pelotas e Rio Grande*. Logo em 2002, renomeou-se para *Aglomeração Urbana do*

²³ Artigo: *Aglomerações urbanas, rede de cidades e desconcentração demográfica no Brasil*. MATOS, Ralfo. Disponível em < www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2000/ > acessado em 3 de março de 2015.

²⁴ Estudo “Novos recortes do território: aglomerações urbanas e desenvolvimento local e regional”, da FEE.

²⁵ Lei Complementar nº 9.184, de 26 de dezembro de 1990.

*Sul*²⁶(Fig. 2). Esta se caracteriza pela promoção da integração entre os municípios que a constituem totalizando uma população aproximada de 600.000 habitantes, como também, forma o embrião da região metropolitana que tem sido alvo de estudos e debates recentes.

Figura 2

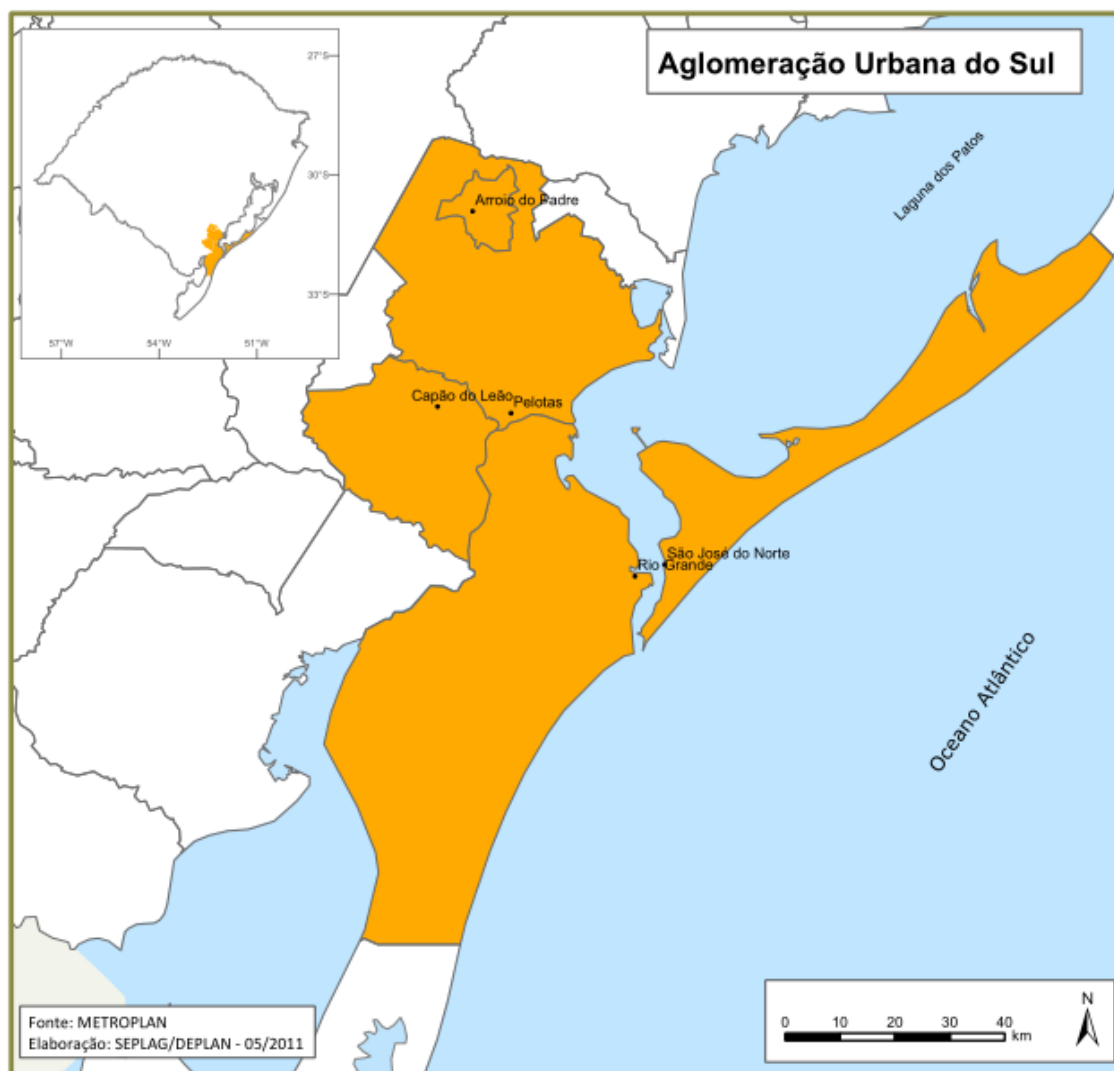


Figura 2: Aglomeração Urbana do Sul.

Fonte: Aglomeração Urbana do Sul. Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul, 2014.

²⁶ LEI COMPLEMENTAR Nº 11.876, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2002. Altera disposições da Lei Complementar nº 9.184, de 26 de dezembro de 1990, revoga a Lei Complementar nº 10.816, de 15 de julho de 1996, transforma a Aglomeração Urbana de Pelotas em Aglomeração Urbana do Sul.

De acordo com o Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul da SEPLAG²⁷ e com Alonso (2009), a rede urbana do Rio Grande do Sul conta com quatro aglomerações urbanas institucionalizadas, uma de caráter metropolitano, a Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) e três de caráter não metropolitano: Aglomeração Urbana do Nordeste (AUNE); Aglomeração Urbana do Sul (AUSul); e Aglomeração Urbana do Litoral Norte (AULiNorte). Também há, duas aglomerações descontínuas, uma sob o comando de Passo Fundo, no Planalto Rio-Grandense, e outra sob o controle de Santa Maria, na porção central do Estado (Fig. 3).

Figura 3

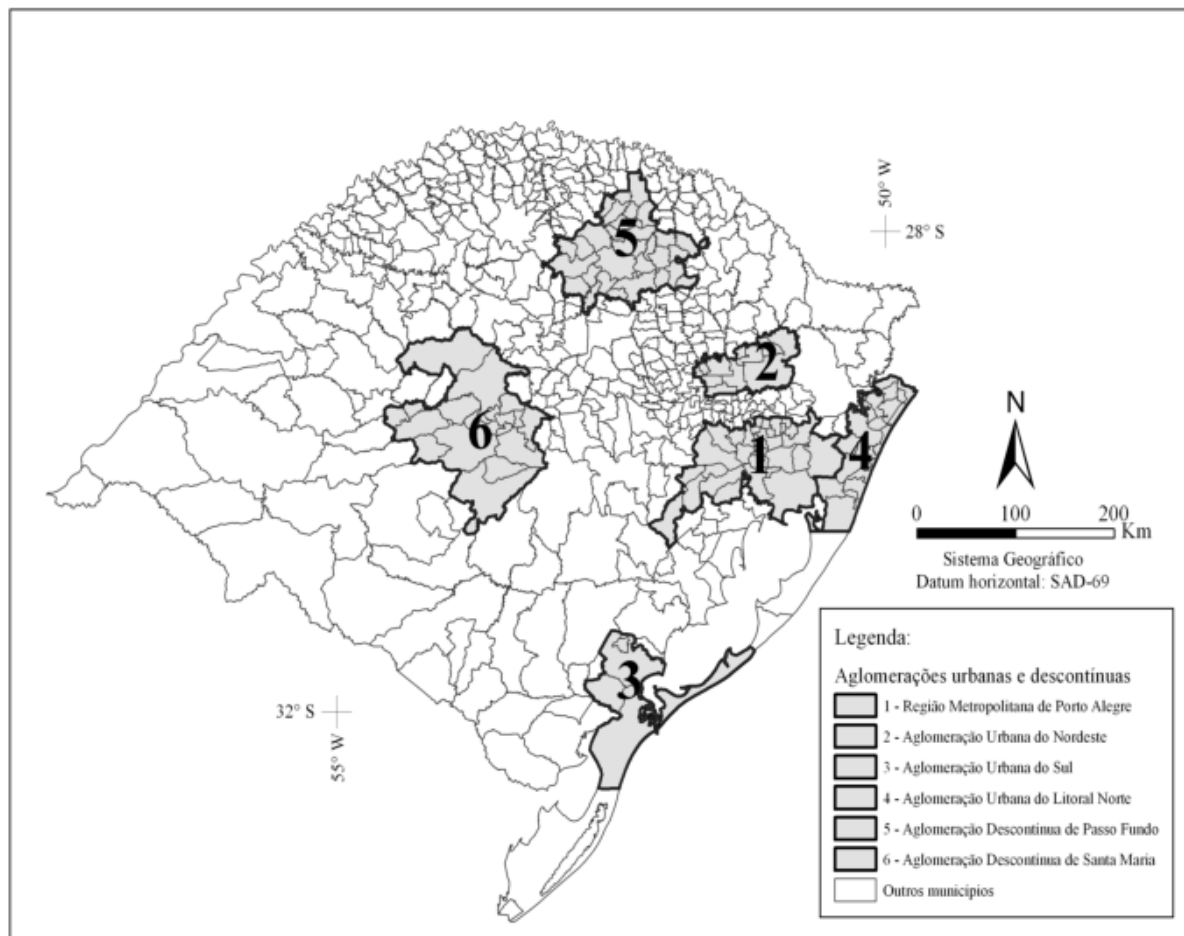


Figura 3: Aglomerações urbanas e descontínuas no Rio Grande do Sul - 2009.
Fonte: Cartografia: IBGE. Elaborado pelo NERU-FEE, 2009.

²⁷ Atlas elaborado e disponibilizado pela Secretaria de Planejamento, Gestão e Participação Cidadã do Rio Grande do Sul.

A Constituição de 1988 determinou a definição para as regiões metropolitanas pelos estados da federação, sendo que o Rio Grande do Sul conta com uma região metropolitana e três aglomerações urbanas até o momento. O fato de não haver uma definição clara e uniforme a todas as unidades federativas, proporcionou a perda dos referenciais nacionais sem que houvesse parâmetros teóricos ou técnicos que determinassem à categoria²⁸. A situação foi vista com desigualdade na obtenção por recursos federais, o que desencadeou o objetivo de converter a nomenclatura de aglomerações urbanas para regiões metropolitanas, pelo legislativo estadual.

De fato, os critérios adotados para a definição da categoria: região metropolitana, não seguem um padrão nacional, sendo que cada estado o conjuga de forma a atender uma uniformidade própria, distinguindo-se uns dos outros. Segundo Soares (2013), enquanto estados como Santa Catarina, por exemplo, adotam essa nomenclatura com espaços de 300 mil habitantes, ou seja, menores do que Pelotas, no outro extremo, São Paulo promove região metropolitana com 21 milhões de habitantes. Essa disparidade comprova a falta de parâmetros e uniformidade que os estados possuem em suas definições.

Ainda na concepção de Soares (2013), “a metropolização é um processo de diferenciação espacial e pode ser um instrumento de política territorial. Significa concentração de população, de atividades econômicas, de atividades de gestão, equipamentos culturais.” Pelotas e Rio Grande participam da Aglomeração Urbana do Sul, junto com Capão do Leão, Arroio do Padre e São José do Norte e concentram a dinâmica de serviços, comércio, indústria, educação e a maior parte da população da Zona Sul, sendo que a categoria de região metropolitana acarretaria benefícios para a integração e movimentação socioeconômicas, promovendo a integração do espaço.

No que tange às características de região metropolitana, Soares (2013) aborda,

O que caracteriza uma região metropolitana é a complexidade das funções urbanas (indústria, comércio, serviços, comando e gestão econômica — presença de sedes de grandes empresas, educação e cultura, entre outras funções) exercidas pelo espaço urbano e, especialmente, pelo núcleo urbano que constitui o centro metropolitano (a metrópole em si), assim como as fortes relações entre

²⁸ De acordo com o Art. 25 parágrafo 3º do capítulo III, Constituição da República Federativa do Brasil/88, os Estado da Federação podem “mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, visando integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.” No entanto, a C.F. não explicita o conceito.

esse núcleo metropolitano e os centros urbanos do seu entorno (deslocamentos para trabalho, negócios, estudo e serviços, relações entre empresas).

Uma região metropolitana tem mais força política do que uma aglomeração urbana para a aprovação de projetos, por exemplo, disputados pela região, não de forma individual. Aglomeração Urbana é uma sub-região, ou seja, possui menor força no cenário político para almejar o planejamento de funções públicas de uso comum no território delimitado. Essa integração em região gera benefícios no transporte coletivo, por exemplo, contemplando com o passe livre aos estudantes, destinação de resíduos sólidos, saneamento básico, custo local para chamadas interurbanas entre as localidades e, em alguns casos, política urbana e habitacional pensadas coletivamente a partir da nova escala nos aspectos político, econômico e social.

O projeto de lei complementar, em tramitação no poder legislativo que cria a Região Metropolitana de Pelotas, incluindo vários municípios da região inclusive Rio Grande, tem gerado críticas, uma vez que grande parte dos rio-grandinos não aceita Pelotas como a metrópole, ou principal cidade da suposta região metropolitana, segundo reportagem do Jornal Agora. Este Projeto de Lei toma como base a Aglomeração Urbana do Sul, criada em 1990, pela Lei Complementar nº 9.184, que inicialmente reunia os municípios de Pelotas e Capão do Leão e recebeu o nome de Aglomeração Urbana de Pelotas.

Porém, o foco desta discussão são as condições para esse processo de aglomeração urbana para região metropolitana. Nesse aspecto, SOARES afirma que:

Os processos contemporâneos da urbanização permitem três caminhos de análise da metropolização: (I) como difusão regional da dinâmica metropolitana; (II) como mobilização de agentes políticos, econômicos e sociais regionais; (III) como conexão dos espaços urbanos aos circuitos hegemônicos da economia globalizada. [...] Dessas três linhas podemos delinear as características do espaço metropolizado: a contiguidade urbana das maiores densidades, a existência de diferentes polos de emprego e uma estruturação mais complexa do espaço. (Paria apud SOARES, 2013).

Para a hierarquia dos centros urbanos da rede urbana brasileira, a REGIC define como: “Metrópoles – são os 12 principais centros urbanos do País, que se caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta” (REGIC, 2010). Como exemplo, Porto Alegre e sua região de influência,

demonstram, em nível de estado, de que forma se traduz a integração econômica, política e social neste espaço, onde se percebe a Aglomeração Urbana do Sul (Fig. 4).

Figura 4

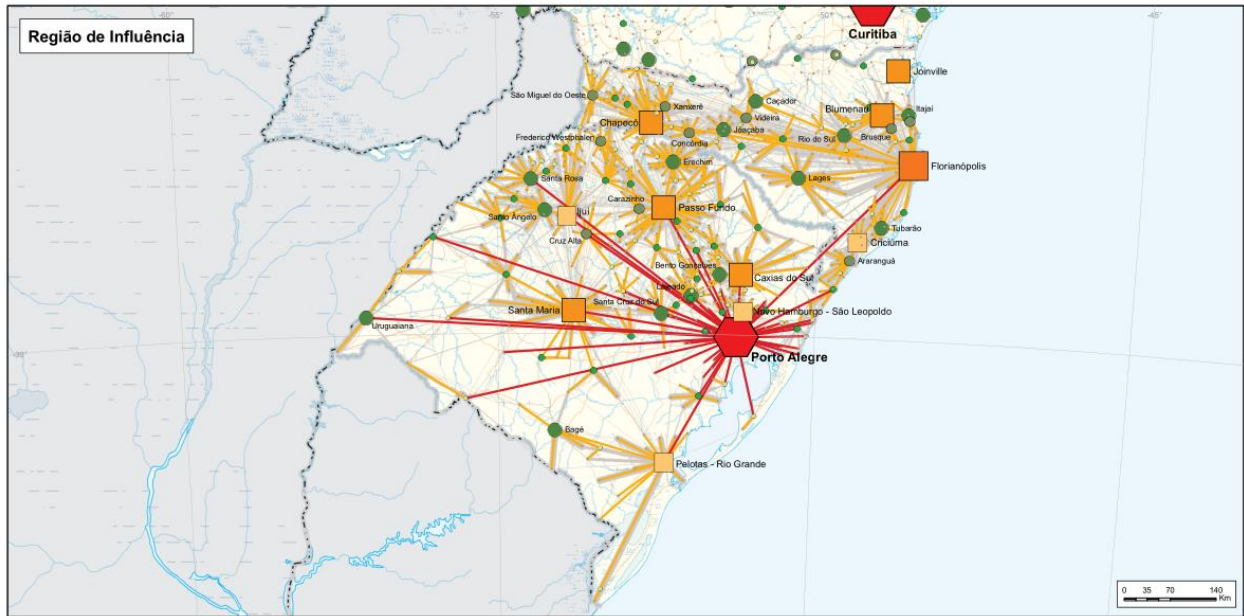


Figura 4: Porto Alegre (RS) – Metrópole (1C) e sua região de influência.

Fonte: Porto Alegre (RS) – Metrópole (1C) IBGE. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/cartografi a/default_territ_area.shtm. Acesso em: mar. 2008.

Outra explicação à região metropolitana é estudada pela EMPLASA²⁹, que a define pressupondo a existência de uma metrópole, com elevada diversidade econômica e especialização em atividades urbanas, com posição nítida de liderança do polo sobre a área de influência e sobre outras áreas do próprio estado e do país. Pressupõe também a conurbação, dada por adensamento da ocupação urbana, alta concentração populacional, elevado grau de urbanização e de densidade demográfica, resultando em espaços contíguos de interesse comum, exigindo planejamento integrado para funções de interesse comum e arranjos institucionais para administração de questões de interesse comum.

No mesmo estudo, tem-se a definição e abordagem de Aglomeração Urbana com pontos de verificação que se destacam, além da diferença entre a metrópole, presente no primeiro termo

²⁹ Definições do estudo sobre Rede Urbana e Regionalização do Estado de São Paulo. EMPLASA/FUNDAÇÃO SEADE. Rede urbana e regionalização do Estado de São Paulo. São Paulo: EMPLASA, 2011.

e os centros urbanos no próximo termo, o aspecto populacional e fatores mais peculiares como a conurbação presente no primeiro conceito:

Aglomeração Urbana é o agrupamento de municípios limítrofes com urbanização contínua ou com tendências nesse sentido, podendo existir um ou mais centros urbanos (polos) que polarizam municípios do entorno. Apresenta complexidade média das atividades urbanas, bem como existência de integração funcional de natureza econômico-social. Verificam-se, ainda, concentração populacional média, densidade demográfica média, taxa de crescimento anual positiva, formando espaços contíguos de interesse comum, passando a exigir planejamento integrado para funções de interesse comum e arranjos institucionais para administração de questões de interesse comum. (EMPLASA, 2011, p. 145-6).

Esta explanação referente ao conceito de Aglomeração Urbana é um ponto que gera muitas variantes quanto aos critérios adotados para determinação do significado propriamente dito. “Nesta visão, as redes urbanas são formadas por ‘cidades previamente independentes e potencialmente complementares em quanto às funções’ e que podem formar uma aglomeração ajudadas por ‘corredores de transportes e infra-estruturas de comunicações rápidas e eficientes” (Batten 1995 apud SOARES 2005).

Em informações quantitativas, a AUSul corresponde a uma área de 6.530 km², população total de 561.361 habitantes com densidade demográfica de 86 hab/km². O PIB desta Aglomeração é de 2.075.284 mil U\$ e a média do IDH (2000) é de 0,77, ou seja, em comparação às demais Aglomerações Urbanas do RS, essas duas últimas informações são inferiores em termos de valores³⁰.

Pelotas e Rio Grande concorrem como os dois centros urbanos da Aglomeração, ao mesmo tempo em que dividem características históricas e de desenvolvimento industrial, comercial e urbano concomitantemente, bem como épocas de crise e estagnação. Distantes 60 km uma da outra, a cidade de Pelotas se mantém de maneira verticalizadora na rede urbana do extremo-sul do Rio Grande do Sul com crescimento sobre o setor terciário, enquanto que a cidade do Rio Grande tem despontado em indicadores de crescimento econômico e maior PIB da Aglomeração como o 4º do estado contra 9º de Pelotas. Esse fato é atribuído com destaque às atividades portuárias do Rio Grande, referência no Mercosul como ponto de exportação e importação. (Dado atualizado).

³⁰ IBGE, SNIU, FEE. Extraído de SOARES (2005).

Quanto a Aglomeração Urbana do Sul, tem sido alvo de intensas discussões no âmbito político, econômico, social e em tramitações jurídicas, nas câmaras de vereadores, na corrida por município com maior relevância, uma vez que a promoção para a categoria de região metropolitana acarreta transformações e benefícios para a região.

3.2 ATIVIDADES COMERCIAIS EM PELOTAS: POLO TERCIÁRIO DO EXTREMO SUL

O comércio é um ramo da atividade econômica que pertence ao setor terciário da economia, juntamente com os serviços, e formam a base econômica de muitas cidades. Em Pelotas, essa realidade não é diferente, justificada pelo PIB no valor de 3,5 milhões, este patamar reflete na 8ª posição no estado do RS, sendo que uma fatia de 78% corresponde somente ao setor terciário. (Fig. 5).

Figura 5

PIB		
ANO	PIB (R\$)	POSIÇÃO PIB-RS
2005	2.629.072	8º
2006	2.859.906	8º
2007	3.178.159	8º
2008	3.564.296	8º

Figura 5: Produto Interno Bruto do município de Pelotas.
Fonte: Dados da FEE, 2005 a 2008.

Os dados quantitativos do gráfico a seguir demonstram claramente a importância que a população desempenha no desenvolvimento urbano e, conseqüentemente, com os centros de comércio e serviços (Fig. 6).

Figura 6

DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO URBANA X RURAL			
ANO	População Rural	População Urbana	TOTAL
1991	25,908	265,192	291,100
2000	22,077	301,081	323,158
2010	22,082	305,696	327,778

Figura 6: Distribuição da população: urbana x rural.

Fonte: Dados do IBGE, 1991/2000/2010.

A população pelotense é maciçamente urbana (93,3%), com 305.696 habitantes residentes no perímetro urbano contra apenas 22.082 habitantes na área rural do município (6,7%). Este crescimento tem sido registrado pelo IBGE, de acordo com a tabela, há três décadas, sendo que, mesmo com o crescimento populacional do município como um todo, percebe-se que houve uma diminuição de população rural na década de 90, enquanto que ocorreu um significativo inchaço populacional urbano na mesma década, com consequente aumento de forma menos acentuada.

A cidade de Pelotas é apresentada como cidade polo, inserida em uma região composta por vinte e oito municípios, que possui, segundo o ITEPA³¹, uma população estimada de 1 milhão de pessoas, que compõe o contingente do mercado consumidor em estimativas, na Zona Sul. A inclinação de Pelotas para o comércio é evidente, uma vez que exhibe diversas atividades comerciais, notadamente relacionadas ao varejo e atacado, destacando-se como referência para a Zona Sul do Estado, nessas atividades. Também apresenta uma enorme gama de serviços, a disposição das demais cidades da região. Outra característica considerada é a sua localização estratégica, entre a zona da campanha e o litoral.

Essa centralidade comercial que ressalta Pelotas no contexto da Zona Sul influencia de forma direta no fluxo de pessoas e mercadorias que circulam na cidade e determina um espaço urbano com características próprias, marcado pelo crescimento que atende a esse interesse comercial.

³¹ Instituto Técnico de Pesquisa Aplicada.

O crescimento populacional determinou a necessidade do processo de expansão do centro de comércio e serviços. No gráfico a seguir obtido através de pesquisas do IBGE e FEE, observa-se o crescimento populacional registrado nas últimas décadas e que exerce influência na dinâmica comercial de Pelotas. (Fig. 7).

Figura 7

Evolução da população: 1989-2010

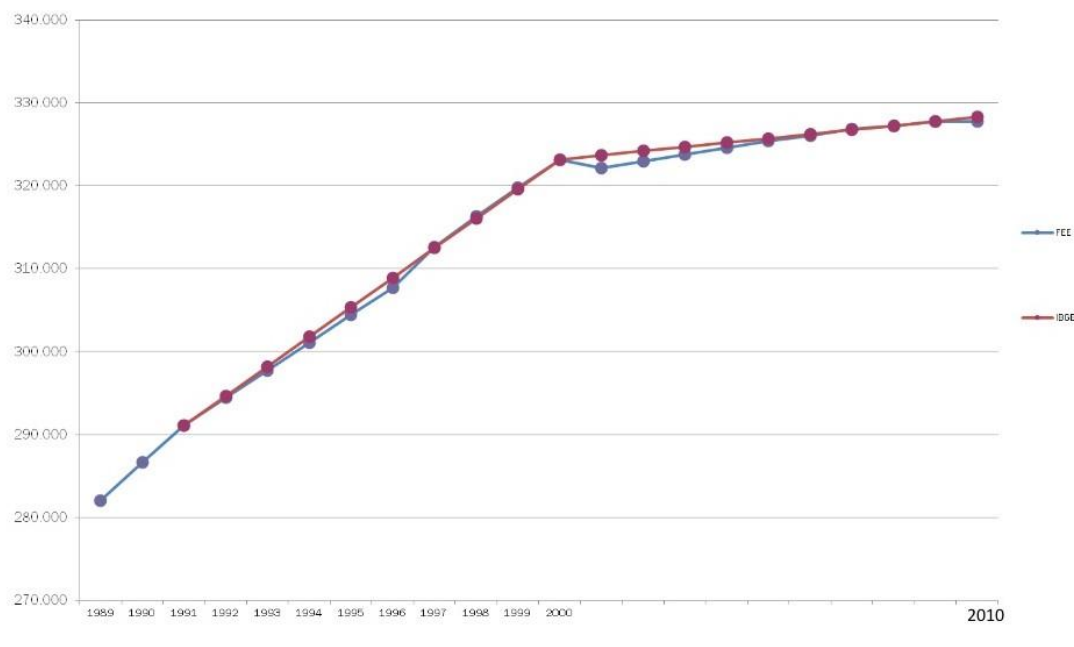


Figura 7: Evolução populacional nos Censos Demográficos de Pelotas, RS (1989-2010).
Fonte: IBGE, FEE 2010.(Elaborado por PLHIS³² - Pelotas)

Com área total de 1610,1 km² a densidade demográfica da unidade territorial do município fica em 203,89 hab./km². Se considerarmos a população residente na Zona Urbana, ou seja, no Distrito Sede de Pelotas, mais precisamente a área administrativa Três Vendas (área de localização da avenida Fernando Osório) que compreende setores entre 20 e 37 mil habitantes, nota-se que compõe uma das regiões de maior número de moradores. (Fig. 8)

³²Plano Local de Habitação de Interesse Social.

Figura 8

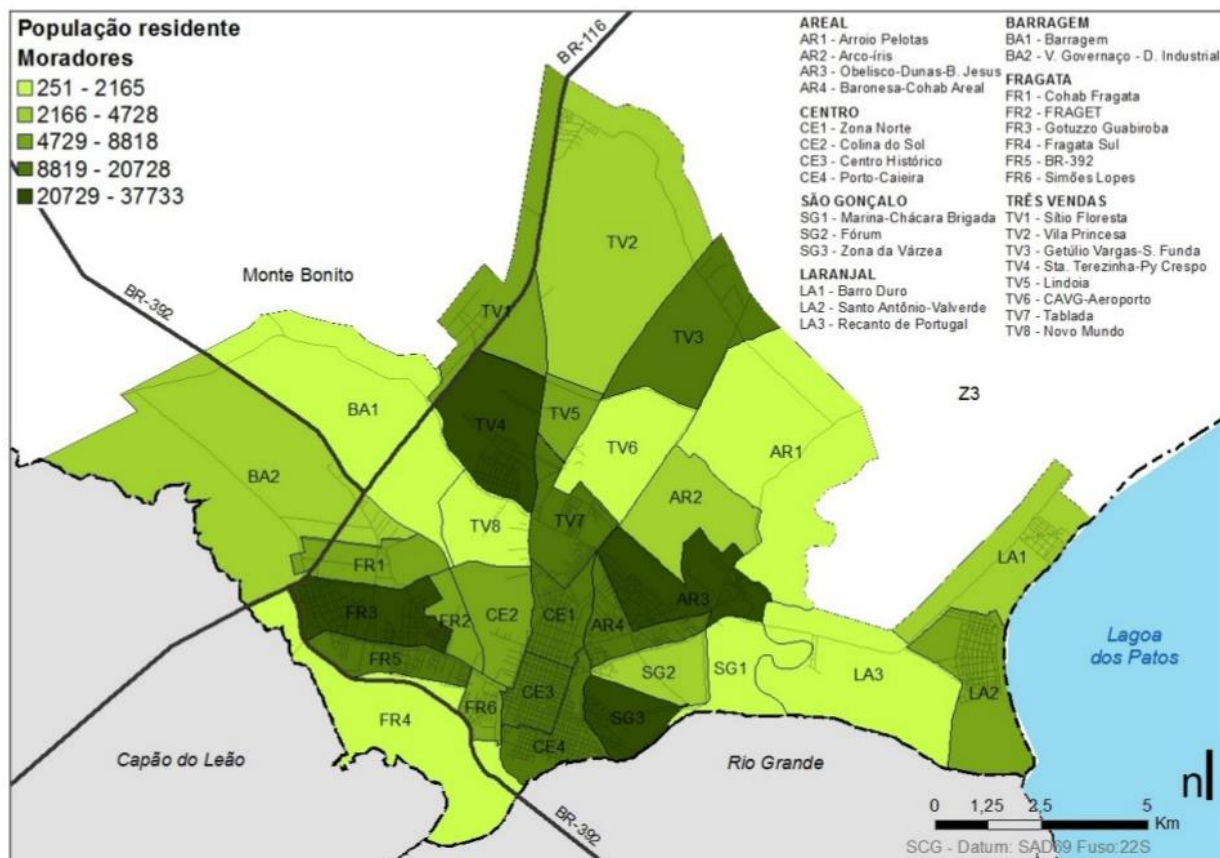


Figura 8: População na Zona Urbana de Pelotas.
Fonte: IBGE, 2010. (Elaborado por PLHIS - Pelotas).

O panorama estatístico, no que tange a esfera comercial de Pelotas, aborda resultados publicados também pela FEE, e traz a participação do setor terciário com cerca de 78% no cenário pelotense, onde o setor de serviços se destaca em comparação com a indústria e a agropecuária (Fig. 9,10 e 11).

Figura 9

	VAB municipal	% VAB estadual
Agropecuária	3,51%	0,63%
Indústria	18,69%	1,32%
Serviços	77,80%	2,32%
TOTAL	100%	1,88%

Figura 9: Valor Agregado Bruto de Pelotas e do Rio Grande do Sul.
Fonte: Dados da FEE/2010.

Figura 10

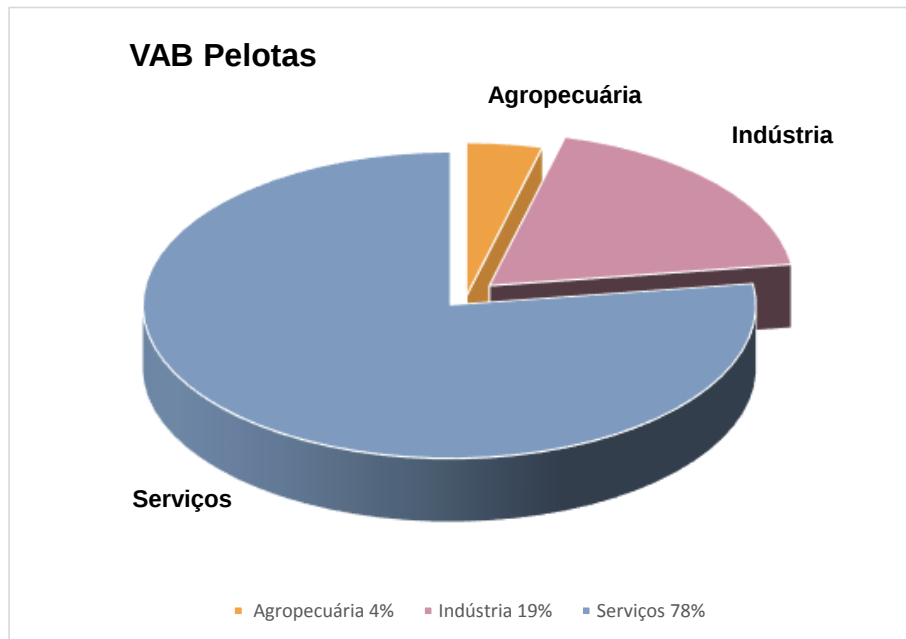


Figura 10: Tabela e Gráfico da Distribuição do Valor Agregado Bruto – VAB. Pelotas e RS.
Fonte: FEE/2010.

Figura 11

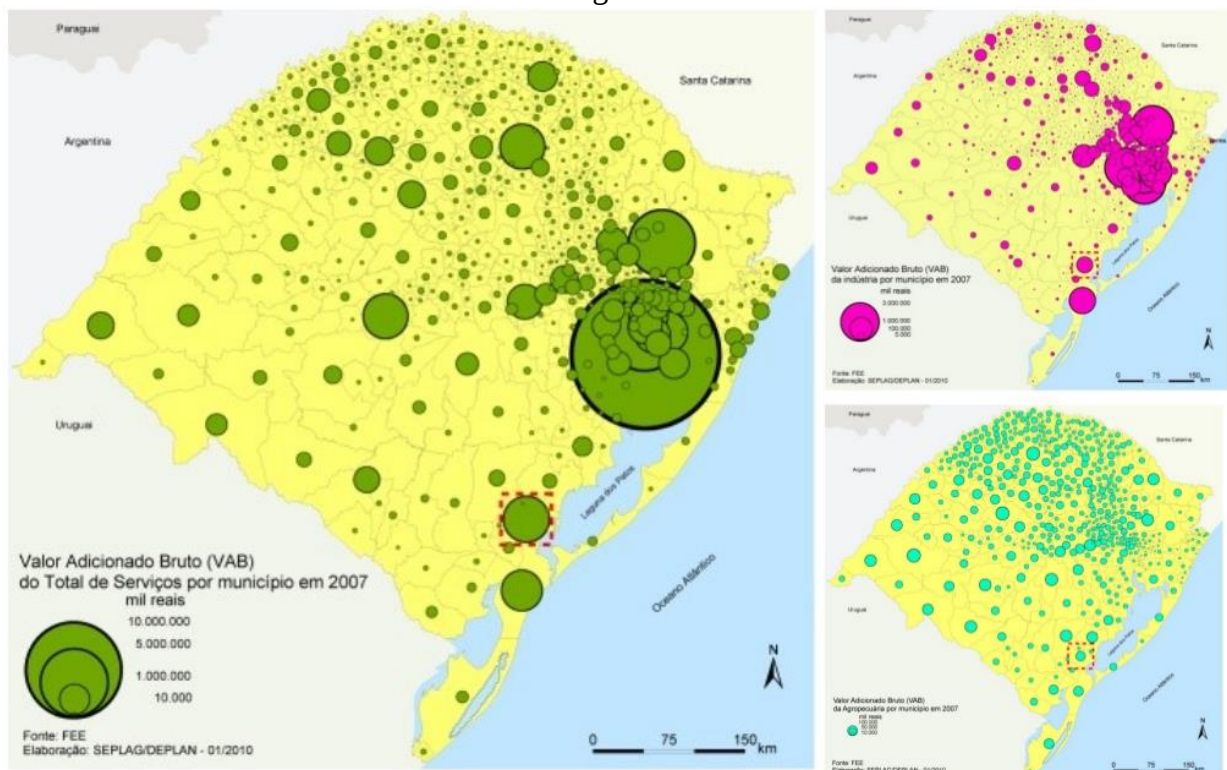


Figura 11: Valor Adicionado Bruto – VAB no RS e Pelotas.
Fonte: FEE/2010 (Elaborado por SEPLAG/DEPLAN – 01/2010)

Pelotas é referência como polo comercial no Rio Grande do Sul, como mostram os dados do setor terciário, analisados anteriormente, a cidade se especializa no comércio de varejo após o declínio do período industrial. Assim, a atividade comercial tem participação preponderante na organização do espaço urbano de Pelotas. A estagnação e decadência de áreas consideradas centrais e históricas, e a valorização de novas áreas que se destacam, situadas na periferia, é um típico fenômeno que interfere na dinâmica do traçado urbano, influenciado pela dinâmica do comércio.

Seguindo com a relação de fatores interferentes temos os fluxos, os quais podem ser de insumos, de informação, de dinheiro e de pessoas. Outro fator é a organização empresarial que interfere à medida que são administradas por seus proprietários ou por gerentes. As políticas públicas também interferem através da criação de empregos, manutenção da balança comercial, entre outros fatores. Sobre isto, Vargas (2001) afirma que a intensificação das relações internacionais e a globalização, ao tornarem o planeta interdependente, aumentaram o número de fatores que interferem ou interferirão na escolha de uma localização.

A localização dos empreendimentos, segundo Cachinho (2001), tem evidenciado um padrão misto. Ora se localizam no centro da cidade, contribuindo para sua vitalidade e renovação, ora se localizam nas franjas urbanas desempenhando um papel determinante na descentralização da atividade comercial.

O aparelho comercial de Pelotas, em análise mais ampla, revela um forte dinamismo, caracterizado pelas estruturas antigas herdadas e que compõe o centro histórico, como também, pela recente renovação de grande número de pontos de comércio e alargamento deste. A organização espacial desse comércio também demonstra características dos sistemas comerciais das cidades médias brasileiras dotadas de considerável desenvolvimento horizontal nos últimos anos.

Se considerarmos as cidades médias de algumas centenas de milhares de habitantes, onde a situação é mais complexa do que nas cidades pequenas, mas mais simples do que nas grandes metrópoles, podemos distinguir, além do centro principal, uma série mais ou menos variada de centros secundários, bairros de comércio de vizinhança e, mais recentemente, frequentes implantações de centros comerciais periféricos. Esta última categoria tem particular importância, susceptível de transformar, em parte, as características comerciais das cidades actuais de certa dimensão. (BEAUJEU-GARNIER, 1997, 217-18)

Dessa forma, descreve-se a estrutura do tecido comercial de Pelotas e levantam-se algumas hipóteses explicativas que permitem interpretar o padrão de organização observado. Destarte, é possível compreender as dinâmicas do comércio urbano, com vista a um estudo dedicado a fundamentar a hierarquia de decisões e prioridades pertinentes às intervenções de ordem pública ou privada, no setor comercial.

A composição do aparelho comercial da cidade, a sua estrutura econômica e organização espacial sofreram, nas últimas décadas, grandes transformações que são consequências de um processo de modelação produzido em escala global e local. Deste modo, os aspectos atribuídos ao desenvolvimento da função comercial e respectiva articulação com a estrutura funcional urbana que lhe serve de suporte e intervenção, incluem também, um enquadramento das transformações do setor, tanto das inscritas na reestruturação do capitalismo internacional, quanto as que se desenvolvem tendo por base processos sociais e econômicos locais.

A descentralização da atividade comercial e o aparecimento de novas centralidades de comércio e serviços na periferia constituem, em grande parte, uma consequência gerada pela ampliação do comércio urbano, que dificilmente poderá ser combatida ou resfriada, até porque, esta descentralização se faz através da implantação de grandes superfícies ou pontos comerciais que fornecem aos consumidores não só os produtos e serviços que se podem encontrar no centro tradicional, mas também ambientes e experiências de consumo mais consistentes com os seus estilos de vida e prioridades de consumo.

Cabe, então, este estudo da composição e organização deste segmento sobre automóveis, no âmbito do comércio da cidade, como indicador, com base em séries estatísticas históricas, das alterações no espaço urbano estudado e que encontram-se em curso, a fim de que se possa pensar no espaço que está sendo produzido e nele se possa intervir.

3.3 FORMAÇÃO URBANA DA AVENIDA FERNANDO OSÓRIO

Partindo do estudo histórico de formação do objeto de pesquisa, de forma mais específica, o recorte da Avenida Fernando Osório, pontuam-se alguns fatos no decorrer dos

séculos de consolidação da cidade de Pelotas em que se destaca o cenário desta avenida. Neste sentido, este subcapítulo refere-se ao contexto histórico de formação da Avenida Fernando Osório, sua importância para Pelotas como via de acesso e escoamento de produção, e também, os estabelecimentos instalaram-se nesta via principal.

Soares (2002) descreve uma série de mudanças que reproduziram o anterior espaço da cidade de Pelotas, derivada do planejamento da elite dominante, da aristocracia do charque, condição econômica originária da cidade. Assim, essas transformações converteram o centro histórico pelotense, homogêneo e compacto em um espaço mais amplo, o centro de um conjunto mais extenso:

Dicha transformación no ocurre solamente por la incorporación de antiguos e nuevos espacios periféricos al tejido urbano. [...]. Simultáneamente a los cambios morfológicos se alteran las funciones urbanas, permitiendo que el centro se diferencie más de los espacios periféricos. Es el momento en que la forma urbana (el área central) se convierte en función urbana (la centralidad). Al igual que otras ciudades, desde un espacio heterogéneo y polifuncional se gestó un espacio homogéneo y monofuncional, a la vez que se refuerza la segregación y la fragmentación espaciales. (SOARES, 2002, p 60- 61).

Em um contexto histórico, Pelotas favoreceu-se da produção e exportação do charque ao desenvolvimento econômico e urbano. “El espacio urbano alcanzó una mayor complejidad en virtud de los procesos de inmigración e industrialización que introdujeron nuevas necesidades a los agentes sociales y políticos que gestionaban el espacio de la ciudad” (SOARES, 2002, p 61). Em seguimento a historicidade, outros fenômenos sociais e econômicos sucederam esses ciclos econômicos e, como reflexo, elevaram a complexidade de formação de Pelotas. “Al final del siglo XIX el espacio urbano pasó a albergar nuevos actores sociales: la naciente burguesía industrial, un incipiente (pero, creciente) proletariado, antiguos esclavos liberados de las haciendas, inmigrantes comerciantes y trabajadores en general, provenientes del hinterland rural de la Campanha” (SOARES, 2002, p 61).

Esta contextualização vertical do espaço é fundamental para auxiliar na compreensão da constituição inicial do espaço urbano pelotense, como também seu desenvolvimento social e econômico que gerou a formação e expansão tal como conhecemos. Não menos importante, verifica-se desse período histórico, o surgimento das principais vias de acesso e escoamento da

produção pelotense, como determinantes no traçado urbano e desenvolvimento dos “bairros” ou áreas administrativas³³:

Las carreteras que conectaban la ciudad a la Campanha (su ministradora de materias primas), a las llamadas “colonias” (donde se instaló la población inmigrante en la pequeña propiedad como productora de alimentos) y la borde del Arroyo Pelotas (donde estaban las charqueadas), formaran una importante red suburbanas de carreteras en las cercanias de la ciudad. Esta red configuró los vectores de expansión urbana a la vez que constituyó los “tentáculos” por los cuales la ciudad se abastecía de alimentos y materias primas. Igualmente era por estos mismos caminos que los productos industrializados importados por las casas comerciales pelotenses circulaban hacia las pequeñas ciudades de la región tributaria de la ciudad. (SOARES, 2002, p 64).

Dessa forma, mostra-se a importância das estradas na tessitura viária urbana que contribui tanto para o desenvolvimento da cidade e circulação de mercadorias, como para o estabelecimento residencial da população que se fixa nas proximidades, constituindo assim, povoados ou núcleo iniciais estabelecidos, possibilitando uma primeira concentração que originou, futuramente, a formação urbana conhecida nos dias de hoje. Como exemplo dessa dinâmica, tem-se a *Estrada do Monte Bonito*, nomeada na época a via de acesso ao norte da cidade, como afirma Soares:

La *Estrada do Monte Bonito* era el eje de circulación en dirección al norte de la ciudad. Primeramente unía la ciudad a la feria de la Tablada. A lo largo de este camino se originó el barrio *Tres Vendas* (es decir, tres comercios, una alusión a la intensa actividad comercial de esta zona de la ciudad). [...] Posteriormente, con el desarrollo de las comunicaciones terrestres, se convirtió también en el eje de relación de Pelotas con Porto Alegre (la capital de la provincia). (SOARES, 2002, p 65).

Nota-se no cerne do desenvolvimento urbano, a emergência do bairro Três Vendas no setor de comércio, despontando com os primeiros estabelecimentos comerciais com o intuito de abastecimento aos imigrantes das colônias próximas, no interior do município. Essa troca comercial dos armazéns vendendo utensílios domésticos, roupas e ferramentas, em contrapartida, os agricultores vendiam produtos do campo como cereais, carnes, mel, motivando o crescimento e expansão da estrada, residencial e comercialmente, como uma das principais vias da malha urbana em ligação com o entorno da cidade.

³³Áreas administrativas: classificação definida pelo Plano Diretor do município de Pelotas.

O traçado viário aprofunda-se em sua história na narração de Soares, em que “A finales del siglo XIX el tramo inicial de la Estrada do Monte Bonito pasó a ser denominado de *Estrada do Retiro*. En esta empezaron a instalarse los llamados ‘almacenes coloniales’, es decir, casas comerciales que intercambiaban productos entre la zona rural y la zona urbana”. (SOARES, 2002, p 65). Com a acumulação de capital proporcionado pelo comércio, os proprietários dos armazéns se transformaram em proprietários de terras nesta mesma área da cidade, investindo assim no capital imobiliário. De acordo com Soares, esses proprietários realizaram loteamentos nas primeiras décadas do século XX, e que posteriormente, originaram o bairro Três Vendas, o principal da zona norte da cidade.

A política de divisão e distribuição de lotes dos vastos terrenos que compunham as franjas da área central da cidade para entidades de caráter privado e a usos institucionais, promovida pelo intendente municipal João Py Crespo, proprietário de terras na zona norte de Pelotas. Esse fato histórico,

[...] promovió la pavimentación de cemento en calles y vías en la zona que se convirtieron en verdaderas “carreteras”, de tal forma que en las vías que debandan hacia las Tres Vendas y el Retiro, ‘empezaron a surgir decenas de modernas viviendas, descongestionando el centro urbano’ y, en la visión del *Almanaque de Pelotas*, ‘provocando la bajada de los alquileres hasta entonces elevados y exorbitantes’³⁴. (SOARES, 2002, p 175).

A comercialização dos novos loteamentos na área considerada bairro Três Vendas, movimentou o mercado imobiliário, a regulação de seus valores, auxiliou no espraiamento de terrenos, fluxo, circulação, contribuindo para o crescimento horizontal da cidade.

Já no início da década de 1950, segundo Soares (2002) anunciava-se nos noticiários locais o progresso à cidade de Pelotas, sendo que Três Vendas, Dunas e Fragata se transformavam em “pequenas cidades”. “Uno de los arrabaldes que más crecían era el de las Tres Vendas, donde se construían casas y se abrían nuevas calles ‘en todas las direcciones’. [...] gracias ‘a la facilidad de adquisición de terrenos’ y en el sector de la construcción se notaba un ‘movimiento extraordinario’; atestando que la población crecía y procuraba adquirir su casa propia” (SOARES, 2002, p 298).

³⁴*Almanaque de Pelotas*, 1933, p 52.

3.4 CARACTERIZAÇÃO DA AVENIDA FERNANDO OSÓRIO

Ao explorar o ramo do setor terciário no presente estudo, analisamos os estabelecimentos comerciais e de serviço que se instalaram em uma constante crescente, com organização espacial e funcionalidades que emergem em uma das principais vias de acesso à cidade, a Avenida Fernando Osório (Fig. 12), localizada na porção Noroeste de Pelotas, com cerca de 8 km de extensão (Fig. 13, 14, 15 e 16), seno que a maior mancha de concentração das concessionárias encontra-se nos loteamentos iniciais até o terceiro quilômetro de extensão, que constitui um palco para a expansão da malha urbana pelotense, com condições estruturais para as instalações averiguadas, dando suporte ao crescente número de estabelecimentos que compõe o cenário comercial urbano do local e que exemplificam esse trecho em que há uma circulação acelerada de mercadorias materiais com uma redução de custos de deslocamento espacial tendo essa concentração dentro da rede urbana como um facilitador da dinâmica comercial.

Figura 12

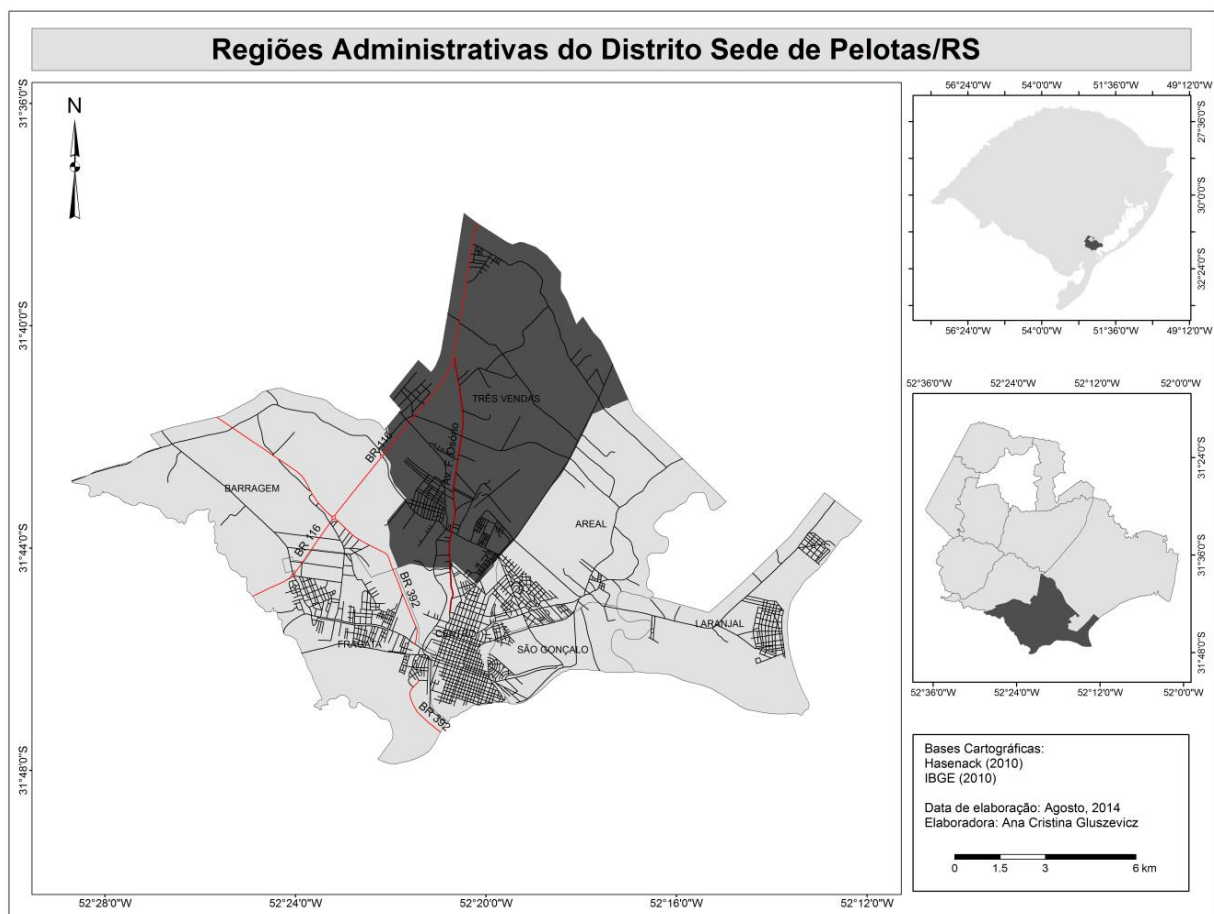


Figura 12: Identificação da área estudada: Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS.
Fonte: Elaborado por GLUSZEVICZ. Agosto/2014.

Figura 13



Figura 13: Início da Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, a partir do loteamento nº20. Foto sentido Noroeste.

Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 14



Figura 14: Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, no loteamento nº1250. Foto sentido Norte.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 15



Figura 15- Foto da Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, no loteamento nº1730. Foto sentido Norte.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 16



Figura 16:Foto da Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, no loteamento nº2301. Foto sentido Noroeste.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Os locais de melhor infraestrutura e disposição de bens e serviços são mais valorizados economicamente, o que gera um decréscimo dos valores imobiliários em direção à periferia. Esta, por sua vez, tem sua valorização em função das avenidas que servem de acesso à área central. Vieira (2005) identifica fatores que configuram especificamente a estrutura e a valorização do espaço urbano de Pelotas, afirmando assim, que os valores do solo são máximos no centro da cidade e decrescem de forma contínua até a periferia.

Este processo de expansão do centro/periferia ocorre devido à absorção das áreas limítrofes ao centro, pelo afastamento de sua população residencial e a transformação do uso do solo para comércio (VIEIRA, 1994). Este fato caracteriza uma tendência de cidades metropolitanas, o que faz com que os sub-centros possam ser entendidos como áreas onde se alocam as mesmas atividades do centro principal com diversidade comercial, porém em escala menor (Fig. 17).

Figura 17

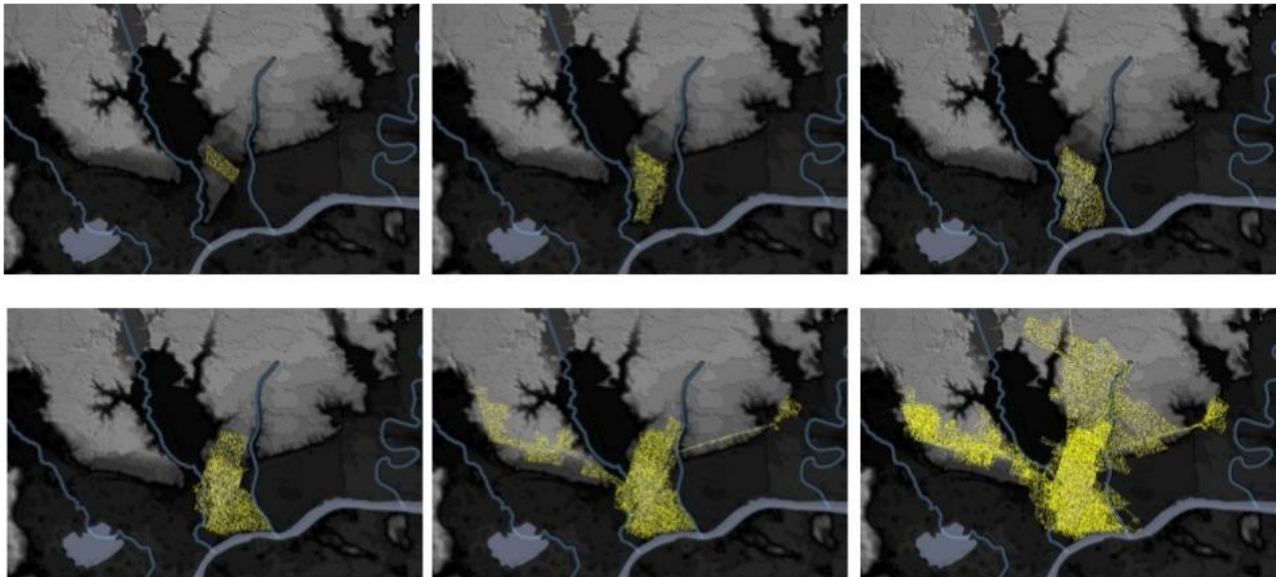


Figura 17: Formação do município. Crescimento de Pelotas entre os anos de 1815 - 1965.
Fonte: Elaborado por PLHIS - Pelotas. Novembro/2012.

Constata-se que as atividades comerciais se destacam no cenário econômico pelotense e constitui o processo tradicional de ocupação urbana centro-periferia,

[...] o domínio urbano manifesta-se em toda uma série de relações, entre as quais algumas são de dominante centrípeta, outras centrífuga e, em todo o caso, muitas constituem-se em múltiplos e quase indefinidos anéis retroactivos. Trata-se de

uma verdadeira simbiose no sentido próprio do termo. Contudo, neste conjunto, certas relações ajustam-se mais estreitamente a esta definição. O comércio é, sem dúvida, o exemplo mais típico e mais simples de dar, de resto já muitas vezes analisado. (Berry, 1967; Beaujeu-Garnier, 1977, et al. apud BEAUJEU-GARNIER 1997, p 461).

Pelotas apresenta atualmente uma dinâmica urbana centrípeta que impulsiona a concentração de grande parte de suas atividades comerciais em seu tecido mais antigo, entretanto, essa realidade tem passado por transformações originadas pela expansão horizontal da área urbana. A questão de pesquisa parte do princípio empírico de que o tecido comercial tem se ampliado, acompanhando a expansão horizontal da zona urbana do município de Pelotas. Esse fato ocorre, tanto pela saturação do centro tradicional, quanto para acompanhar o deslocamento residencial que tem por consequência o desenvolvimento das áreas periféricas da cidade.

Compreendendo uma antiga centralidade definida pela concentração de serviços administrativos, financeiros, religiosos e comerciais, que conseguiu se consolidar no tempo, o centro permanece como área por excelência de comércio e serviços da cidade, porém cede lugar às novas centralidades comerciais dispersando a concentração exacerbada existente, como a exemplo da descentralização ocasionada na avenida Fernando Osório.

Na década de 80, através do Plano Diretor, a municipalidade impôs zoneamentos para as atividades econômicas e definiu ao centro uma área denominada ZCC³⁵, que se define como área privilegiada às atividades comerciais, fortalecendo o centro de comércio e serviços de Pelotas. Com o Zoneamento Urbano, o centro passou a ter sua produção regulamentada pelo Estado, dessa forma, a iniciativa local produziu uma rede de comércio central que hierarquizou o centro em um nível superior no comércio urbano (Fig. 18).

³⁵Zona de Comércio Central.

Figura 18

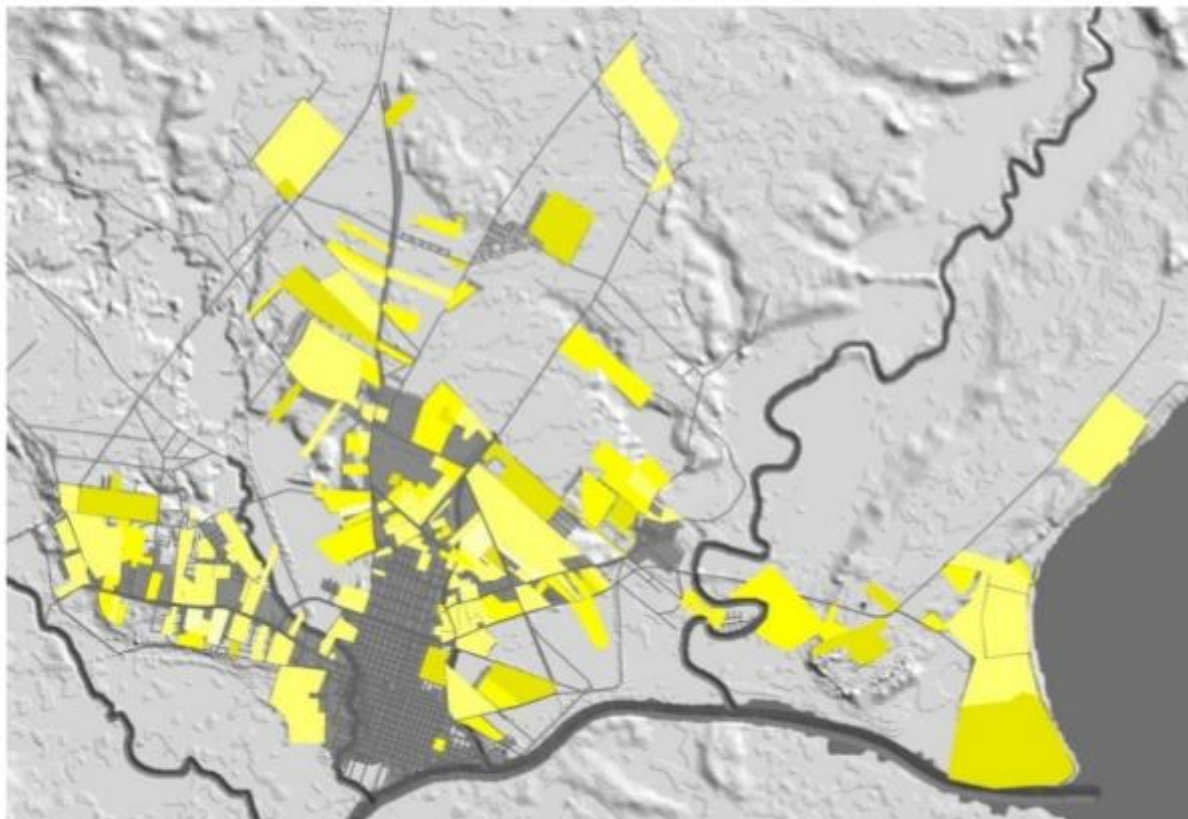


Figura 18: Loteamentos ocorridos na cidade de Pelotas entre os anos 1965 – 2011.
Fonte: Elaborado por PLHIS - Pelotas. Novembro/2012.

Estas áreas se diferenciam por uma característica que também justifica a localização das revendas de veículos, que é a necessidade de espaço físico para a atividade desse tipo de estabelecimento, que requer ampla área para exposição e manutenção periódica dos veículos, o que dificulta a localização desse comércio em áreas mais centrais e saturadas, o que justifica seu afastamento do centro, constatando há quase inexistência desse ramo de atividade comercial em áreas mais centrais.

Os resultados preliminares apontam que a Avenida Fernando Osório sustenta a característica marcante de principal via de acesso ao centro da cidade, com a verificação de expansão do crescimento urbano estendendo-se para o ponto Norte e Noroeste de Pelotas, que oferta as possibilidades necessárias para tal desenvolvimento em termos de oferta imobiliária, estrutura e condições espaciais de acolhimento de bairros residenciais e que, por consequência, acabam motivando o setor terciário a expandir-se acompanhando esse movimento dinâmico de

alargamento dos bairros habitacionais, acompanhado dos fluxos e vias comerciais necessários para seu estabelecimento.

A pesquisa mostra que a descentralização da atividade comercial e a verificação do alargamento do comércio na periferia, constitui em grande parte, uma consequência gerada pela ampliação do comércio urbano concomitante à rede urbana e comercial fortalecida em Pelotas. Para Vieira,

[...] esta é uma tendência crescente, visto que a descentralização ocorre através da implantação de grandes superfícies ou pontos comerciais que ofertam produtos que podem ser encontrados no centro tradicional aos consumidores, como também, ambientes e experiências de consumo mais consistentes com os seus estilos de vida e prioridades de consumo (VIEIRA, 1997).

Destaca-se a importância da análise das informações capazes de classificar dados censitários e identificar a expansão, fluxos, redes e centralidade periférica caracterizando os estabelecimentos comerciais de veículos automotores, para ampliação e complementação do estudo, pautado na rede urbana, seu contexto de formação e contemporaneidade.

Os princípios de centralidade e de proximidade que perduraram em décadas passadas, organizavam a atividade comercial seguindo uma rede hierárquica de centros, em função dos limites de eficiência das variadas atividades e pontos de venda, seguem a tendência de ceder espaço ao princípio de acessibilidade, à facilidade de circular e de estacionar. Os novos conceitos do comércio em rede que estão geograficamente mais próximos dos consumidores.

Os resultados parciais, com base nos dados do setor de Alvarás, permitem dimensionar o número de estabelecimentos de comercialização de automóveis. Dentre os estabelecimentos regularizados com a devida licença, 7% correspondem à indústrias e 6% ao comércio atacadista. Destacam-se os estabelecimentos que prestam serviços com 41% e com 46% dos registros, a maior fatia com as unidades de comércio a varejo (Fig. 19).

Figura 19

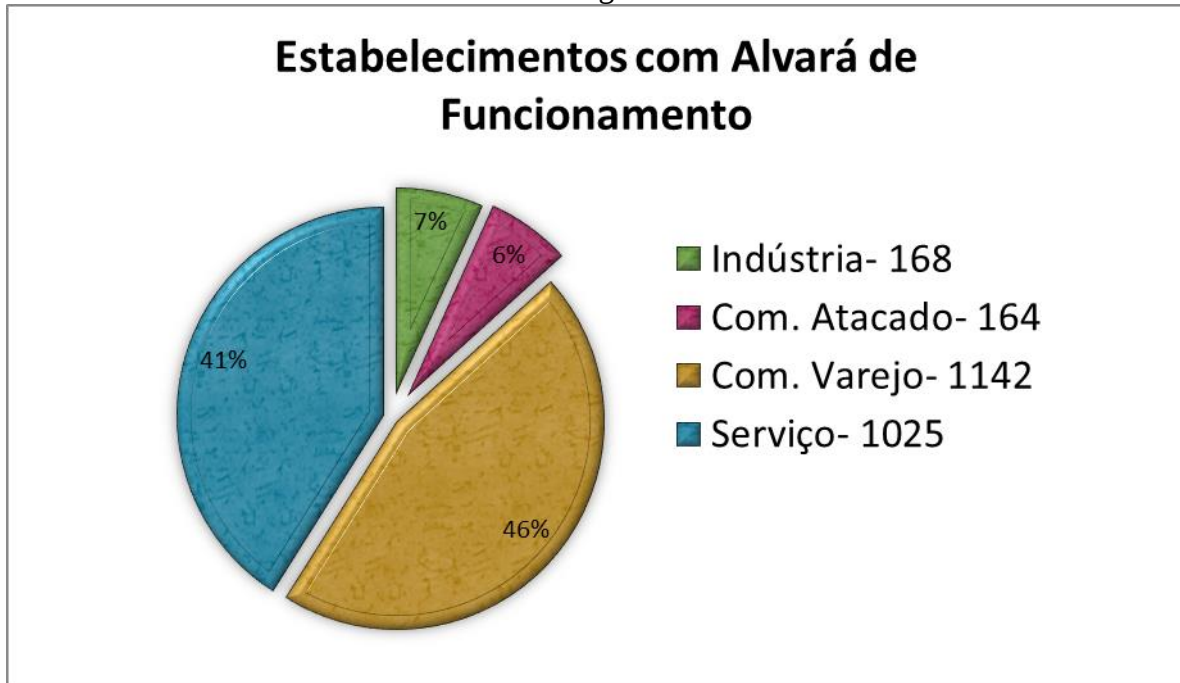


Figura 19: Gráfico da classificação dos estabelecimentos com Alvará de Funcionamento na Avenida Fernando Osório, Pelotas.

Fonte: Registros dos alvarás de funcionamento do Setor de Alvarás da Prefeitura Municipal de Pelotas (março, 2014). Organizado pela autora.

Para além dos condicionantes externos, a montante e a jusante do setor da distribuição na rede constituída pelo produto dos veículos e as alterações ocorridas nesta distribuição, decorrem da elevada concorrência, que é sempre um estímulo à inovação, seja com novos formatos, ou pelo crescimento por meio da concentração. Dessa forma, em setores onde há concorrência, os empresários sentem maior necessidade em investir nos espaços de comércio para atrair o consumidor.

Importa todavia ter em atenção que, no balanço global, o reforço da qualidade do comércio retalhista e, por sua via – e directamente com a intervenção da obra pública e pelas acções de promoção e animação – do espaço urbano, o saldo é significativamente positivo, estando já perfeitamente interiorizado que o total “laissez faire” favorece sobretudo os mais fortes e tende a restringir a amplitude da oferta (FERNANDES, 1995, p. 113).

Em uma análise mais específica dos dados, quantificam-se as unidades de serviço de vendas de veículos automotores, segundo a própria denominação utilizada pelo setor de alvarás do órgão público, relacionadas ao total de estabelecimentos prestadores de serviços. Sendo o ramo de maior expressão no recorte espacial estudado, em comparação às demais especificações

dos estabelecimentos, são as concessionárias e revendas de automóveis que ocupam a porção de 9% das unidades registradas com alvará de funcionamento, como se percebe no próximo gráfico (Fig. 20).

Figura 20

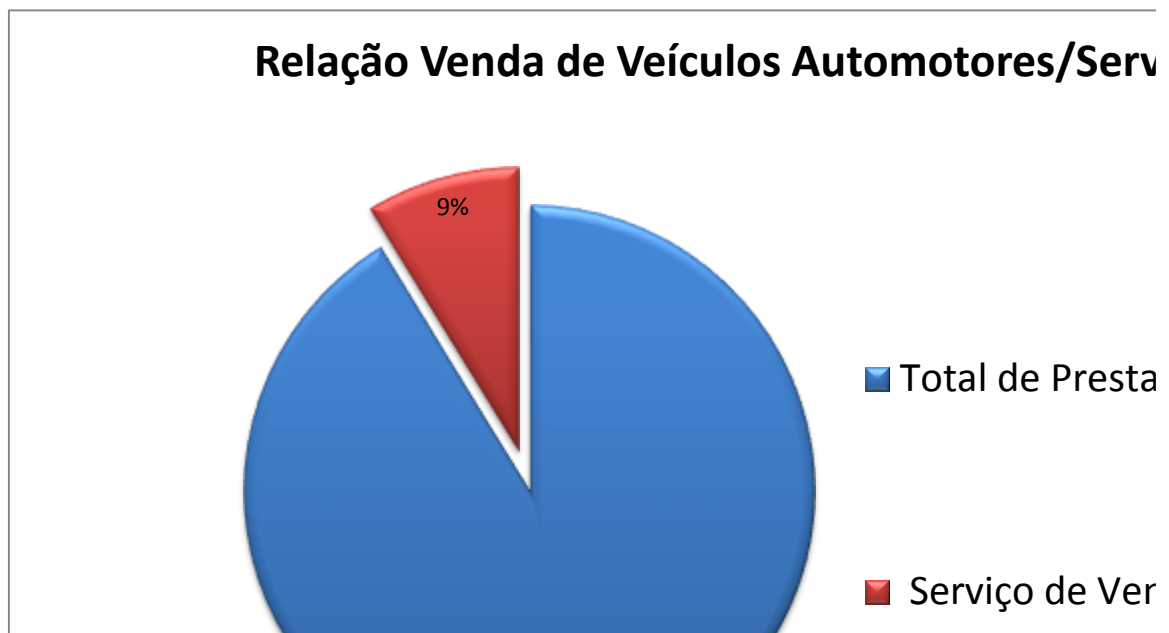


Figura 20: Gráfico da relação dos estabelecimentos classificados como de Serviço de Vendas de Veículos com Alvará de Funcionamento na Avenida Fernando Osório, Pelotas.

Fonte: Registros dos alvarás de funcionamento do Setor de Alvarás da Prefeitura Municipal de Pelotas (março, 2014). Organizado pela autora.

A Avenida Fernando Osório, em termos de estrutura e amplo espaço físico disponível, facilidade de estacionamento e por ser uma via arterial do centro da cidade, mostrou as condições necessárias para a mudança em sua estrutura funcional, o que vem ocorrendo de maneira muito mais intensa nos últimos anos. Com relação ao ano em que os estabelecimentos entraram em funcionamento, cadastrados no setor de alvarás em Pelotas, observou-se um crescimento do número da atividade estudada, a partir da década de 80, tendo por ápice o período atual em constante evolução, como demonstram os índices do gráfico (Fig. 21).

Figura 21

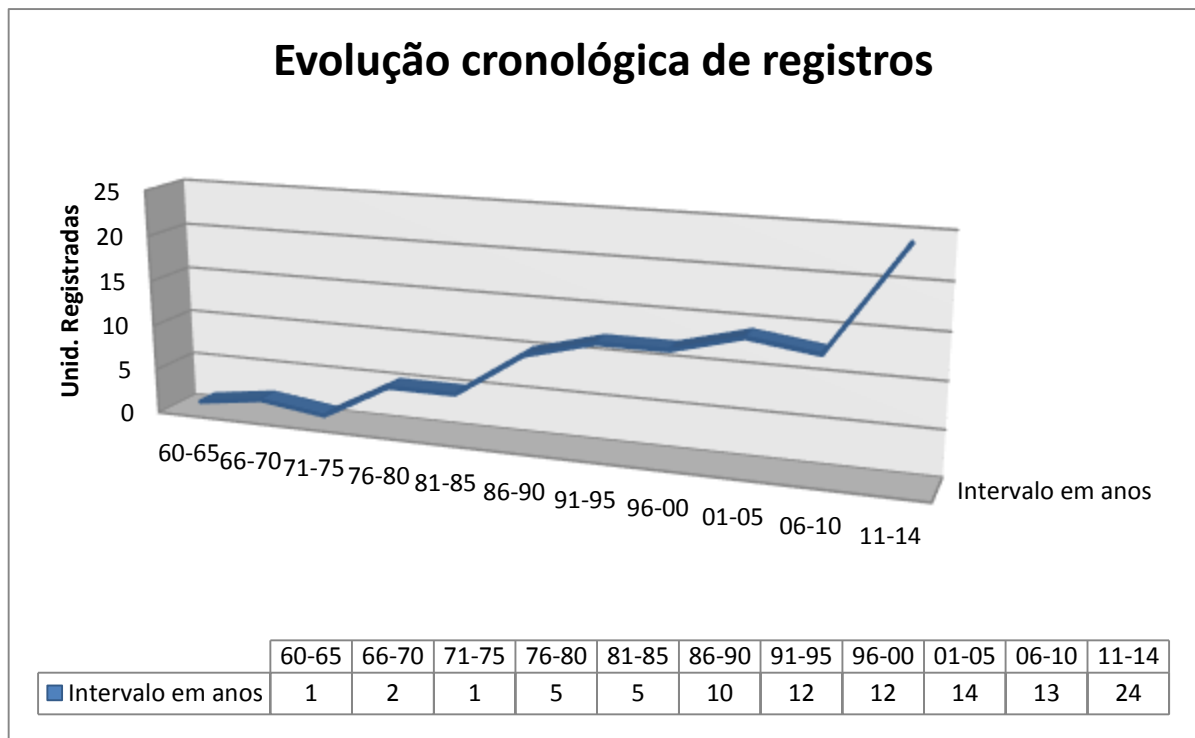


Figura 21: Gráfico de registro de abertura das concessionárias, por intervalos de 5 anos, na Avenida Fernando Osório, Pelotas.

Fonte: Registros dos alvarás de funcionamento do Setor de Alvarás da Prefeitura Municipal de Pelotas (março, 2014). Organizado pela autora.

O desenvolvimento da malha comercial da cidade de Pelotas revela forte estrutura herdada do passado na porção central histórica. Décadas posteriores confirmam a renovação com destino às áreas periféricas que compõe as extremidades deste centro e que constituem a juventude desta estrutura comercial urbana mais recente. A data de registro dos estabelecimentos na Avenida Fernando Osório, junto da Prefeitura Municipal de Pelotas, permite concluir que apenas um número residual de revendas de automóveis, atualmente em funcionamento, teve sua abertura há mais de trinta e cinco anos. Em contrapartida, a grande maioria dos pontos de venda podem ser considerados recentes ou jovens, uma vez que operam no local há menos de vinte e cinco anos, ainda localizadas na mesma via principal, pois estas últimas décadas foram favoráveis à expansão do gênero de atividade comercial estudado, datando nas últimas décadas o período de abertura da maioria dos estabelecimentos, com destaque ao elevado índice dos últimos anos.

Com o demonstrativo da ampliação da rede comercial à periferia da cidade, inicia-se um novo ciclo na organização espacial aos estabelecimentos de grande superfície, notadamente as

concessionárias, no sentido de uma composição e organização mais complexa e concentrada em comparação com o que havia há 35 anos.

Até o presente capítulo, o estudo permite considerar que o desenvolvimento de centralidades comerciais foi acompanhado por uma reorganização dos lugares de funcionalidades diferenciadas que se concentram pela redefinição da hierarquia dos novos centros terciários da cidade, com destaque ao estudo de caso que se realiza na Avenida Fernando Osório e que se perpetuam no cenário urbano em rede consolidado pela AUSul. A atividade do centro histórico, sobretudo do seu setor mais antigo da cidade, o surgimento de estabelecimento de grande superfície e concentradores na cidade e a emergência de estabelecimento terciários na periferia, se encontram entre os aspectos mais marcantes da mudança da geografia comercial da cidade que culmina no fortalecimento e consolidação da rede urbana terciária.

Em uma análise mais específica, a pesquisa a campo possibilitou elaborar a relação entre fabricante de veículos e as concessionárias, ou revendas autorizadas desses veículos, que se encontram referenciadas na tabela a seguir (Fig. 22).

Figura 22

Fabricante	Concessionária autorizada	Registro Fantasia – Alvará	Lote	Área-m²	Data de abertura
GM	Uvel	UVEL UNISUL VEICULOS LTDA	1373	13.200	29/09/2009
Ford	Marvel Premium	MARVEL PREMIUM VEÍCULOS LTDA	1797	3.600	Posterior a 2014/1
Renault	Nissul	Av. Dr. Augusto Simões Lopes, 6		3.200	Anterior a 2014/1
Fiat	Felice	CASARIN VEICULOS LTDA	2981	27.860	13/09/1978
VW	Panambra	PANAMBRA SUL COMERCIO DE VEICULOS LTDA	669	2.330	06/03/2013
Toyota	Savarauto	LAGOASUL VEICULOS LTDA	1733	3.700	23/11/1998
Citröen	De France	IRMAOS BRITO XAVIER COMER VEIC LOC PECAS E SERV LTDA	1235	2.290	14/11/2003
Chery	Daisul	CAMPERO VEICULOS LTDA	1429	8.800	19/07/2010
Mitsubishi	Kyodai	BRITO XAVIER E CIA LTDA	1549	1.500	02/08/2011
Nissan	Itaimbé	COMPREBEM VEICULOS LTDA	125	1.900	22/10/2008
Honda	Via Porto	HD VEICULOS LTDA	1195	3.200	20/11/2006
JEEP	Felice	FELICE VEÍCULOS LTDA	1831	1.800	Anterior a 2014/1

Figura 22: Relação de Fabricantes e Revendas autorizadas de Veículos comercializados pelas revendas da Av. Fernando Osório em 2014.

Fonte: Elaborado por GLUSZEVICZ, A. C. Dados obtidos em entrevistas às revendas autorizadas de veículos na Av. Fernando Osório, Pelotas (2015).

Além dessa informação, os alvarás de funcionamento obtidos à prefeitura de Pelotas, foram consultados para o levantamento do registro fantasia de cada uma dessas revendas, bem como o lote, que em campo foi averiguado e confirmado, e por último a data de abertura de cada concessionária.

Entretanto, como a dinâmica desse ramo de comercialização e serviços é reproduzida e transformada continuamente, apenas no último trimestre de 2014 e início de 2015, identificou-se a abertura de mais três revendas autorizadas. A instalação da revenda Nissul (Renault), fez-se recentemente e em endereço próximo à avenida estudada, mais precisamente localizada na Av. Dr. Augusto Simões Lopes, 6, considerada inclusa pela proximidade e região de abrangência da centralidade, inserida na área de coesão desse ramo de atividade. As outras 2 revendas recentemente instaladas são a Marvel Premium (Ford) e a Felice (Jeep) que constam na tabela como posteriores ao 1º semestre de 2014, data em que os dados foram adquiridos do setor de Alvarás da Prefeitura.

Na análise de campo, averiguaram-se as unidades de revenda, comprovando a veracidade das informações cedidas pela prefeitura, sendo que os mesmos corriam risco de desatualização de cadastramento, alertado pelos próprios funcionários. Identificaram-se e foram confirmadas, as seguintes concessionárias condizentes com os dados dos alvarás (Fig. 23 - 33).

Figura 23



Figura 23- Panambra Pelotas. Loteamento nº 669.

Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 24

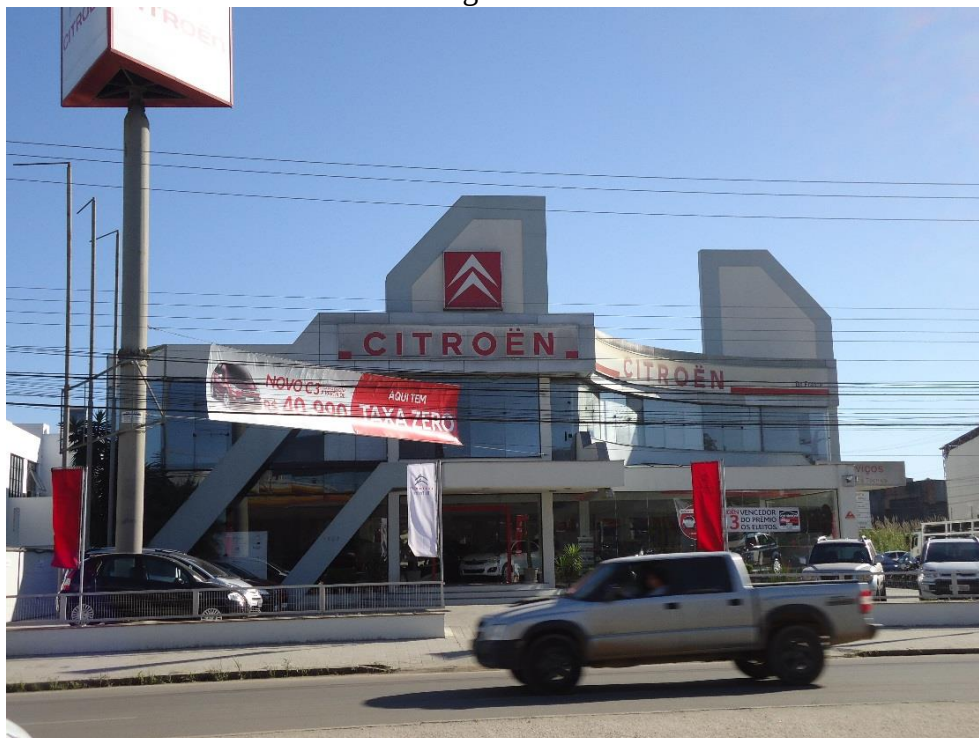


Figura 24- Concessionária Citröen, no loteamento nº1235.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 25



Figura 25- Concessionária Chevrolet, no loteamento nº1373.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 26



Figura 26- Concessionária Chery, loteamento nº 1429.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 27



Figura 27- Mitsubishi Motors Pelotas, Kyodai Motors, loteamento nº 1549.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 28



Figura 28- Toyota Lagoasul Veículos Ltda. loteamento nº 1733.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 29

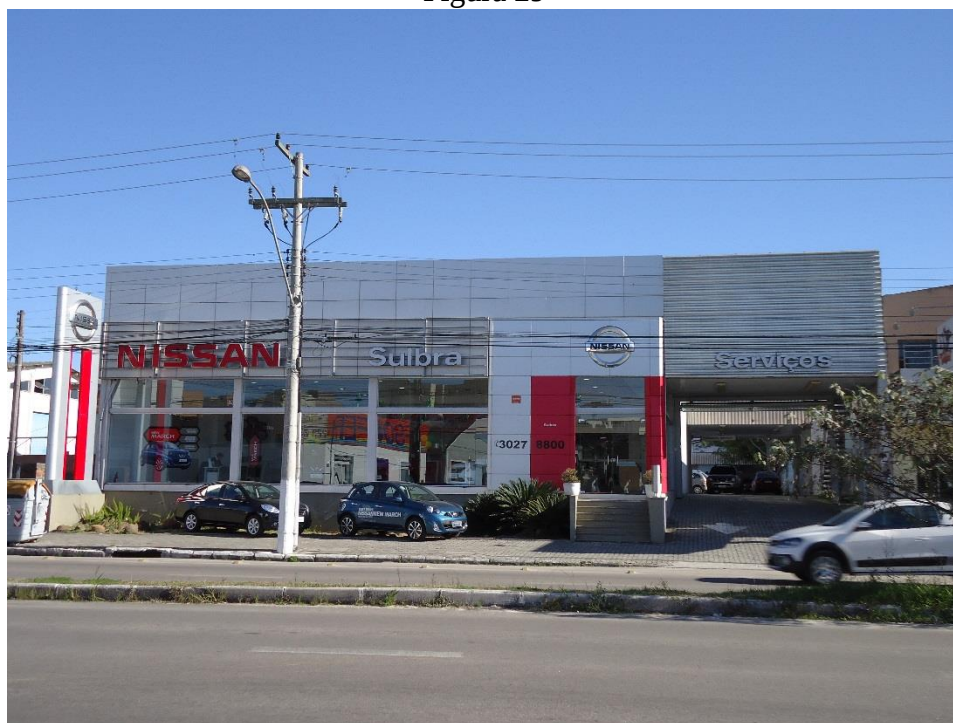


Figura 29- Sulbra Pelotas. Nissan. Loteamento nº 125.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 10/06/2014.

Figura 30



Figura 30- Ford, Marvel Premium. Loteamento nº 1797.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 11/04/2015.

Figura 31



Figura 31- Jeep, Felice. Loteamento nº 1831.
Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 11/04/2015.

Figura 32



Figura 32-Fiat, Felice. Loteamento nº 2981.

Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 11/04/2015.

Figura 33



Figura 33-Renault, Nissul. Av. Dr. Augusto Simões Lopes, nº 6.

Fonte: Imagem do acervo pessoal da autora 11/04/2015.

4 ANÁLISE DE DADOS

A partir dos dados do Setor de Alvarás da Prefeitura Municipal de Pelotas, estabeleceu-se um panorama do setor terciário, através da caracterização da Avenida Fernando Osório, mais especificadamente o setor de vendas de automóveis. A verificação dos dados provenientes de órgão público possibilitou a identificação mais detalhada da Avenida Fernando Osório, sobre o número de pontos do setor terciário que compõe o recorte espacial estudado, o ano de abertura das concessionárias para uma análise da evolução cronológica de formação da estrutura ao longo da avenida, e um paralelo entre o percentual de unidades de vendas de veículos automotores com o total de estabelecimentos terciários.

Com a análise detalhada do setor terciário local, disposta no capítulo 3, amplia-se o raio de abrangência da pesquisa para a Aglomeração Urbana do Sul no decorrer deste capítulo. Partindo do seu conceito e características, a inserção de Pelotas, e da área de estudo como emergente do cenário local, contribuem para a hipótese de forte e expressiva influência no contexto da rede urbana que é tecida pela AUSul, a facilitação da circulação local-regional dos produtos, expansão do alcance do setor terciário e ampliação dos fluxos e vias que possibilitam essa propulsão econômica da rede urbana no eixo Pelotas-AUSul.

De fato, estudar essa questão é de fundamental importância da ciência geográfica e na interpretação da realidade espacial e dinâmica na qual estamos inseridos. Porém, o processo de obtenção de dados e informações pelos grupos de pesquisas que se dedicam a estudar a temática do comércio ainda são dificultosos, o que demanda pesquisas na área para levantamentos dessa natureza, mais precisos, atuais e específicos. Sobre as visitas às concessionárias para tentativas de aplicação dos questionários semiestruturados e acesso aos dados quantitativos, somaram-se cinco saídas a campo com a devida identificação e tentativas de contato com pessoas capacitadas de fornecerem as informações e dados requisitados à pesquisa. Até a última tentativa, a receptividade, abertura para diálogo e encaminhamento para os gerentes administrativos, de vendas ou responsáveis pelos dados, foram uma experiência de persistência e determinação. A insistente busca pelas informações junto aos estabelecimentos de caráter privado foram determinantes para que se concluísse a proposta da pesquisa sem alterações em sua metodologia ou comprovação dos objetivos previamente traçados.

O estudo segue com o levantamento da frota de veículos no município de Pelotas, RS, e também de cada município que compõe a Região Sul, dados gerados pelo DETRAN. Também apresenta os resultados da aplicação das entrevistas às concessionárias, na busca por informações que dizem respeito ao raio de comercialização dos automóveis, dimensionando a área de abrangência de abastecimento do produto, correspondendo quantitativamente à demanda insurgente tanto em escala local, quanto nas proporções de municípios da AUSul, o que será explorado neste capítulo.

4.1 REDE DE INFLUÊNCIA DAS REVENDAS AUTORIZADAS DE AUTOMOVEIS

Atualmente, as facilidades de aquisição do veículo próprio fazem a indústria automobilística atingir altos níveis de vendas. Os gráficos abaixo mostram um panorama comparativo da frota existente entre Pelotas, Rio Grande do Sul e o Brasil, referente à comercialização de veículos de variadas espécies (Fig. 34). Notadamente, os automóveis se sobressaem nas três esferas.

Figura 34

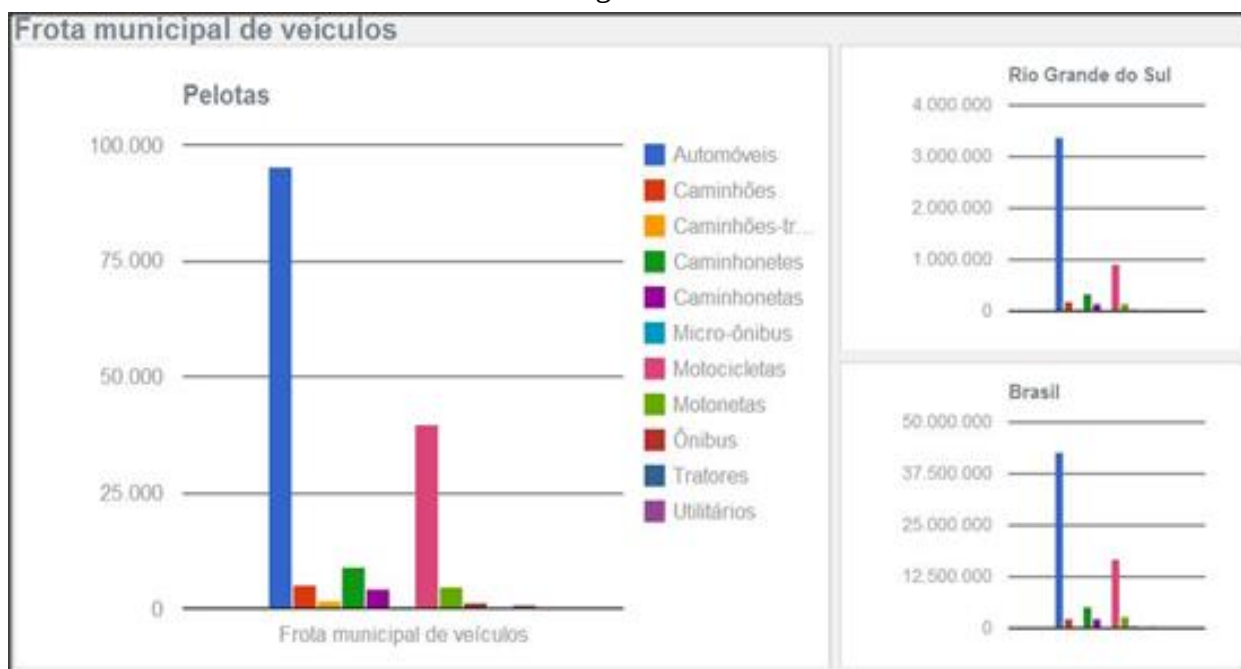


Figura 34: Gráfico da Frota municipal de veículos – Pelotas/ Rio Grande do Sul/ Brasil. Dados de 2012.
 Fonte: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php?lang=_ES&codmun=431440&search=rio-grande-do-sul%7Cpelotas%7Cinfogr%E1ficos:-frota-municipal-de-ve%EDculos%27> acessado em 04/02/2015.

Em uma análise mais aprofundada dos dados, verificou-se junto ao DETRAN, a base quantitativa, de mesma tipologia, dos veículos emplacados, porém por municípios que compõe a região Sul, de acordo com a regionalização estabelecida pelo COREDE (Fig. 35) Destaca-se que dos 429.837 veículos da Região Sul, 55% são Automóveis e 27% são Motocicletas, sendo que o município de Pelotas tem expressivo número da frota com 100.847 automóveis, um indício tanto de polo com elevado consumo de veículos, como concentrador de revendas e que atendem o próprio município e os demais do entorno.

Figura 35

Município	Sul							
	Automóveis	Camionetas e Caminhonetes	Motocicletas	Caminhões	Reboques	Ônibus e Microônibus	Tratores	Outros
Amaral Ferrador	1.306	208	940	140	44	34	1	2
Arroio do Padre	852	125	474	111	27	20	11	-
Arroio Grande	4.524	777	2.446	303	383	69	8	6
Canguçu	15.261	1.960	10.736	1.305	810	306	24	13
Capão do Leão	5.056	590	3.157	668	568	40	24	13
Cerrito	1.310	232	868	243	103	26	5	9
Chuí	1.965	293	396	216	209	18	-	4
Herval	1.550	347	602	119	102	26	2	2
Jaguarão	8.332	1.453	3.206	440	602	70	5	13
Morro Redondo	2.117	364	1.464	269	176	22	-	5
Pedras Altas	350	78	164	22	45	21	-	1
Pedro Osório	1.872	311	839	120	177	38	1	5
Pelotas	100.847	15.003	44.267	7.617	7.386	1.479	160	244
Pinheiro Machado	3.346	629	822	188	253	59	1	2
Piratini	4.322	681	1.987	302	222	156	1	-
Rio Grande	56.004	7.408	29.636	3.232	3.827	996	137	135
Santa Vitória do Palmar	8.322	1.510	4.883	739	865	78	8	13
Santana da Boa Vista	2.114	376	1.041	83	52	53	1	-
São José do Norte	3.732	669	2.627	382	211	90	2	9
São Lourenço do Sul	12.284	1.672	6.134	1.153	646	190	12	20
Tavares	1.229	244	487	150	82	27	2	-
Turuçu	852	139	486	142	83	22	1	-
Total da Região	237.547	35.069	117.662	17.944	16.873	3.840	406	496
%	55%	8%	27%	4%	4%	1%	0,1%	0,1%

Figura 35: Gráfico da Frota por tipo de veículo, na região Sul do RS. (Base Dez/2013).

Fonte: <<http://www.detrans.rs.gov.br/conteudo/27457/analise-das-regioes-do-rs>> acessado em 18/03/2015.

As listas obtidas junto às concessionárias detalham-se segundo a fabricante e o número de veículos, em cada mês, por cidade das referidas “praças” de produção. Este termo: “praças de produção” é a expressão adotada pelas concessionárias em sua classificação própria para averiguação das vendas, destinos dos produtos, configurando assim a rede de vendas. Ou seja, as praças de produção podem ser comparadas à polos, centros de distribuição e revendas de automóveis, em destaque na região, como abastecedoras dos municípios do entorno.

Durante as entrevistas, as referências sobre a rede de vendas eram calcadas nas “praças de produção” que subdividem a região incluindo 28 municípios no total e aglomeram-se entre as

cidades de Pelotas e Rio Grande como polos, ou seja, obtiveram-se dados da “Praça de Pelotas” e da “Praça do Rio Grande”, uma vez que os municípios que compõem a AUSUL também se encontram divididos entre as duas praças.

Embora a AUSUL seja composta por um número menor de municípios, o número total de vendas somente desse recorte ultrapassa a comercialização da praça de Rio Grande ou da praça de Pelotas, que contabilizam 5.829 e 11.738, respectivamente. A AUSUL possui um total de 12.551 veículos novos vendidos pelo fato de somarem as duas principais cidades de referência das duas praças de produção. (Fig. 36).

Figura 36

MUNICÍPIO	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	TOTAL 2014
Composição AUSUL – 12.551													
Pelotas	635	540	476	557	565	487	623	540	542	661	599	844	7.069
Arroio do Padre	6	1	4	4	6	6	1	8	6	7	1	4	54
Capão do Leão	20	22	14	20	11	18	20	20	20	27	19	19	230
Rio Grande	482	362	333	404	448	337	414	361	402	431	423	571	4.968
São José do Norte	32	18	16	23	21	13	12	19	12	20	16	28	230
Praça de RIO GRANDE – 5.829													
Rio Grande	482	362	333	404	448	337	414	361	402	431	423	571	4.968
São José do Norte	32	18	16	23	21	13	12	19	12	20	16	28	230
Santa V. do Palmar	42	40	42	40	29	48	39	47	26	48	31	38	470
Tavares	6	3	6	6	10	4	9	5	10	11	6	5	81
Chuí	6	6	8	13	10	9	4	7	2	1	5	9	80
Praça de RIO GRANDE	568	429	405	486	518	411	478	439	452	511	481	651	5.829
Praça de PELOTAS – 11.738													
Pelotas	635	540	476	557	565	487	623	540	542	661	599	844	7.069
Arroio do Padre	6	1	4	4	6	6	1	8	6	7	1	4	54
Capão do Leão	20	22	14	20	11	18	20	20	20	27	19	19	230
Tapes	17	8	6	19	16	12	24	10	22	12	14	17	177
Turuçu	6	2	3	4	1	7	4	3	4	4	7	2	47

Sentinela do Sul	4	6	3	3	5	5	7	9	5	6	2	2	57
São Lourenço do Sul	52	39	39	53	60	59	84	71	76	61	57	89	740
Piratini	14	14	13	11	12	15	26	7	13	16	15	18	174
Pedro Osório	8	8	5	7	6	10	5	8	6	10	4	13	90
Morro Redondo	9	9	8	8	4	6	7	5	3	3	7	3	72
Jaguarão	23	26	19	27	27	30	33	24	37	27	44	51	368
Herval	4	7	8	5	4	9	7	8	11	11	9	7	90
Dom Feliciano	14	6	14	7	6	6	10	10	8	12	14	4	111
Cristal	7	3	8	6	4	8	7	5	3	3	4	10	68
Chuívisca	1	1	5	2	6	6	1	2	9	3	4	4	44
Cerro Grande do Sul	18	9	8	11	7	10	23	15	9	16	6	14	146
Cerrito	6	5	1	2	4	3	2	4	5	3	3	12	50
Canguçu	39	47	32	45	36	42	42	65	58	52	36	52	546
Camaquã	96	82	86	100	98	75	97	81	105	95	94	109	1.118
Barra do Ribeiro	15	21	10	9	17	14	17	12	13	24	14	24	190
Arroio Grande	17	13	15	14	12	22	17	16	14	19	14	36	209
Arambaré	4	3	4	3	5	3	6	4	1	4	9	4	50
Amaral Ferrador	1	3	6	1	5	3	6	1	2	4	4	2	38
Praça de PELOTAS	1016	875	787	918	917	856	1069	928	972	1080	980	1340	11738

Figura 36: Número de veículos vendidos pelos municípios das Praças de Rio Grande e de Pelotas, e pela AUSul (por mês/Total 2014).

Fonte: Elaborado por GLUSZEVICZ, A. C. Dados obtidos em entrevistas às revendas autorizadas de veículos na Av. Fernando Osório, Pelotas (2015).

O indicador analisado corrobora com o fato da polaridade de Pelotas como destaque nas vendas de veículos, mas também, explica o fato da notoriedade da Aglomeração insurgente do Sul como centralizadora e, ao mesmo tempo, rede de influência na comercialização de veículos pelas revendas autorizadas. Dessa forma, contribui-se na distribuição dos produtos, não somente nas mediações do município ou da AUSul, como também dos 28 municípios que, segundo a tabela, são integrantes desta rede de comercialização. (Fig. 37 e 38).

Figura 37

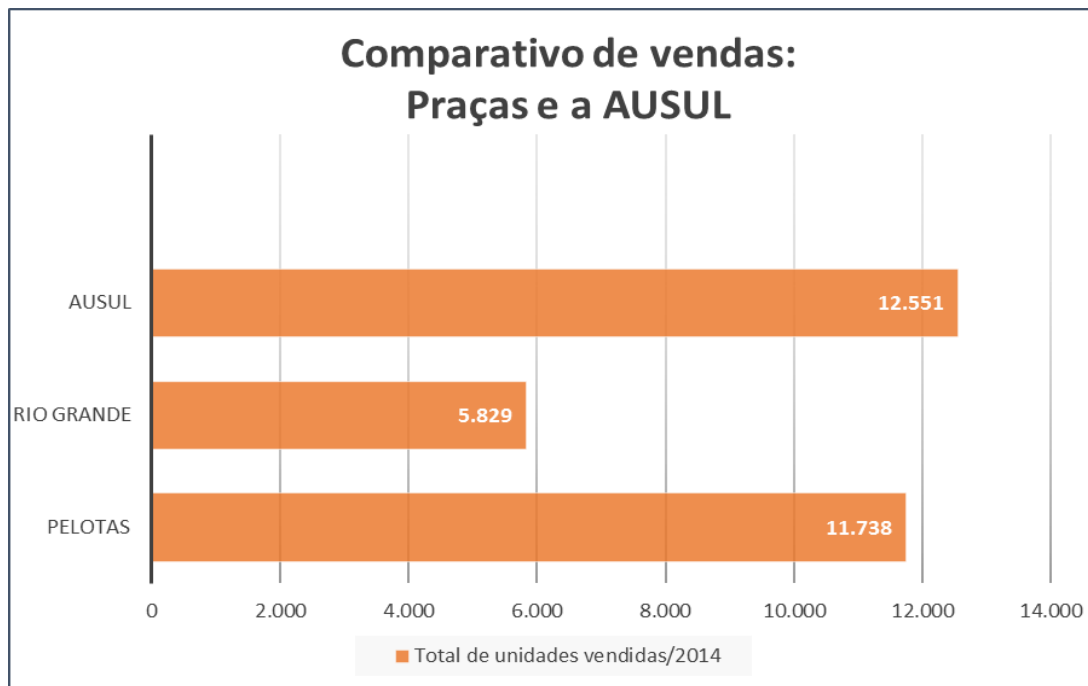


Figura 37: Comparativo de vendas (Total 2014) das Praças de Rio Grande, Pelotas, e AUSul.
 Fonte: Elaborado por GLUSZEVICZ, A. C. Dados obtidos em entrevistas às revendas autorizadas de veículos na Av. Fernando Osório, Pelotas (2015).

Figura 38

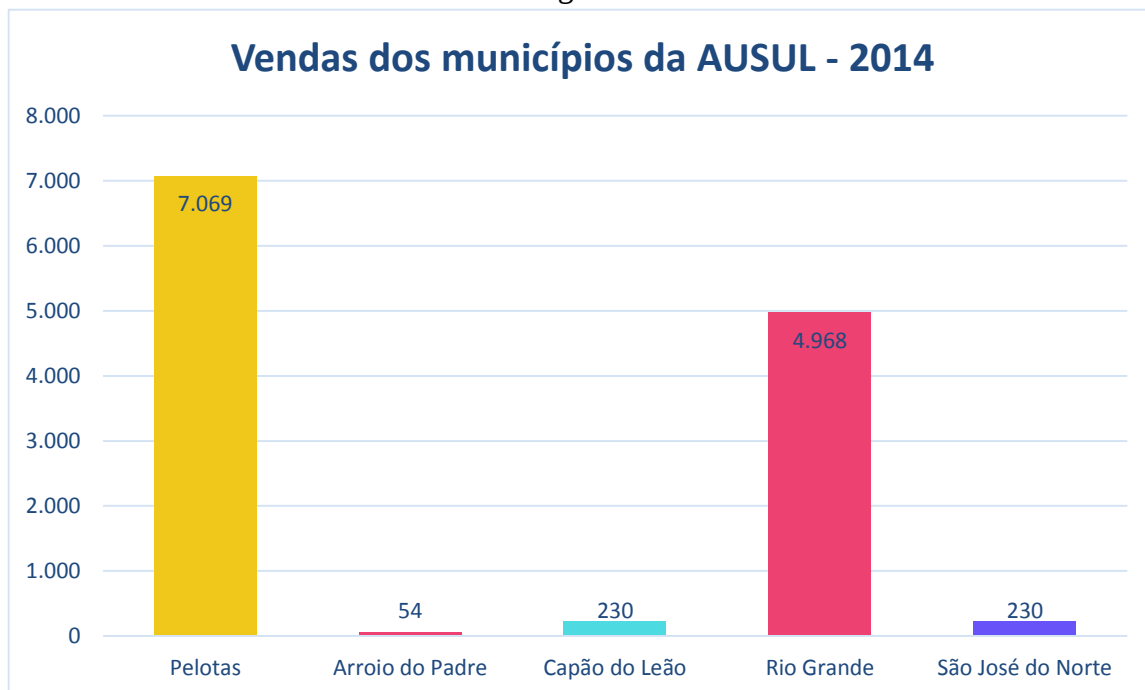


Figura 38: Vendas dos municípios da AUSul – 2014.
 Fonte: Elaborado por GLUSZEVICZ, A. C. Dados obtidos em entrevistas às revendas autorizadas de veículos na Av. Fernando Osório, Pelotas (2015).

Além do número de vendas realizadas por município, os dados obtidos permitiram destacar as vendas efetuadas pelo município de Pelotas, foco desta pesquisa como polo concentrador de vendas em destaque na região, uma vez que assume a distribuição e venda de 27 municípios incluídos em sua área de abrangência. As vendas de automóveis no município de Pelotas, no ano de 2014, totalizaram 7.069 unidades (Fig. 39), com destaque para o mês de dezembro com 844 veículos comercializados. Aqui cabe observar que o mês de dezembro é marcado pelo número superior de vendas em alguns dentre os municípios da pesquisa, porém, os motivos para a ocorrência de tal efeito podem variar entre ações ou promoções para potencializar as vendas, bem como, aumento de renda dos consumidores em vista do final de ano.

Figura 39

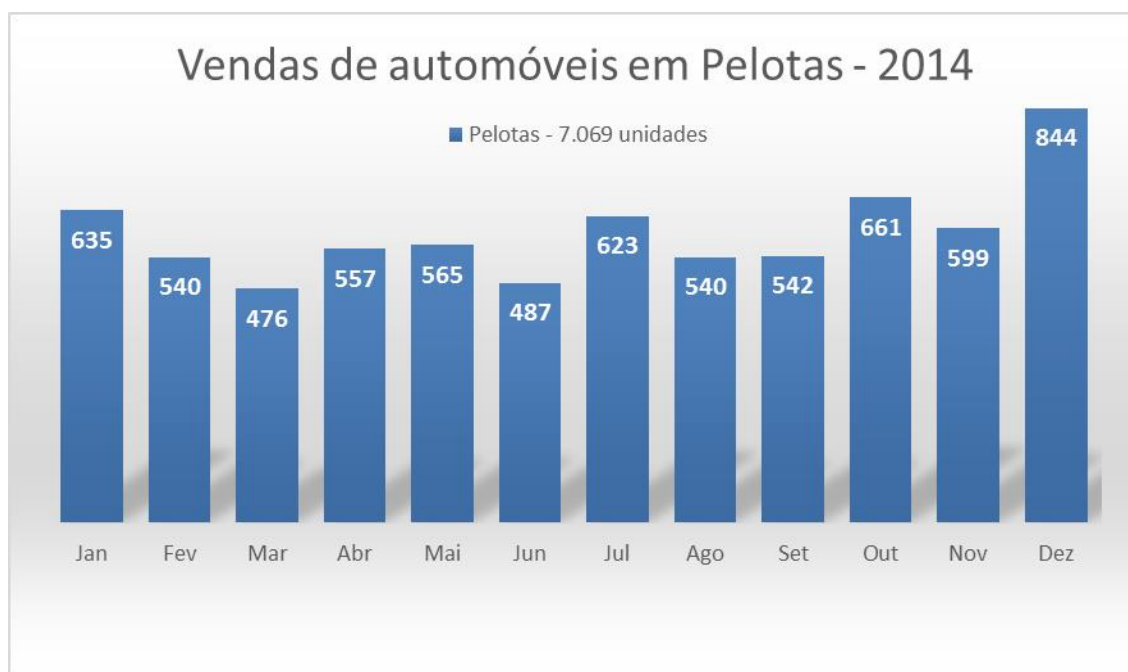


Figura 39: Vendas de automóveis em Pelotas - 2014.

Fonte: Elaborado por GLUSZEVICZ, A. C. Dados obtidos em entrevistas às revendas autorizadas de veículos na Av. Fernando Osório, Pelotas (2015).

Com maior detalhamento, averiguaram-se quais são as fabricantes de veículos que se encontram localizadas no decorrer da Av. Fernando Osório. Também se obteve o número de unidades vendidas de cada uma dessas marcas. Notavelmente, a General Motors tem suas vendas superiores às demais fabricantes com 1.315 unidades vendidas, o que corresponde a

18,6% do total de automóveis comercializados em todo o município. Em seguida, a fábrica da Ford com 15,8% e a Renault com 12,6% de veículos vendidos. Com menos de 1% de unidades vendidas estão a Nissan, Honda e a Jeep, com apenas 2 veículos, recentemente instalada e em atividade na Av. Fernando Osório (Fig. 40).

Figura 40

Veículos comercializados pelas revendas da Av. Fernando Osório em 2014		
Fabricantes	Unidades Vendidas	%
GM	1.315	18,6%
FORD	1.117	15,8%
Renault	891	12,6%
Fiat	888	12,6%
VW	763	10,8%
Toyota	344	4,9%
Citröen	185	2,6%
Chery	130	1,8%
Mitsubishi	86	1,2%
Nissan	60	0,8%
Honda	54	0,8%
Jeep	2	0,0%
TOTAL	5.835	82,5%
<i>Porcentagem total de 100% do município de Pelotas</i>		

Figura 40: Veículos comercializados pelas revendas da Av. Fernando Osório em 2014.

Fonte: Elaborado por GLUSZEVICZ, A. C. Dados obtidos em entrevistas às revendas autorizadas de veículos na Av. Fernando Osório, Pelotas (2015).

Confirmando mais uma hipótese do por que da concentração dos estabelecimentos dessa atividade terciária nesta avenida, além do acesso principal desta via ao centro da cidade, sua ligação à capital do Estado e a estrutura que ela possui, há a hipótese da necessidade de área de superfície considerável, que comporte estabelecimentos com demanda maior de espaço para exposição dos produtos à venda. Esse é o caso do ramo de atividade de automóveis no comércio, verificado ao longo da avenida, pois as áreas chegam a atingirentre 1.500m² com a Kyodai

(Mitsubish) até 13.200m² da concessionária Uvel (GM) e 27.860m² da concessionária Felice (Fiat).

Outra consideração importante em análise da tabela é a porcentagem de 82,5% que se encontram concentradas somente na Av. Fernando Osório, recorte da pesquisa, restando 17,5% de concessionárias em funcionamento distribuídas em outras áreas do município. Esse dado pesquisado confirma uma hipótese inicial deste trabalho, que é a coesão e centralização dos estabelecimentos de revendas autorizadas de veículos ao longo desta Avenida.

A organização desses dados gerou o mapa que representa tanto a localização das concessionárias na avenida com destaque ao lote em que se endereçam, quanto à área que ocupam, considerando também, as linhas das quadras que tangenciam a avenida (Fig. 41).

A hipótese leva em conta também que, se não fosse essa polaridade comercial exercida por Pelotas, certamente o número de revendas autorizadas existentes nessa cidade poderia ser incompatível se fosse voltada somente aos munícipes pelotenses.

Este trabalho com a localização das concessionárias confirma a hipótese de constituição de uma nova centralidade terciária, no sentido centro-periferia, com a formação de uma mancha da espacialização no que diz respeito às concessionárias, marcando assim, o surgimento de uma funcionalidade específica que se destaca na avenida em estudo. Essa hipótese nos permite ressaltar que o setor terciário, mais precisamente relacionado às revendas de automóveis, é fortemente consolidado no local, embasado também na localização da área da pesquisa como uma das principais vias de acesso à cidade, o que tem motivado o crescimento e expansão da rede urbana a partir da centralidade de Pelotas em oferecer um produto aliado a um serviço autorizado pela fábrica sobre os automóveis.

Figura 41

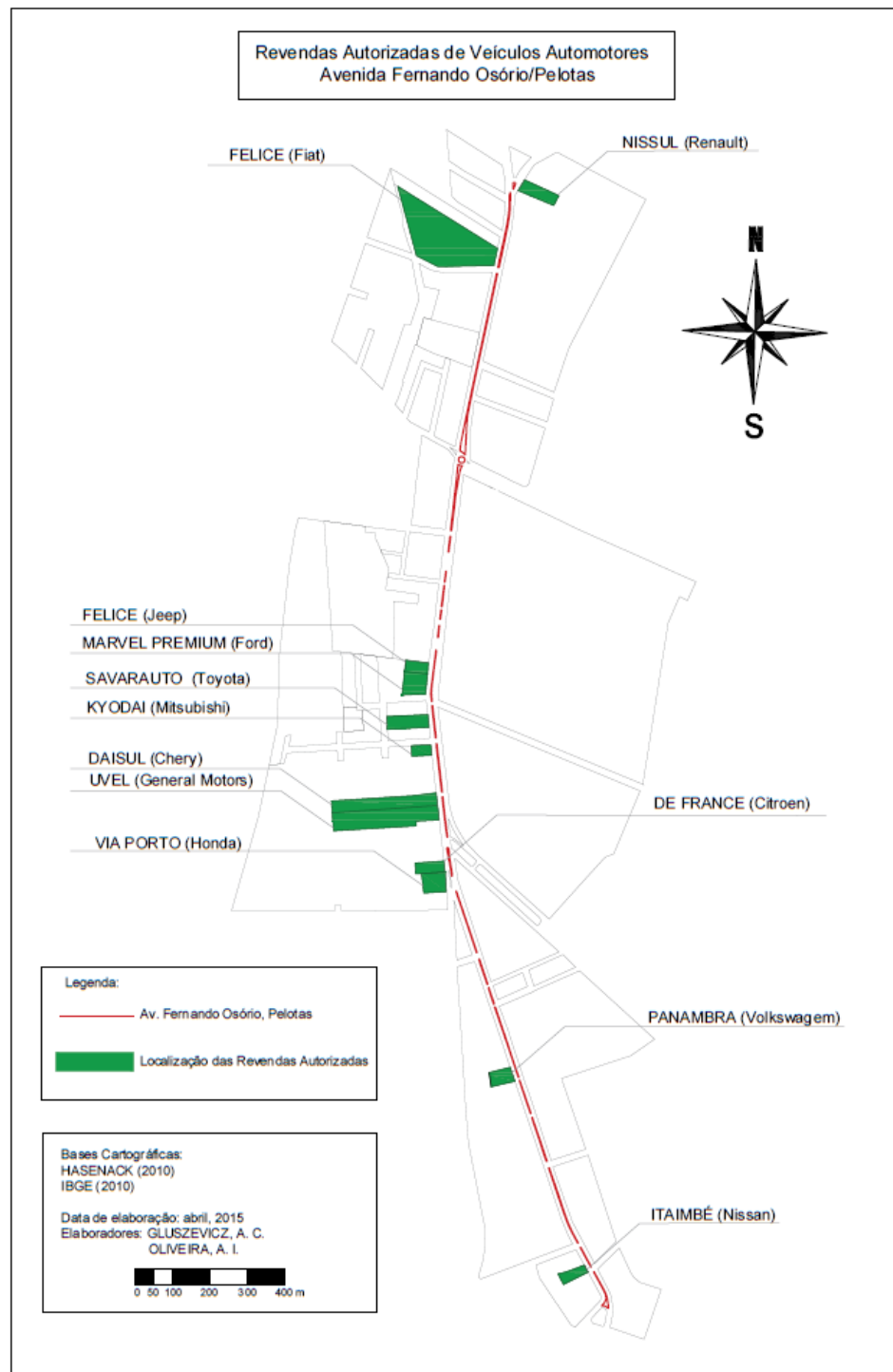


Figura 41: Revendas Autorizadas de Veículos Automotores na Avenida Fernando Osório/Pelotas.

Fonte: Elaborado por GLUSZEVICZ, A. C.; OLIVEIRA, A. I. Dados obtidos em entrevistas às revendas autorizadas de veículos na Av. Fernando Osório, Pelotas (2015).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados permitem contemplar a relação de integração comercial nas esferas da centralidade urbana e rede urbana, estudada na Av. Fernando Osório, Pelotas e municípios que compõem a Aglomeração Urbana do Sul e que constituem a rede de influência na comercialização de veículos automotores. Esta relação não é encontrada de forma direta na literatura pertinente, porém, as evidências espaciais de reprodução do espaço urbano que contém esses elementos são claras, conforme exposto no decorrer do trabalho.

A expansão da área física da cidade insurgiu do crescimento demográfico e motivou o desenvolvimento de uma reestruturação da organização espacial terciária, direcionando para uma ocupação urbana centro-periferia com o surgimento de novas centralidades comerciais, vias e fluxos que comportam o crescimento e acessibilidade urbanos. Esta investigação de caráter quantitativo é baseada nas concessionárias como indicador da rede de influência tecida pela comercialização, pois sua distribuição abastece a AUSul, como recorte espacial de referenciado cenário local, bem como uma área mais ampla composta por mais municípios vizinhos.

Com vistas a referenciar a reflexão, mas longe de esgotá-la, o capítulo 2 apresenta uma breve revisão da literatura voltada para os conceitos de centralidade e rede urbana, como base para o entendimento da dinâmica de fluxo, distribuição e circulação dos produtos estudados ao longo da pesquisa, o veículo automotor. A rede urbana reflete, em grande medida, o nível de integração dos sistemas produtivo, distributivo, financeiro do espaço urbano. Esta rede, segundo Corrêa, também exerce influência sobre a forma como esses sistemas se organizam no espaço por meio do papel ou funcionalidade enquanto polos organizadores dos processos de relação e dependência entre os centros urbanos, outro conceito fundamental desta análise que, como Christaller ressalta, são os pontos nodais de comunicação e interdependência que tecem a rede urbana.

As concepções de centralidade comercial e rede urbana de difusão no meio geográfico, que compõe a Fundamentação Teórica do capítulo 2, refletem na ampliação da malha urbana pelotense, sendo alvo de dinâmico e complexo processo de transformação. Portanto, a reflexão sobre esses conceitos e sua relação de importância na constituição dessa estrutura de rede no

ambiente urbano torna-se fundamental visto a compreensão do fenômeno urbano averiguado na pesquisa. A interligação, ou interação estabelecida pela amplitude da rede urbana, caracterizada pela circulação, distribuição comercial dos produtos, possui uma logística estruturada para potencializar o abastecimento e responder a demanda de consumo de Pelotas, Rio Grande e demais municípios que compõe a área integrante. Isso é construído através da conexão dos pontos fixos que compõem e interagem na rede. Esses nódulos correspondem aos municípios e a capacidade de inserção no mercado de consumo dos veículos.

A questão da mobilidade urbana torna-se algo inerente ao se tratar do contexto contemporâneo brasileiro dos automóveis, como demonstra o subcapítulo 2.3 sobre o Espaço do Automóvel. O foco de pesquisa prioriza a definição dos automóveis como sinalizador da extensão da rede urbana, sua comercialização que, de fato, tem registrado crescimentos e se alastrado, para assim, comprovar a relação que existe às revendas de automóveis e até onde podem atingir suas atividades na área delimitada pela AUSul.

Sobre a Metodologia, além da busca por dados quantitativos dos Alvarás de Funcionamento da Prefeitura para obtenção de localização precisa dos estabelecimentos para a averiguação da centralidade comercial, outra fase importante da pesquisa foram as entrevistas diretamente às concessionárias. Dentre os muitos indicadores que poderiam ser utilizados para a comprovação da rede urbana de influência de Pelotas como polo terciário do extremo Sul, optou-se pelas Revendas Autorizadas devido ao fenômeno de concentração gerada na avenida, e sua visibilidade, em se tratando de comércio de veículos. Assim, as concessionárias, atuam como apontador do crescimento e configuração da rede urbana de influência, exercida por Pelotas na Aglomeração Urbana do Sul e demais municípios, na comercialização de automóveis.

Referente ao capítulo 3, das Atividades Comerciais e sua Espacialização, variadas escalas foram delineadas conforme as demandas emergentes. Primeiramente, os recortes espaciais da Avenida Fernando Osório devido a coesão e concentração das revendas, o município de Pelotas como polo do setor terciário na região e município abrangido pela AUSul, a Aglomeração Urbana que se tornou o auge de discussões sobre seu reconhecimento como tal categoria econômica e juridicamente, em virtude de sua visibilidade e importância crescente para a região Sul do estado do Rio Grande do Sul. Porém, o andamento da pesquisa demandou a inserção de duas delimitações de município diferentes, que vão além dos 5 municípios da AUSul,

como sugeria a hipótese também confirmada, mas também um raio que se expande além da Aglomeração Urbana, incluindo os 27 municípios da denominada Praça de Pelotas e os 5 municípios abrangidos pela Praça de Rio Grande.

Apesar da AUSul ser constituída pelos municípios de Capão do Leão, Arroio do Padre, São José do Norte, Pelotas e Rio Grande, os dois principais pontos deste recorte formam o eixo Pelotas- Rio Grande. O número total de unidades vendidas pela AUSul ultrapassa a comercialização da Praça de Rio Grande ou da Praça de Pelotas, que somam 5.829 e 11.738 respectivamente. A AUSul possui um total de 12.551 veículos novos vendidos pelo fato da soma das duas principais cidades de referência responsáveis pelas maiores vendas das duas praças.

No capítulo 4 da Análise dos Dados, um dos resultados obtidos foi a confirmação da centralidade comercial da área de estudo, constituída de forma independente, pois demonstrou autonomia com relação ao espaço urbano central e tradicional pelotense, devido a composição comercial, principalmente varejista de forma diversificada, afirmada pela classificação dos cadastros de alvarás de funcionamento.

De fato, a centralidade terciária emergente na Avenida Fernando Osório, Pelotas, RS, caracterizada como uma das principais vias de acesso ao centro da cidade, é um lócus promissor à expansão da malha urbana pelotense devido a disposição de expansão da cidade para o Norte e Noroeste do centro da cidade, e pela sua estrutura e áreas favoráveis a instalação de estabelecimentos do setor terciário que necessitam de área de superfície ampla pela demanda maior de espaço que comporte os produtos para exposição. Confirma-se assim, a hipótese da concentração dos estabelecimentos desse ramo de atividade comercial, verificado ao longo da avenida, pois as áreas chegam a atingir entre 1.500m² com a Kyodai (Mitsubish) até 13.200m² da concessionária Uvel (GM) e 27.860m² da concessionária Felice (Fiat), comprovado pela figura 40 e o mapa 41, com a disposição da área ocupada por cada estabelecimento.

A pesquisa com a localização das concessionárias comprova a constituição de uma nova centralidade terciária, com sentido centrípedo, com uma reprodução do espaço urbano aparada na instalação de concessionárias que, tanto transformam essa centralidade comercial ocupada, quanto influenciam diretamente a rede comercial. A funcionalidade específica que exercem as revendas se destaca na avenida, consolidam-se no local e reforçam o setor terciário, fomentando

o crescimento e expansão da rede urbana a partir da centralidade de Pelotas em ofertar um bem de consumo aliado a um serviço autorizado pelas fábricas às revendas.

Como a dinâmica desse ramo de comercialização é caracterizada pela reprodução do espaço urbano, o caso estudado e acompanhado permitiu perceber as demandas e exigências de mercado gerando, apenas no último trimestre de 2014 e início de 2015, a abertura de mais 3 revendas autorizadas e ampliações de revendas já existentes, comprovando o desenvolvimento do ramo de atividade terciária.

Por fim, as considerações finais atuam como fechamento de uma pesquisa que se encerra neste espaço temporal, mas que continua adquirindo a expressão da complexa dinâmica urbana de forma a transformar-se e adaptar-se à diversos fatores que interagem e integram o espaço urbano ou a rede maleável, flexível, contínua e descontínua concomitantemente, num processo de construção sutil e impactante no palco das ações e reações urbanas.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. (org.) **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009.

Aglomeração Urbana ou Região Metropolitana. O que somos? **Jornal Diário Popular**. <http://www.diariopopular.com.br/tudo/index.php?n_sistema=3056&id_noticia > acessado em abril de 2014.

Aglomerações Urbanas. **Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul**. <http://www.scp.rs.gov.br/atlas/conteudo.asp?cod> >. Acessado em maio de 2014.

ALONSO, José Antônio Fialho. A emergência de Aglomerações não metropolitanas no Rio Grande do Sul. **Revista FEE**, v. 37, n. 3 (2009). Disponível em <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/issue/view/154>>. Acessado em abril de 2014.

As primeiras estradas brasileiras. <www2.camara.leg.br/camaranoticias/radio/materias/REPORTAGEM-ESPECIAL/330615-ESPECIAL-RODOVIAS--AS-PRIMEIRAS-ESTRADAS-BRASILEIRAS.html>. Acessado em junho de 2014.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 6023. **Informação e documentação: referências - elaboração**. Rio de Janeiro: ABNT, 2000.

BALSAS, Carlos José Lopes. **Urbanismo comercial em Portugal e a revitalização do centro das cidades**. Lisboa: Ministério da Economia, 1999.

BARATA SALGUEIRO, Teresa. “A Cidade e o Comércio nos finais do século”; Fórum **Comércio, Cidade e Qualidade de Vida**. Lisboa. DGCC/DGOTDU, 1999. (p. 22-27).

BARATA SALGUEIRO, Teresa. Novas formas urbanas de comércio. In: **Finisterra**, XXIV: 151 – 217, 1989.

BARATA SALGUEIRO, Teresa. **Do comércio à distribuição. Roteiro de uma mudança**. Oeiras: Celta, 1996.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. 2. ed. Lisboa: Gulbenkian, 1997.

BIANCHETTI, Lucídio; MACHADO, Ana Maria Netto (org) **A Bússola do Escrever: Desafios e estratégias na orientação e escrita de teses e dissertações**. 2 ed Florianópolis: Ed. Da UFSC; São Paulo: Cortez, 2006.

CACHINHO, Herculano. "L'urbanisme commercial: um instrument au service de l'aménagement des activités commerciales." In: BARATA SALGUEIRO, Teresa (org). **Commerce, aménagement et urbanisme commercial**. Lisboa: GECIC, 1992. (247 – 260).

CACHINHO, Herculano. **Centros Comerciais em Lisboa: os novos espaços de consumo**. Lisboa : Gepe, 1991.

CACHINHO, Herculano. **O comércio Retalhista Português. Pós-Modernidade, Consumidores e Espaço**. Lisboa: Gabinete de Estudos e Prospectiva Económica. Ministério da Economia (GEPE), 2002.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos. O que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Nobel, 1992.

CNAE 2.1 – **Classificação Nacional de Atividades Econômicas**. Disponível em <http://www.cnae.ibge.gov.br/estrutura.asp> acessado em 06 de maio de 2011.

CARRO & CIDADE, **Jornal**. Ano 27, Nº 490. Impressão: Gráfica Diário Popular. Fevereiro/1/2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2006.

_____. Repensando a teoria das localidades centrais. In: CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

_____. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. **As redes de localidades centrais nos países subdesenvolvidos**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, ano 50, n.1, p.61-83, jan./mar.1988.

DETRAN/RS – **Departamento de Trânsito do RS**. Disponível em <http://www.detran.rs.gov.br/conteudo/27457/analise-das-regioes-do-rs> acessado em 18 de março de 2015.

FEE – **Fundação Estadual de Estatística e Economia, Relatório de 2004**. Disponível em http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content_detalhe.php.pelotas acessado em 12 de junho de 2011.

FENABRAVE – **Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores**. Disponível em <http://www.fenabrave.org.br/> acessado em 20 de abril de 2015.

FERNANDES, José Alberto Rios. **Porto. Cidade e comércio**. Porto:Arquivo Municipal, 1997.

_____. **Urbanismo Comercial – A Experiência Portuguesa**. Revista da Faculdade de Letras, X/XI, 1994-95. (105-125).

_____. **Porto: Cidade e Comércio**. Tese de Doutorado. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993.

GLUSZEVICZ, Ana Cristina; BORGES, Emilene Silveira; et. al. **Composição e Organização Espacial do Comércio e Serviços no Bairro Simões Lopes, Pelotas - RS**. In: Sidney Gonçalves Vieira (Org.). *Caderno de Estudos Urbanos e Regionais - Comércio e Consumo Urbano*. 1 ed. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária - UFPel, 2009, v. 1, p. 73-77.

GEORGE, Pierre. **Diccionario Akal de Geografía**. Madrid: Akal Ediciones, 2004. p. 101-102.

IBGE – Instituto Brasileiro de Pesquisa e Estatística. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> acessado em 15 de junho de 2011.

_____. **Regiões de influência das cidades 2007.** (REGIC 2007). Rio de Janeiro, 2008.

_____. **Rede de influência das cidades.** Rio de Janeiro, 1993.

ITEPA – Hierarquização Comercial do Município de Pelotas em relação aos outros Municípios da Zona Sul. Disponível em <http://www.bancodedadoszonasul.com.br/content/?secao=banco-de-dados&id=19> acessado em 12 de junho de 2011.

JOHNSTON, Ronald John; *et al.* **Dicionário Akal de Geografia Humana.** Barcelona: Akal Ediciones, 2000. p. 69, 96.

Projeto de Lei que cria a Região Metropolitana de Pelotas gera polêmica. **Jornal Agora.** <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/print.php?id=49460> > acessado em maio de 2014.

LAVILLE, Christian; DIONNE, Jean. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas** (tradução Heloisa Monteiro e Francisco Settineri). Porto Alegre: Artmed; Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

MARTINS, Gilberto de Andrade. **Manual para elaboração de monografias e dissertações.** 3 ed, São Paulo: Atlas, 2007.

MITCHELL, William J; BORRONI-BIRD, Christopher E; BURNS, Lawrence D. **A reinvenção do automóvel: mobilidade urbana pessoal para o século XXI.** Tradução de Eric R. R. Heneault. São Paulo: Alaúde Editorial, 2010.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS. **Plano Local de Habitação de Interesse Social** (Diagnóstico- 2ª etapa) Secretaria da Cidadania e Faculdade de Arquitetura e Urbanismo: Pelotas, novembro de 2012.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; HALAL, Guilherme Afonso. Novos Recortes Territoriais e Aglomerações Urbanas no Sul do Brasil. **Scripta Nova: Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales.** Universidad de Barcelona. Vol. IX, núm 194 (111), 1 de agosto de 2005.

_____. **Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil.** Tese de Doutorado sob a Orientação do Dr. Horacio Capel. Barcelona, junho de 2002.

_____. Região Metropolitana ou Aglomeração Urbana? In.: **Revista eletrônica: e-metropolis.** nº 15, ano 4, dezembro de 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A B C do Desenvolvimento Urbano**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

SUERTEGARAY, D. **O espaço geográfico uno e múltiplo**. Scripta Nova. Barcelona, n. 93, 2001.

VARGAS, Heliana Comim. **O Comércio Varejista e Políticas Urbanas**. São Paulo: Ed. Sinopses, 2000. (20-30).

VIEIRA, Sidney Gonçalves. **Espaço terciário. O lugar, a arquitetura e a imagem do comércio**. São Paulo: SENAC, 2001. (49 – 90).

_____. **A fragmentação social do espaço urbano. Uma análise da (re) produção do espaço urbano em Pelotas, RS**. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: PROPUR/FAUrb/UFRGS, 1997.

_____. **O centro vive. O espetáculo da revalorização do centro de São Paulo**. Tese de Doutorado. Rio Claro: Geografia, 2002.

_____. PEREIRA, Óthon Ferreira & DE TONI, Jakcson Silvano. **Evolução urbana de Pelotas: Um estudo metodológico**. In: Núcleo de Documentação Histórica da UFPel. *História em Revista*. N. 1. Pelotas: UFPEL, 1994. (21 - 34).

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

ANEXOS