

ANÁLISE DOS SUBCENTROS URBANOS EM VOTUPORANGA-SP: UM ESTUDO DE CASO DO BAIRRO DA ESTAÇÃO

ANALYSIS OF URBAN SUBCENTERS IN VOTUPORANGA-SP: A CASE STUDY OF THE ESTAÇÃO NEIGHBORHOOD.

Janaína Andrea Cucato¹
Julia Rodrigues de Abreu²
Caio Eduardo da Silva³
Millena Fernandes Ciconi⁴

Resumo

Este artigo analisa o subcentro do bairro da Estação, em Votuporanga-SP, buscando entender suas características urbanas, sociais e econômicas e o papel que desempenha na organização da cidade. A pesquisa foi desenvolvida a partir de observações *in loco*, análise de mapas, imagens de satélite, referências teóricas e comparação com outros estudos. O trabalho faz parte da disciplina Projeto de Urbanismo III, na qual, além do espaço intraurbano de Votuporanga, também foram discutidas questões urbanas em uma escala regional, permitindo compreender como problemas locais se conectam a dinâmicas mais amplas. Os resultados mostram que o bairro da Estação, apesar de ser predominantemente residencial, funciona como um subcentro local, combinando elementos históricos, como a presença da ferrovia, com atividades comerciais e serviços básicos. A análise reforça a importância da policentralidade como estratégia de planejamento urbano para cidades de diferentes escalas.

Palavras-chave: Subcentro, Bairro da Estação, Votuporanga-SP, Policentralidade, Planejamento urbano.

Abstract

This article analyzes the subcenter of the Estação neighborhood in Votuporanga-SP, seeking to understand its urban, social, and economic characteristics and the role it plays in the city's organization. The research was developed from on-site observations, map analysis, satellite images, theoretical references, and comparison with other studies. The work is part of the Urban Planning Project III course, which, in addition to the intra-urban space of Votuporanga, also discussed urban issues on a regional scale, allowing for an understanding of how local problems connect to broader dynamics. The results show that the Estação neighborhood, despite being predominantly residential, functions as a local subcenter, combining historical elements, such as the presence of the railway, with commercial activities and basic services. The analysis reinforces the importance of polycentricity as an urban planning strategy for cities of different scale.

Keywords: Subcenter, Estação neighborhood, Votuporanga-SP, Polycentricity, Urban planning.

¹ Centro Universitário de Votuporanga - UNIFEV, <https://orcid.org/0000-0003-3971-4476>,
jcucato@gmail.com

^{2 3 4} Centro Universitário de Votuporanga - UNIFEV

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como foco o estudo dos subcentros urbanos no município de Votuporanga-SP, com destaque para o bairro da Estação, reconhecido como um subcentro ainda em processo de consolidação. O estudo baseia-se na compreensão teórica sobre centro e centralidade urbana apresentada por Barreto (2010). O tema torna-se relevante diante da necessidade de compreender como a formação desses subcentros influencia a organização urbana da cidade, com ênfase na mobilidade urbana e na dinâmica social e econômica local.

Votuporanga é um município brasileiro formado pela sede e pelo distrito de Simonsen. Está situado na região noroeste do estado de São Paulo amplamente estudada pelo geógrafo Pierre Monbeig (1984), e integra a região administrativa de São José do Rio Preto. Segundo dados do IBGE de 2022, sua população é de aproximadamente 96.634 habitantes, com estimativa de 100.568 habitantes para 2025. O município conta ainda com uma área de 420,703 km².

Segundo CUCATO (2015) a história de Votuporanga iniciou-se em 1936, quando a Companhia Agrícola Francisco Schmidt S/A quitou suas dívidas com a empresa alemã Theodor Wille & Cia, entregando, como forma de pagamento, duas glebas de terra, sendo uma delas a Fazenda Votuporanga. Em 1937, a empresa retalhadora loteou as áreas e enviar engenheiros para “organizar” a formação de uma nova vila. Em 14 de março do mesmo ano, durante a busca pelo local ideal para a vila, foi encontrada uma placa com o antigo nome da fazenda, e assim foi escolhido o nome Votuporanga (Votu = ar, brisa; Poranga = belo, bom, bonito). A vila foi inaugurada em 8 de agosto de 1937, mas somente em 1945 foi elevada à categoria de cidade e município, tendo como primeiro prefeito Francisco Vilar Horta.

A instalação da Estrada de Ferro Araraquarense em 1945, posteriormente administrada pela Fepasa, contribuiu para o desenvolvimento econômico da cidade, facilitando a circulação de pessoas e mercadorias. Atualmente, a economia de Votuporanga é marcada pela presença de indústrias, destacando-se especialmente o setor moveleiro.

Efetivamente, a zona de expansão norte replicou ampliadamente a tensão centro-periferia presente na estruturação urbana ocorrida entre as décadas de 40 e 70, quando a formação de uma pequena economia de aglomeração na região do Patrimônio Velho (correspondente ao centro histórico) polarizou crescentemente as atividades mais dinâmicas e atraiu as camadas de alta renda para seu entorno, relegando paulatinamente a região da Estação Ferroviária (núcleo econômico e residencial primevo) a funções urbanas mais secundárias. (RODRIGUES, 2006, p. 114)

O município apresenta uma população em crescimento, com infraestrutura urbana consolidada e serviços essenciais de educação e saúde. A cidade mantém forte identidade cultural e histórica, marcada principalmente pelo papel do desenvolvimento ferroviário, tema discutido por Matos (1974), que contextualiza a importância das ferrovias na formação urbana

paulista. O desenvolvimento urbano do município iniciou-se no sentido centro-sul; entretanto, o primeiro subcentro consolidado encontra-se na região norte da cidade. A região sul configura-se como o segundo subcentro mais claramente definido, abrangendo toda a área sul, incluindo o Fórum, a Avenida Prestes Maia e a Estação Ferroviária. A ocupação da zona sul teve início por volta de 1950 e já estava consolidada na década de 1970, como ilustrado na Figura 1.

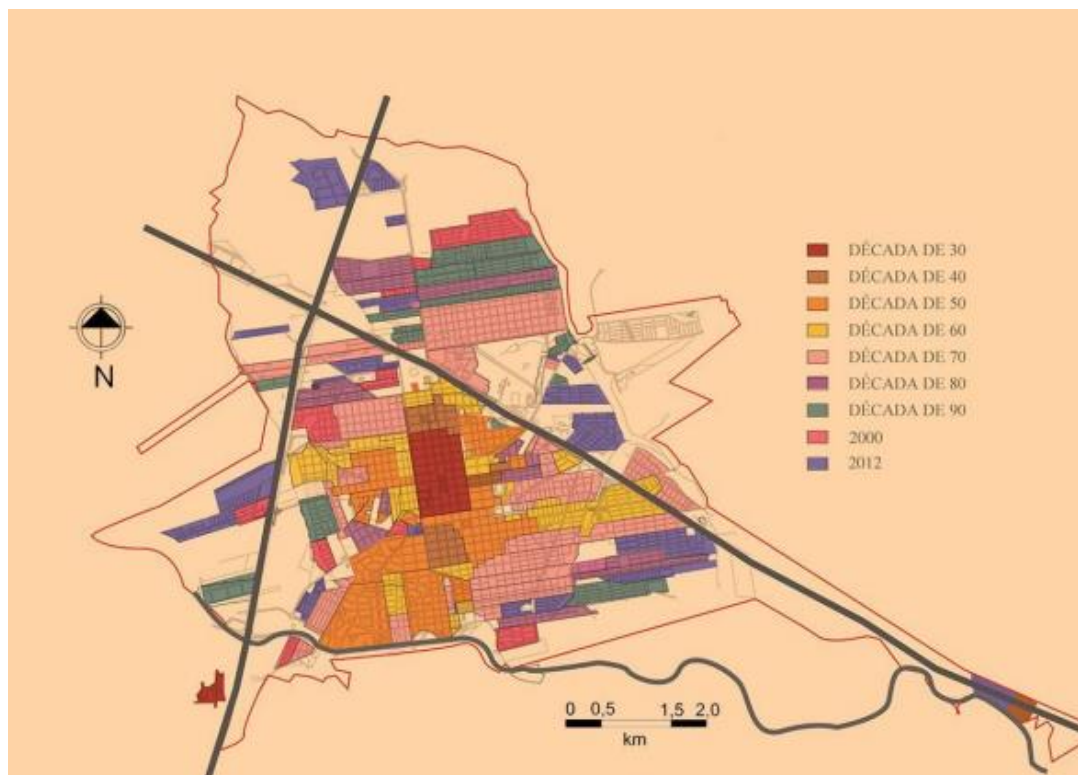


Figura 1. Evolução da malha urbana. Fonte: CUCATO (2015, p. 254)

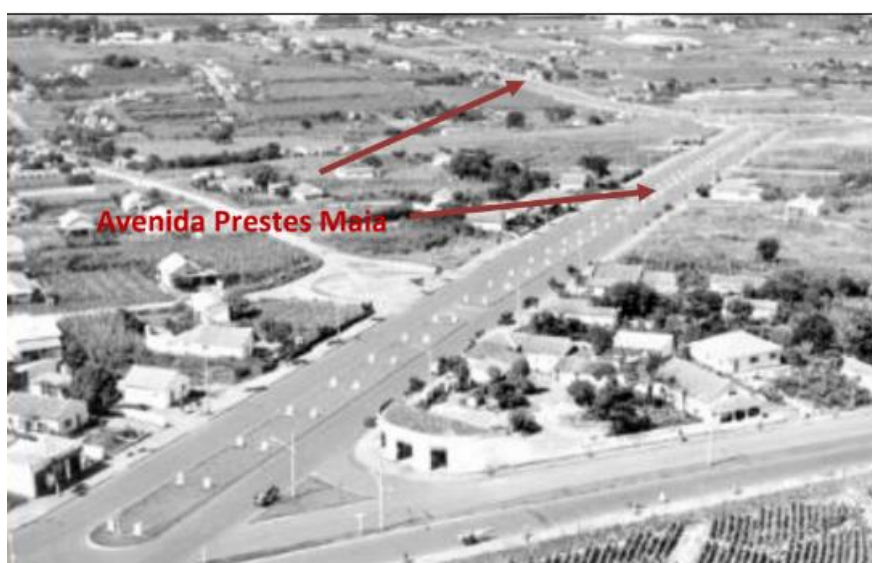
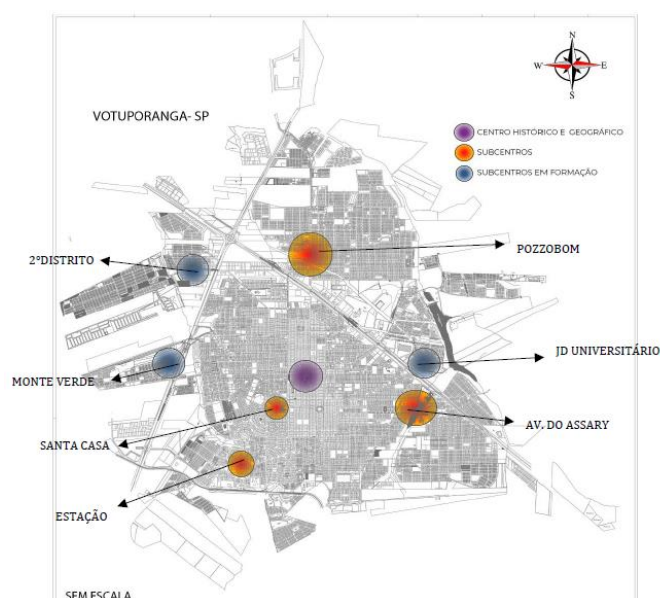


Figura 2. Avenida Prestes Maia - indicada (década de 1950). Fonte: CUCATO (2015, p. 196)



Figura 3. Avenida Prestes Maia (década de 1950). Fonte: CUCATO (2015, p. 105)

Deve-se considerar que atualmente Votuporanga conta com vários subcentros em formação e um consolidado, como é o caso do bairro Pozzobon, constituído por um conjunto de outros bairros formados após a década de 90, segundo estudou Cucato e Sasahara (2021), e pode-se observar no mapa abaixo:



Mapa de Subcentros do Município de Votuporanga elaborado para análise do mesmo a partir do mapa urbanístico da revisão do PDM 2021. Sobreposição autoral (Junho de 2021) Organizado por: Sasahara IC- Ori: Prof. Dra. Janaina Cucato

Como se pode observar, as periferias marcam a presença de subcentro em formação e denotam a lógica da necessidade de diversidade de usos, mesmo onde se concentram maior número de unidades habitacionais, sejam nos moldes convencionais de interesse social.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

O estudo abrange todo o bairro e parte do entorno, considerando o período desde seu surgimento até o momento atual. Para a coleta de dados, foram utilizadas diversas fontes e métodos complementares. A observação *in loco* possibilitou identificar usos do solo, fluxos de circulação e características físicas do subcentro. Também foram analisados mapas urbanos, imagens de satélite e documentos históricos, assim como textos de apoio sobre subcentros e sobre o bairro da Estação. Dados disponibilizados por órgãos públicos, como o IBGE, foram utilizados para compreender a evolução populacional e econômica da região.

A análise dos dados foi realizada por meio de estudos de caso e comparações entre diferentes locais e períodos, buscando relacionar as mudanças do subcentro com o desenvolvimento urbano e social do bairro. Para a produção de mapas e representação cartográfica, foram utilizados softwares como AutoCAD, Google Earth Pro e Google Maps, bem como ferramentas gráficas, como o Canva, além da pesquisa bibliográfica em bases como o Google Acadêmico.

Essa metodologia possibilitou uma compreensão detalhada do subcentro, integrando aspectos históricos, territoriais e socioeconômicos, e fornecendo subsídios para futuras intervenções e propostas de planejamento urbano.

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E ANÁLISE DO CASO: BAIRRO DA ESTAÇÃO

O estudo das centralidades urbanas é essencial para compreender como as cidades se organizam e se transformam ao longo do tempo. Barreto (2010) destaca que o centro urbano deve ser entendido como um espaço que concentra valores simbólicos e a memória histórica da cidade, reunindo também funções sociais, políticas e econômicas. Inicialmente marcados por uma estrutura monocêntrica, esses centros foram se modificando com o avanço da industrialização, ganhando maior importância econômica e comercial.

Com a expansão urbana, novos núcleos passaram a dividir funções com o centro principal, dando origem à policentralidade.

A cidade contemporânea assiste à partilha das condições de centralidade entre vários espaços [...]. Os centros – de negócios, universitários, comerciais, desportivos, hospitalares, etc, - instalaram-se no exterior do perímetro do antigo centro da cidade e impõem-se como centros secundários e concorrentes, originando a policentralidade (Pumain, 2006). (BARRETO, 2010, p.32)

No caso do bairro da Estação em Votuporanga-SP, a expansão da cidade em direção à ferrovia resultou na formação de um subcentro periférico. Apesar de ser predominantemente residencial, o bairro concentra comércio ao longo da Avenida Prestes Maia, escolas e espaços destinados a atividades específicas, como o espaço usado pela

autoescola (como ilustrado na figura 5). A estação de trem e a ferrovia funcionam como elementos simbólicos e marcos históricos, reforçando a centralidade local e a importância do bairro na memória urbana da cidade.



Figura 5. Local destinado à autoescola. Fonte: dos Autores, 2025

As imagens da Avenida Prestes Maia permitem visualizar essa diversidade de usos urbanos. É possível observar a presença de comércios especializados, como a loja infantil Julikids (como ilustrado na figura 6), estabelecimentos de maior porte como o posto de combustível (figura 7), além de pequenos comércios de bairro, como o minimercado Avenida (figura 8). Também se destacam as residências que se distribuem ao longo da via (figura 9), reforçando a função mista do bairro.

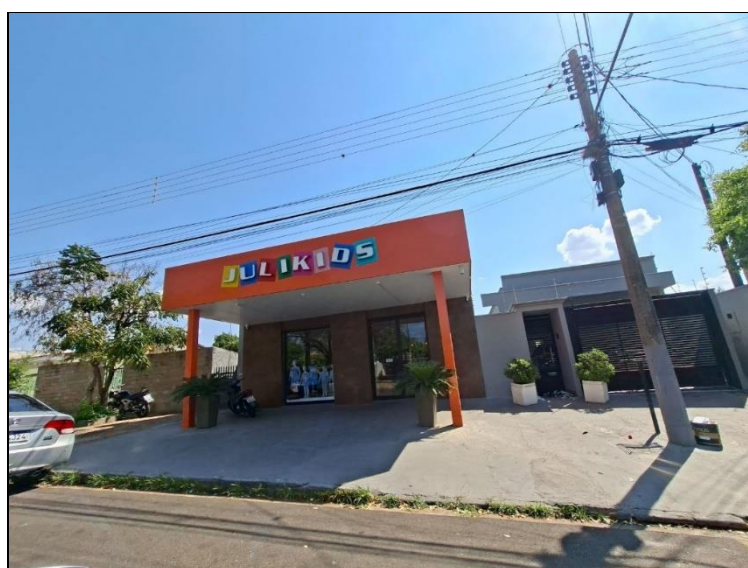


Figura 6. Loja infantil Julikids. Fonte: dos Autores, 2025



Figura 7. Posto de combustível. Fonte: dos Autores, 2025



Figura 8. Minimercado Avenida. Fonte: dos Autores, 2025



Figura 9. Residências. Fonte: dos Autores, 2025

O Geógrafo Roberto Lobato Corrêa (1995) complementa essa visão ao afirmar que o espaço urbano é “fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas” (CORRÊA, 1995, p. 1). Ele destaca ainda a importância da descentralização, responsável pela formação de subcentros, já que “A descentralização torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos secundários de atividades” (CORRÊA, 1995, p. 8).

Dessa forma, o subcentro do bairro da Estação reflete a combinação de transformações históricas, econômicas e sociais na produção do espaço urbano, ilustrando a dinâmica da policentralidade e a atuação de diferentes agentes na configuração da cidade.

Essas contribuições teóricas permitem compreender que os subcentros são resultado da combinação entre transformações históricas e econômicas, bem como da atuação de diferentes agentes sociais na produção do espaço urbano.



Figura 10. Localização do centro e subcentro. Fonte: Google Earth Pro, 2025

Na análise de Villaça (1998), a definição de centro e centralidade nem sempre remetem ao contexto de ponto geográfico. Villaça considera que o centro pode ser produção das primeiras delimitações, ou sítio histórico onde a cidade se originou, mas a centralidade é conduzida pelo fator deslocamento, dialogando com as concepções de Lobato Corrêa. Arthur Whitacker nos encaminha para o conceito de policentralidade, mostrando que ao observamos várias áreas centrais que possuem especializações funcionais em uma mesma cidade, pensamos em estruturas urbanas policêntricas e consequentemente multicêntricas quando articuladas em grandes escalas.

Flávio Villaça relaciona a produção do espaço intraurbano com a seleção dos lugares, funcionalidades e deslocamento com relação as condições de consumidor e prestador de serviços (aspectos relacionados ao Estado capitalista).

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise do bairro da Estação revela que sua formação está vinculada à implantação da ferrovia, elemento que estruturou a ocupação urbana da região sul de Votuporanga. Predominantemente residencial, o bairro apresenta funções centrais voltadas ao atendimento local.



Figura 11. Área estudada. Fonte: Google Earth Pro, 2025

A Avenida Prestes Maia funciona como eixo principal, concentrando comércio e serviços. A convivência entre residências, pequenos estabelecimentos e equipamentos públicos evidencia o caráter misto e funcional do subcentro.



Figura 12. Mapa de zoneamento. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2025-S/escala.

O bairro dispõe de infraestrutura urbana consolidada, incluindo saneamento, pavimentação e iluminação. A presença de transporte coletivo e a hierarquia viária estruturada favorecem a circulação interna e a integração com outras áreas da cidade.



Figura 13. Mapa de hierarquia viária. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2025-S/escala

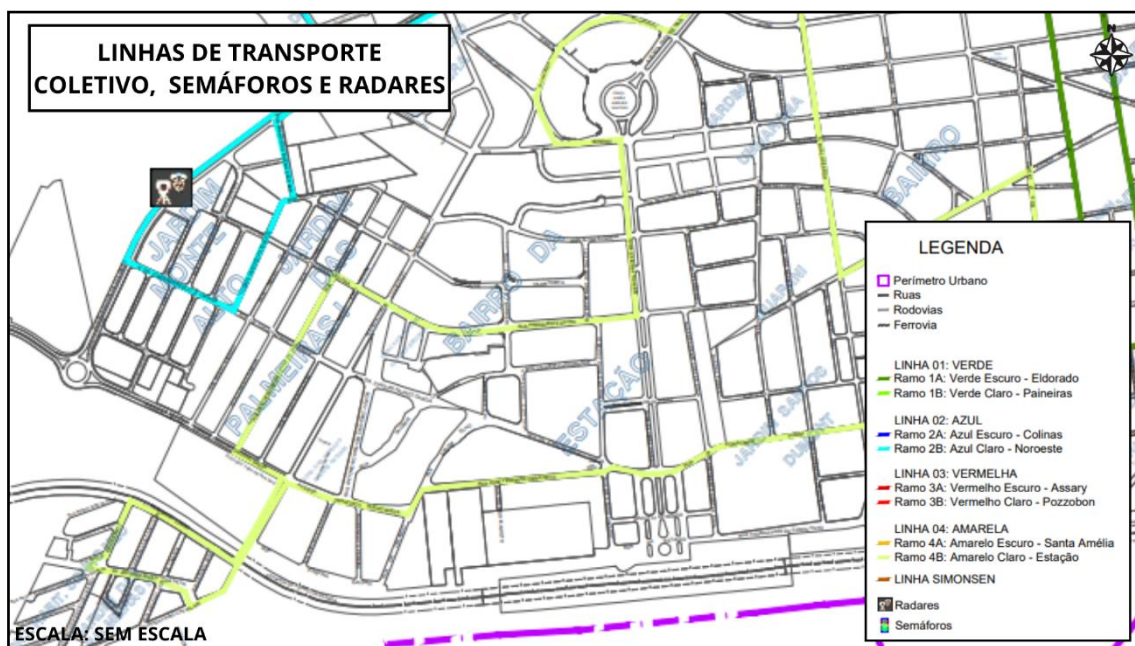


Figura 14. Mapa de transporte coletivo. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2024-S/Escala

O subcentro apresenta elevado grau de adensamento, com poucas áreas vagas e predominância de construções térreas. Há também áreas de ocupação irregular em processo de regularização, indicando desafios socioespaciais.

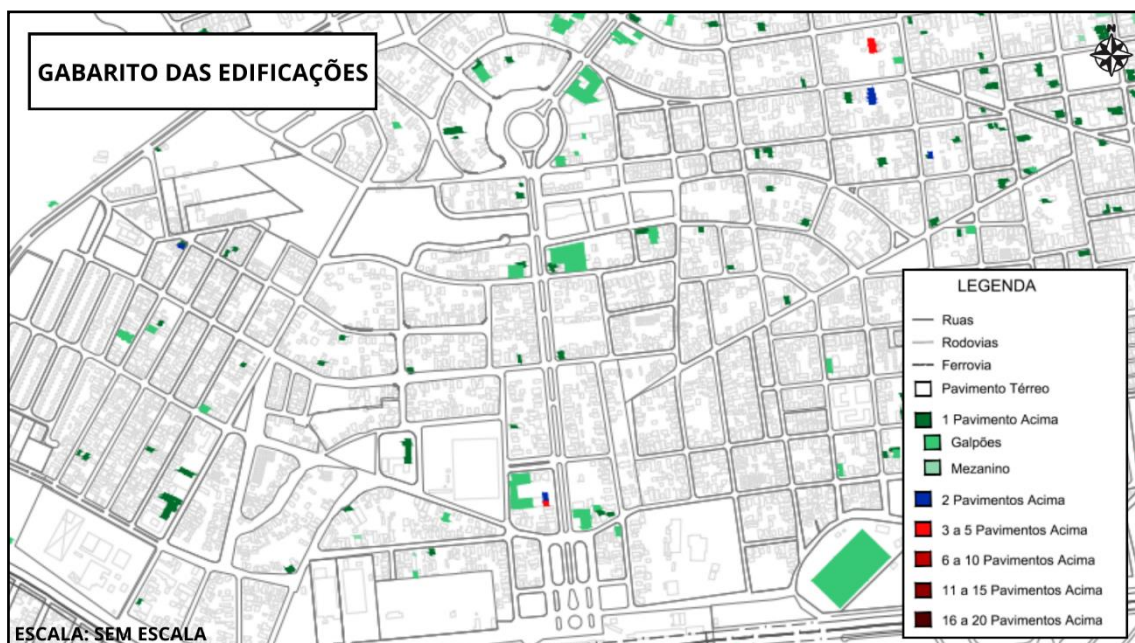


Figura 15. Mapa de gabarito das edificações. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2024-S/escala

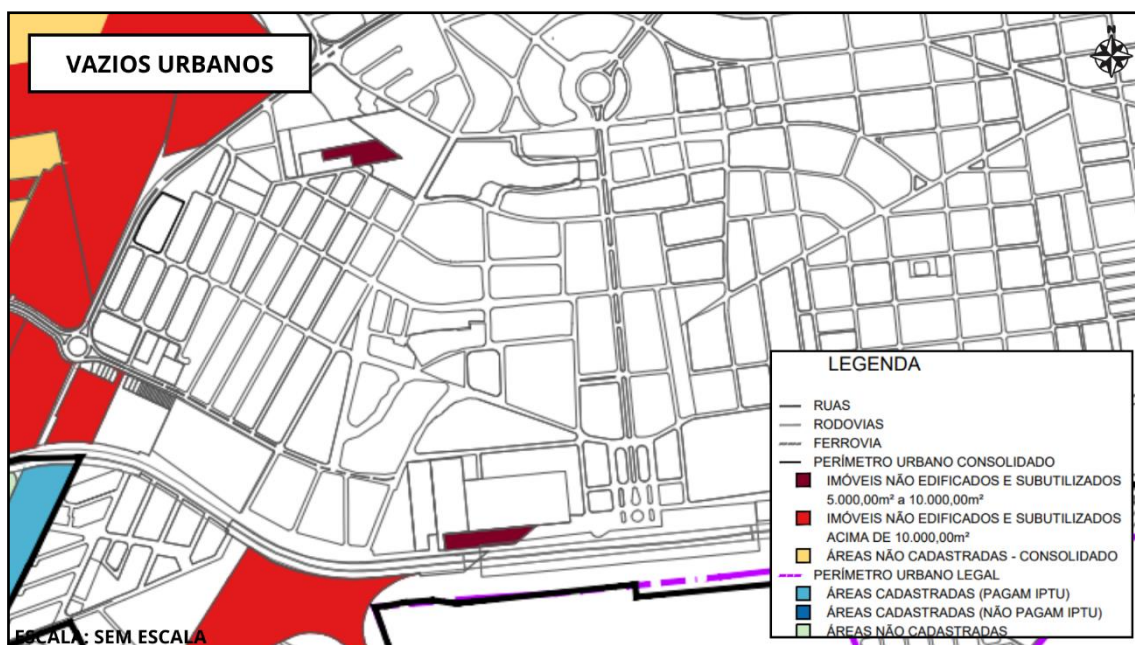


Figura 16. Mapa de vazios urbanos. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2024-S/escala

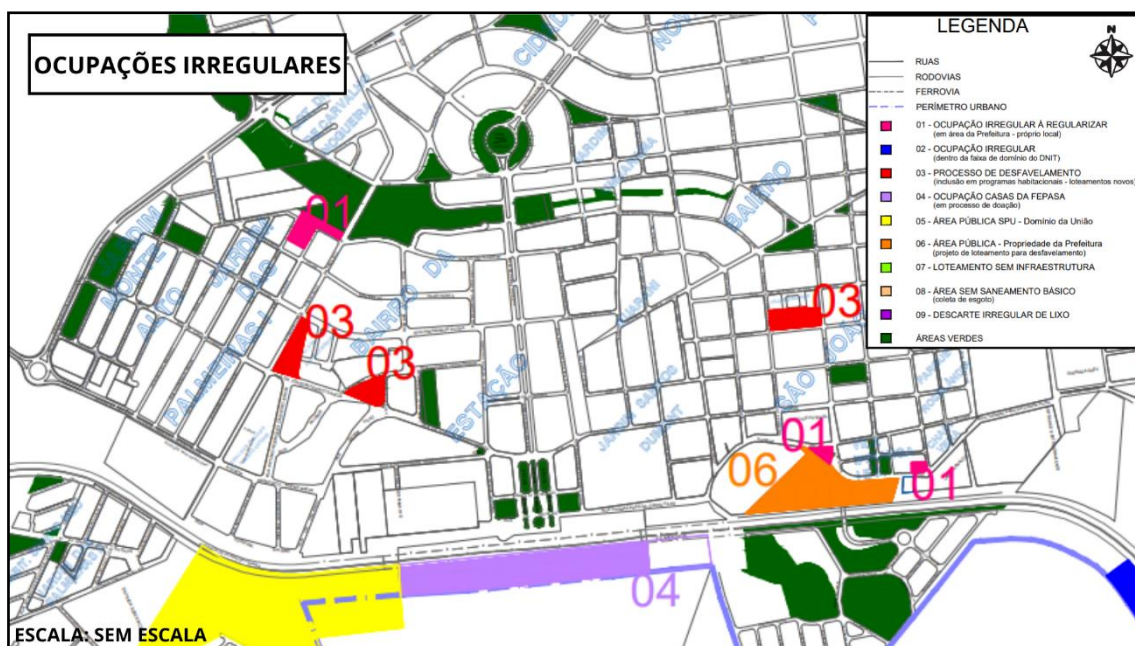


Figura 17. Mapa de ocupações irregulares. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2024- S/escala

O bairro conta com equipamentos de educação, saúde, cultura e patrimônio histórico, reforçando sua centralidade. No entanto, a oferta de áreas verdes é limitada, o que aponta para a necessidade de investimentos em espaços de convivência e lazer.

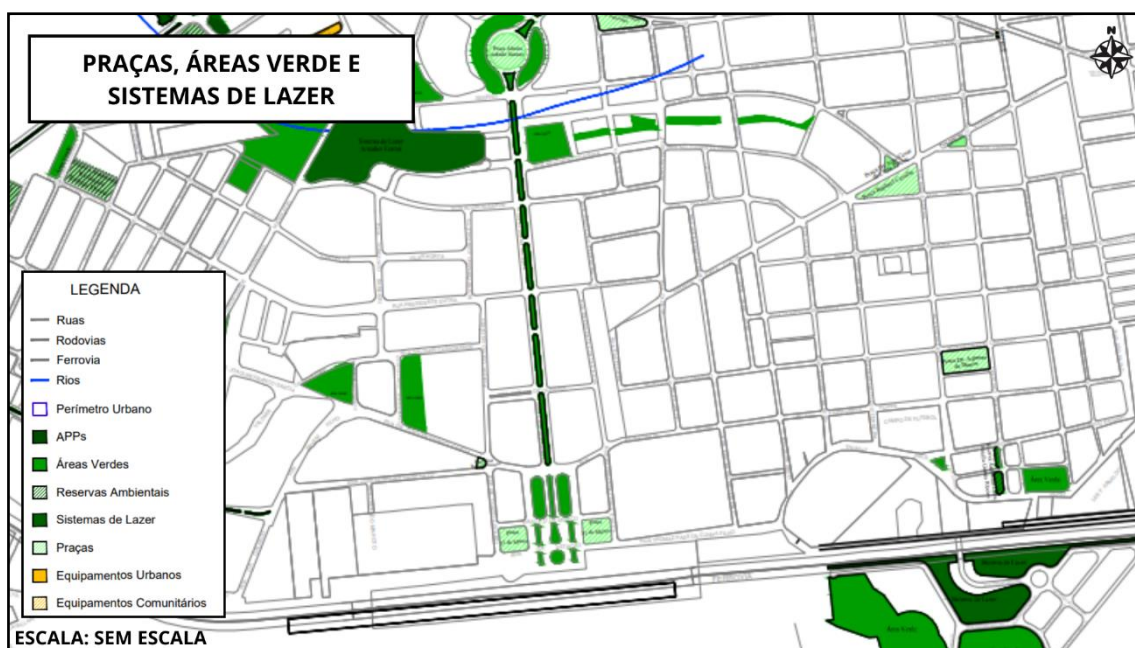


Figura 18. Mapa de praças, áreas verdes e sistemas de lazer. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2024- S/escala

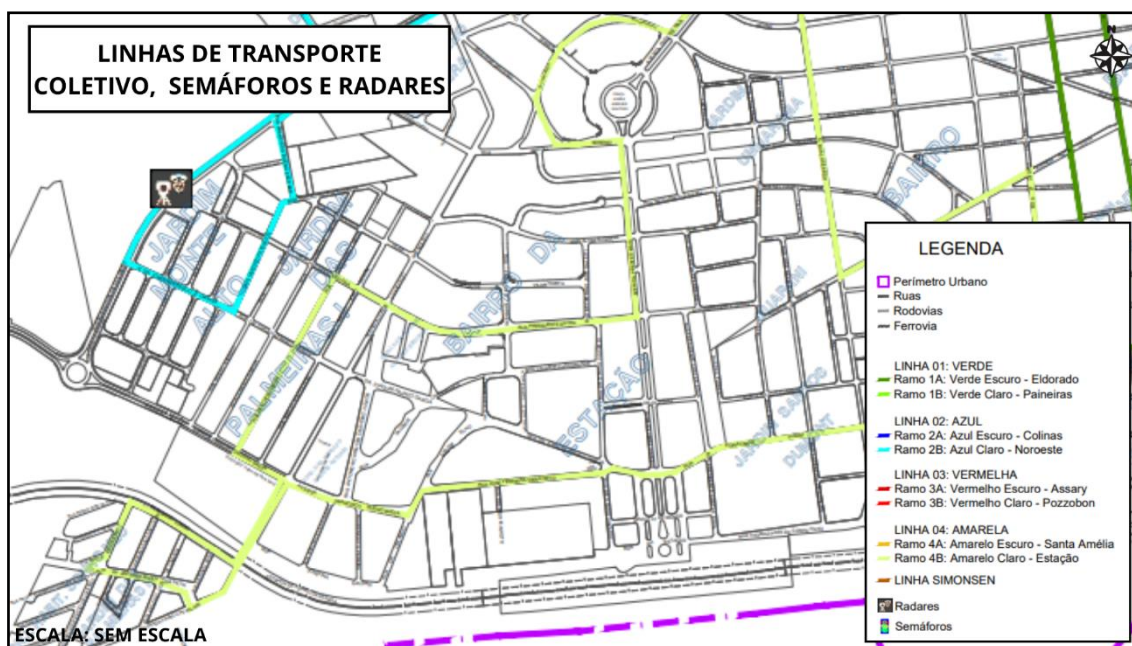


Figura 19. Mapa de transporte coletivo. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2025- S/escala

A atividade econômica é caracterizada por pequenos comércios de atendimento cotidiano. A vulnerabilidade social varia de média a alta, e o baixo custo do solo reflete desigualdades que influenciam a dinâmica local.

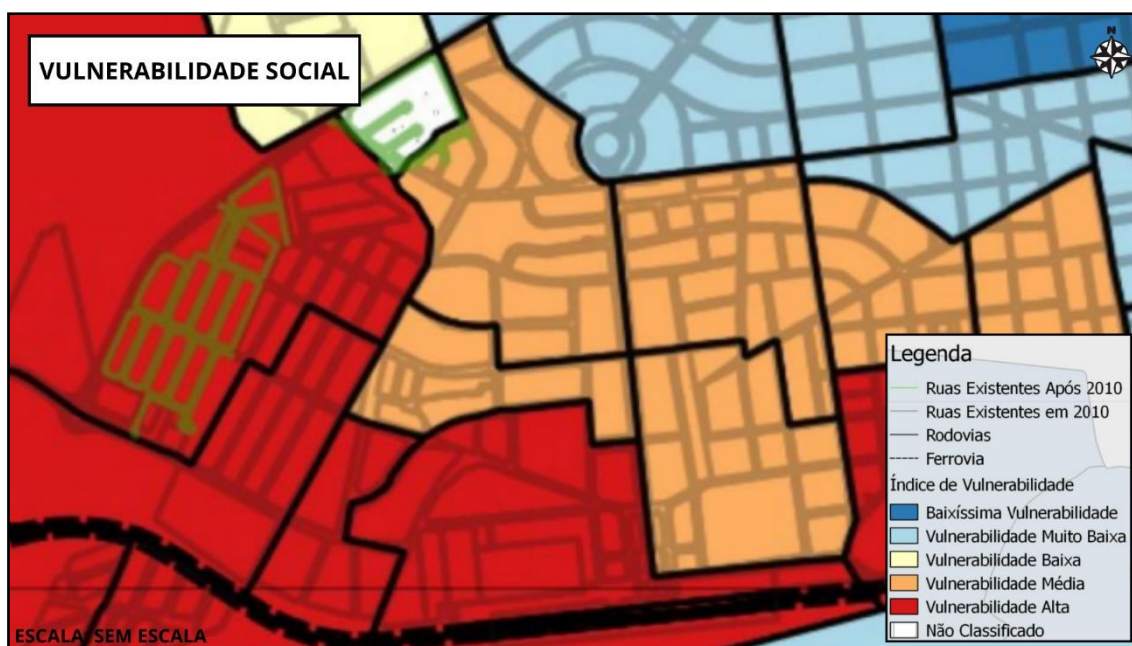


Figura 20. Mapa de vulnerabilidade social. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2024- S/escala



Figura 21. Planta genérica de valores. Fonte: Prefeitura de Votuporanga, 2009- S/escala

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise do subcentro do bairro da Estação, em Votuporanga-SP, evidencia a relevância desse espaço na dinâmica urbana local. Sua origem vinculada à ferrovia demonstra o papel histórico dos transportes na formação da cidade, enquanto sua configuração atual, predominantemente residencial, com comércio e serviços concentrados na Avenida Prestes Maia, reafirma sua função como subcentro de âmbito local.

Nesse sentido, o estudo mostra que os subcentros representam elementos fundamentais para a descentralização urbana, a redução da pressão sobre os centros principais e o estímulo a uma distribuição mais equilibrada do território. Para Votuporanga, a consolidação do bairro da Estação como subcentro depende do fortalecimento de sua infraestrutura, da ampliação de áreas verdes e da valorização de seu patrimônio histórico, em conformidade com as diretrizes do Plano Diretor Participativo, em vigor.

REFERÊNCIAS

BARRETO, Rogério. O centro e a centralidade urbana: aproximações teóricas a um espaço em mutação. Cadernos Curso de Doutorado em Geografia FLUP, Porto, 2010. Acesso em: 5 set. 2025.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995. (Série Princípios, n. 174). Resumo disponível em PDF. Acesso em: 5 set. 2025.

CUCATO, Janaina Andréa. As disputas pelo território no espaço urbano de Votuporanga/SP: contradições no zoneamento de interesse social (ZEIS), 1996-2012. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2015. Acesso em: 12 set. 2025
MONBEIG, Pierre. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. 2. ed. São Paulo: Hucitec-Polis, 1984

MATOS, Odilon Nogueira de. Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes: 1990.

PREFEITURA DE VOTUPORANGA. Lei Complementar nº 461, de 27 de outubro de 2021. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Votuporanga, regulamenta o Zoneamento, o Parcelamento, o Uso e a Ocupação do Solo e dá outras providências. Disponível em:
https://www.votuporanga.sp.gov.br/portal/leis_decretos/1341/. Acesso em: 11 set. 2025.

PREFEITURA DE VOTUPORANGA. Mapas de Diagnóstico. Disponível em:
<https://www.votuporanga.sp.gov.br/mapas-de-diagnostico>. Acesso em: 9 set. 2025.

PREFEITURA DE VOTUPORANGA. Plano Diretor Participativo. Disponível em:
<https://www.votuporanga.sp.gov.br/portal/secretarias-paginas/20/plano-diretor-diretor-participativo/>. Acesso em: 11 set. 2025.

RODRIGUES, Fabíola. Diagnóstico socioeconômico-demográfico: Subsídio ao Plano Diretor de Votuporanga. 2006.

Sasahara L.; CUCATO. J.A. Votuporanga -SP: Um olhar analítico sobre o centro e os subcentros. XVIII UNIC-UNIcon-2021

VILLAÇA, FLÁVIO. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo, Studio Nobel, 2001

Votuporanga (SP). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/votuporanga.html>. Acesso em: 5 set. 2025.

WHITACKER, M. ARTHUR. Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto -SP. Presidente Prudente, 2003.