



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE

ANDRÉIA DE CÁSSIA DA SILVA AJONAS

CENTRO E CENTRALIDADE EM ITU - SP

Presidente Prudente
2009

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE

ANDRÉIA DE CÁSSIA DA SILVA AJONAS

CENTRO E CENTRALIDADE EM ITU - SP

DISSERTAÇÃO APRESENTADA AO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA DA UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO MESQUITA FILHO", FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA, PARA A OBTENÇÃO DO TÍTULO DE MESTRE EM GEOGRAFIA - ÁREA: PRODUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO.

Orientador: Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker

Presidente Prudente
2009

A262c Ajonas, Andréia de Cássia da Silva.
Centro e centralidade em Itu - SP / Andréia de Cássia da Silva
Ajonas. - Presidente Prudente : [s.n], 2009
171 f. : il.

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista,
Faculdade de Ciências e Tecnologia

Orientador: Arthur Magon Whitacker

Banca: Everaldo Santos Melazzo, Sandra Lencioni

Inclui bibliografia

1. Centralidade. 2. Reestruturação urbana. 3. Itu - SP. I. Autor. II.
Título. III. Presidente Prudente - Faculdade de Ciências e Tecnologia.

CDD(18.ed.) 910

TERMO DE APROVAÇÃO

ANDRÉIA DE CÁSSIA DA SILVA AJONAS

CENTRO E CENTRALIDADE EM ITU – SP

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista “Júlio Mesquita Filho”, Faculdade de Ciências e Tecnologia, como requisito para a obtenção do título de mestre em Geografia – Área: produção do espaço geográfico.

COMISSÃO EXAMINADORA:

Orientador: Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker (Unesp)

Prof. Dr. Everaldo Santos Melazzo (Unesp)

Prof. Dr. Sandra Lencioni (USP)

Presidente Prudente (SP), 15 de junho de 2009

Resultado: APROVADA.

Aos meus pais, Cícero e Deusmira

Que, com a dedicação que lhes é própria, me possibilitaram realizar este sonho. É com grande alegria que afirmo: “Este trabalho é para vocês”.

AGRADECIMENTOS

Qualquer palavra seria insuficiente para abarcar o grande reconhecimento que sinto pela ajuda que me foi dada por muitas pessoas, seja por meio do acesso a materiais indispensáveis à realização deste trabalho, seja através de atitudes que me serviram de exemplo ou palavras de incentivo e de amizade que me deram forças para continuar. Reconheço que o processo de aprendizagem que culmina neste trabalho vem desde meus primeiros anos, por isso personagens importantes, dos quais o tempo me afastou, não poderão ser aqui mencionados: antigos amigos, admiráveis professores... Mas, pelos generosos e imprecisos caminhos da vida, tive a alegria de conhecer outras pessoas, com as quais muito aprendi e das quais obtive uma ajuda mais direta para a consecução desta pesquisa. Assim, encaminho meus sinceros agradecimentos:

Primeiramente, e de modo muito especial, a Deus e à minha Mãe;

Ao professor Arthur, meu orientador, que participou com grandes contribuições na realização deste trabalho e a quem eu devo grande parte de minha formação acadêmica. Obrigada por me ajudar a concretizar esta pesquisa!

Ao Rodrigo. Como agradecer suas palavras de incentivo e sua confiança, muitas vezes exagerada, no meu potencial? É com grande alegria que tento agora retribuir tamanho afeto;

Aos meus pais, Cícero e Deusmira, pelo incentivo e pela torcida nessa trajetória;

À minha irmã e irmãos, Adriana, Adriano e Audrey, verdadeiros exemplos, que por meio de suas atitudes e coragem ensinaram-me a sempre lutar por meus sonhos;

Aos membros da banca do exame de qualificação, Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito e Prof. Dr. Everaldo Santos Melazzo, pela análise do trabalho e contribuições para sua melhoria;

Ao Exmo. Sr. Prefeito, Herculano Castilho Passos Júnior, por gentilmente facilitar-me o acesso ao Plano Diretor da cidade de Ituí;

Ao Sr. Valfrido Miguel Carotti, secretário de economia e finanças da Prefeitura, que me forneceu importantes informações sobre os imóveis existentes na área de estudo;

Ao secretário municipal de obras e planejamento urbano, Sr. Luiz Carlos Lourencetti, por ter facilitado o meu acesso às plantas digitais da cidade, e ao diretor da secretaria de obras, Sr. Ayrton Savi, pelas informações concedidas sobre os loteamentos e condomínios da cidade;

À Empresa de transportes Avante, nas pessoas dos Srs. Delismar e José Carlos, por concederem informações sobre o transporte municipal intra-urbano e a descrição dos itinerários e número de passageiros por linha de ônibus;

À Maria Julia, ao Vítor, ao Júlio e à Carol, queridos amigos dos tempos de graduação, que em vários momentos desta pesquisa tiveram a bondade e a paciência de atender aos meus pedidos de ajuda;

Ao Márcio, que, com enorme boa vontade, fez o mapa de localização do município de Itu apresentado neste trabalho.

À Márcia, amiga de república, e à Neusa, estimada amiga e comadre, bem como aos Srs. Francisco e João, que rezaram por mim;

A todos os companheiros da E. E. Prof. José Leite Pinheiro Jr., que torceram e incentivaram-me, dando-me forças para acreditar que esse sonho seria real; particularmente ao Enivaldo, que sempre se mostrou compreensivo quando meus compromissos com a faculdade, a despeito de meus esforços, limitaram minhas possibilidades de atender suas expectativas de prontidão no trabalho;

À minha diretora Sueli, que esteve disposta a fazer ajustes no meu horário de trabalho, que me permitiram cursar as disciplinas e realizar as reuniões necessárias à conclusão do curso de mestrado.

Às minhas queridas e exemplares alunas Danúbia, Emanuella, Francielle e Josiane e à minha amada sobrinha Ana Caroline, que me ajudaram na aplicação dos questionários;

A todos os entrevistados, pela atenção e informações concedidas durante o trabalho de campo;

Agradeço, enfim, a todos os amigos e colegas que me acompanharam durante esse período e torceram pelo sucesso dessa pesquisa.

“Quando as cercas caírem no chão,
Quando as mesas se encherem de pão,
Eu vou cantar.
Quando os muros que cercam os jardins,
Destruídos, então os jasmims
Vão perfumar”.

(Padre Zezinho)

RESUMO

Essa pesquisa teve como objetivo realizar uma análise do processo de reestruturação urbana, enfatizando as mudanças geradas na centralidade urbana. Para isso, tomamos como recorte territorial o município de Itu – SP.

Desse modo, buscamos compreender as transformações que se processam na área central do município de Itu e que podem ser observadas na relação entre as formas herdadas e as novas dinâmicas que lhe são impostas pelo desenvolvimento econômico, pela expansão de seu tecido urbano e pelo crescimento populacional. Essas novas dinâmicas modificam o centro, atribuindo-lhe novos conteúdos, identificáveis, entre outros, pela intensificação de seus fluxos, implicando em novas centralidades. Com isso, gera-se o descompasso entre formas e funções no centro histórico. Procuramos apreender essas transformações indentificando suas conseqüências no plano da morfologia urbana, por meio da criação de novas centralidades.

Para o desenvolvimento dessa pesquisa, priorizamos o enfoque econômico, por meio de análise das empresas existentes em nossa área de estudo. Os dados evidenciaram aspectos do centro que permitiram um maior entendimento de sua dinâmica e estrutura, bem como o conteúdo informacional existente nas novas centralidades que se configuram.

PALAVRAS-CHAVE: produção do espaço urbano; centralidade; reestruturação urbana; atividades econômicas; Itu-SP.

ABSTRACT

This research had the objective to achieve an analyze of the restructuring urban process, emphasizing the changes generated in the centrality urban. For this, we assumed as territories bound the Itu municipality – SP.

This way, we tried to understand the changes that occurs in the central area of the Itu municipality and it can be observed in the relation between the inherited forms and the new dynamics which are attributed for the economic development, for the urban tissue's expansion and for the population increase. These new dynamics change the center, attributing to it new contents, identified, among others, for the intensification of its flows, resulting in news centralities. So, generate itself the incompatibility between forms and functions in the historical center. We tried to apprehend these changes identifying its consequences in the urban morphology's plane, through the creation of news centralities.

For this research's development, we prioritized the economic point, through the analyze of the companies existent in our study area. The datuns evidenced centre's aspects that allowed a greater understanding of its dynamic and structure, as well as the informational content existent in the new centralities that configures itself.

Key-words: production of the urban space; centrality; urban restructuring; economic activities; Itu – SP.

SUMÁRIO

Lista de ilustrações.....	10
Lista de quadros.....	12
Lista de tabelas.....	13
Apresentação.....	14
1. INTRODUÇÃO.....	17
1.1 Procedimentos metodológicos e justificativa.....	20
2. CONTEXTUALIZANDO A DISCUSSÃO: história e transformações de Itu.....	31
3. CENTRO OU CENTROS? A centralização e a centralidade urbanas em Itu....	61
3.1 Atividades econômicas.....	68
3.1.1 O Centro Tradicional.....	70
3.1.1.1 O Centro Histórico e o Eixo Histórico.....	83
3.1.2 Eixos de expansão de atividades econômicas.....	94
4. OS NOVOS CONTEÚDOS DO MEIO.....	109
4.1 Centralidades distintas e complementares.....	112
4.2 Uma nova morfologia urbana.....	143
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	157
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	162
BIBLIOGRAFIA.....	165
ANEXOS.....	167

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa: Localização do município de Itu no Estado de São Paulo.....	18
Figura 2 - Mapa: Itu: área de estudo da pesquisa – Centro e Eixos viários.....	22
Figura 3 - Mapa: Itu: área de estudo da pesquisa – Rodovias.....	23
Figura 4 - Foto: Praça Padre Miguel antes do ajardinamento.....	36
Figura 5 - Foto: Ajardinamento da Praça Padre Miguel.....	37
Figura 6 - Foto: Rua Santa Cruz.....	38
Figura 7 - Foto: Aspecto da Rua Marechal Deodoro.....	39
Figura 8 - Foto: Rua Sete de Setembro antes do alargamento.....	40
Figura 9: Croqui da cidade de Itu e arrabaldes, 1939.....	42
Figura 10 - Foto: Obra de canalização de trecho do ribeirão Brochado.....	43
Figura 11 - Foto: Demolição ocorrida no Eixo Histórico (Praça Padre Miguel).....	48
Figura 12 - Gráfico: Ano de instalação das indústrias em Itu (1950 – 1994).....	51
Figura 13 - Gráfico: Participação da indústria no total do valor adicionado, 2005...	52
Figura 14 - Gráfico: Instituições financeiras: operações de crédito em milhões de reais (1988 – 2001).....	53
Figura 15 - Gráfico: Evolução do emprego com vínculo por setor de atividade – por mil (1991 – 2007).....	53
Figura 16 - Mapa: Quantidade de estabelecimentos econômicos.....	69
Figura 17 - Planta: Centro.....	72
Figura 18 - Gráfico: Divisões de atividades Cnae - Rua Floriano Peixoto.....	73
Figura 19 - Foto: Rua Floriano Peixoto vista a partir da Praça da Independência..	74
Figura 20 - Gráfico: Divisões de atividades Cnae – Centro.....	75
Figura 21 - Gráfico: Divisões de atividades Cnae – Av. Dr. Octaviano P. Mendes (múltiplo).....	79
Figura 22 - Gráfico: Consultórios: porção sul (1) e restante do Centro (2).....	80
Figura 23 - Planta: Área com concentração de atividades médicas - Centro.....	81
Figura 24 – Gráfico: Grupos de atividades Cnae – Praça da Bandeira.....	82
Figura 25: Centro Histórico de Itu.....	84
Figura 26 - Foto: Aspecto do Eixo Histórico – Rua Paula Souza vista a partir da Praça Padre Miguel.....	85
Figura 27 - Foto: Museu Republicano – Rua Barão do Itaim.....	87
Figura 28 - Foto: Semáforo e orelhão gigantes – Praça Padre Miguel.....	87
Figura 29 - Foto: Loja de “lembrancinhas de Itu” – Praça Padre Miguel.....	87

Figura 30 - Gráfico: Divisões de atividades Cnae – Eixo Histórico.....	88
Figura 31 - Foto: Aspecto do Eixo Histórico – Rua Paula Souza: Fachada do Bar do Alemão.....	89
Figura 32 - Foto: Aspecto do Eixo Histórico – Rua Paula Souza: Prédio da antiga fábrica de tecidos São Luiz.....	91
Figura 33 - Foto: Passeio Público Marcos Steiner Neto.....	94
Figura 34 - Mapa: Localização das agências bancárias.....	102
Figura 35 - Mapa: Média de linhas telefônicas.....	119
Figura 36 - Mapa: Média de computadores.....	122
Figura 37 - Mapa: Média de computadores ligados em rede.....	123
Figura 38 - Mapa: Média de empresas com endereço eletrônico.....	126
Figura 39 - Mapa: Média de empresas com página na internet.....	127
Figura 40 - Mapa: Média de empresas com filiais.....	130
Figura 41 - Mapa: Média de empresas que operam em rede.....	131
Figura 42: Macrozoneamento.....	142
Figura 43: Evolução da malha urbana de Itu.....	144
Figura 44 - Mapa: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis).....	149
Figura 45 - Mapa: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis).....	150
Figura 46 - Mapa: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis).....	151
Figura 47 - Mapa: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis).....	152
Figura 48 - Mapa: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis).....	153
Figura 49 - Mapa: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis).....	154

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Itu - Rua Antonio T. Piza de Almeida – Classificação Nacional de Atividades Econômicas, 2008.....	25
Quadro 2: Itu - Questionários aplicados nos setores, 2008.....	27
Quadro 3: Produção cafeeira em Itu (1920 – 1928).....	44
Quadro 4: ICMS arrecadado em Itu (2000 – 2002).....	54
Quadro 5: Valor adicionado total em Itu (2002 – 2006).....	55
Quadro 6: Evolução da população urbana e rural em Itu.....	55
Quadro 7: Empresas com linha telefônica fixa.....	117
Quadro 8: Empresas com linha de fax.....	118
Quadro 9: Empresas com computador.....	120
Quadro 10: Formas de utilização dos computadores pelas empresas (%).....	125
Quadro 11: Adequação da localização (%).....	140

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Classes de propriedades rurais (1930 – 1936).....	46
Tabela 2: A indústria paulista no conjunto das regiões administrativas selecionadas (%).....	56
Tabela 3: Estabelecimentos econômicos por setor, 2008.....	68
Tabela 4: Estabelecimentos econômicos por logradouro – Centro.....	70
Tabela 5: Grupos de atividades Cnae – Rua Floriano Peixoto.....	74
Tabela 6: Divisões de atividades Cnae - Centro (múltiplo).....	76
Tabela 7: Distribuição das empresas de comércio atacadista (múltiplo).....	76
Tabela 8: Divisões de atividades Cnae - Av. Dr. Octaviano Pereira Mendes.....	78
Tabela 9: Divisões Cnae - Praça da Bandeira.....	82
Tabela 10: Grupos de atividades Cnae - Eixo Histórico.....	89
Tabela 11: Grupo de atividades Cnae – Passeio Público Marcos Steiner Neto.....	93
Tabela 12: Distribuição das indústrias por ramo de atividade.....	96
Tabela 13: Distribuição das indústrias por setor.....	97
Tabela 14: Distribuição das indústrias por ramo de atividade – Centro.....	98
Tabela 15: Distribuição das empresas por logradouros – Eixos.....	100
Tabela 16: Divisões de atividades Cnae – Eixos A – J.....	106
Tabela 17: Divisões de atividades Cnae – Rodovias.....	108
Tabela 18: Tipos de rede.....	124
Tabela 19: Origem do capital das empresas (%).....	128
Tabela 20: Empresas com filiais: quantidades.....	132
Tabela 21: Tipos de rede.....	133
Tabela 22: Clientela prioritariamente atingida pelas empresas (%).....	134
Tabela 23: Clientela das empresas: faixas de renda (%).....	136
Tabela 24: Empresas com localização anterior: deslocamentos (%).....	137
Tabela 25: Empresas com localização anterior: tempo na localização atual (%)....	139

APRESENTAÇÃO

Como eixos norteadores de nosso estudo sobre o “Centro e a centralidade em Itu – SP” tomaremos o processo de reestruturação urbana e o conteúdo da centralidade urbana.

Desse modo, buscamos contribuir para um conjunto de discussões que tem como objetivo esclarecer as mudanças em voga no território a partir das últimas décadas do século vinte, as quais alteram o mosaico de usos da cidade, redefinindo a centralidade. Essas mudanças só podem ser compreendidas por meio de uma visão abrangente, que abarque o dinamismo do território em escalas mais amplas e suas repercussões no local.

Esse esforço de integração entre escalas será realizado sem perdermos de vista o recorte territorial da pesquisa, inserido no espaço intra-urbano.

Primeiramente centraremos nossas discussões em torno dos referidos conceitos – reestruturação e centralidade – a fim de, em termos gerais, realizar um esforço de entendimento do poder explicativo que eles possuem sobre a realidade urbana de Itu, e, especificamente, esclarecer o posicionamento teórico que assumimos diante desses termos, considerando-se aqui a divergência de opiniões que embasam as discussões sobre essas temáticas. Na introdução, abordaremos ainda acerca dos procedimentos metodológicos que adotamos para abarcar aspectos relevantes de nossa proposta de pesquisa, relacionada à busca de entendimento dos novos padrões espaciais inseridos no espaço intra-urbano a partir de uma lógica flexível. Esses procedimentos, acreditamos, ajudam a compreender tais aspectos, indo ao encontro de esforços crescentemente necessários à apreensão dos novos paradigmas da ciência geográfica. Transmitiremos ainda o nosso ponto de vista sobre a importância da realização desta pesquisa.

Na seqüência, por meio de uma perspectiva histórica, situaremos a discussão em torno de nosso recorte territorial, o que aprimorará o entendimento sobre as transformações pelas quais ele vem passando atualmente, através de uma visão processual e dialética da reestruturação. Buscaremos, desse modo, mostrar como se produziram as formas atuais da cidade, e como ela foi crescendo e, concomitantemente, definindo e ampliando seus papéis na rede urbana, o que, por sua vez, gerou profundas alterações em seu espaço intra-urbano.

Em seguida, no capítulo 3, voltaremos para um estudo mais detalhado da reestruturação e centralidade em Itu, buscando demonstrar como a análise dos tipos de atividades econômicas existentes e suas especializações revelam elementos dos novos conteúdos do centro e das centralidades que atualmente se estabelecem.

Antes, porém, de iniciarmos nossa análise sobre as atividades econômicas, consideramos importante realizar uma breve discussão teórica, enfatizando os caminhos percorridos pelo pensamento geográfico no intuito de entender as dinâmicas que determinam a estruturação interna das cidades e que definem a centralidade urbana, pois ao legado deixado pelas antigas abordagens teóricas da geografia, somam-se novos estudos, com novas abordagens e metodologias, permitindo assim avançar no conhecimento e na compreensão das dinâmicas urbanas.

Dado a complexidade com a qual o processo de reestruturação atua redefinindo a morfologia e a centralidade por meio da criação de áreas tanto funcional quanto socioeconomicamente especializadas, dividimos nossa análise sobre as atividades econômicas em três tópicos principais, que correspondem a três formas de espacializar o nosso recorte territorial: o Centro Tradicional, o Centro Histórico e o Eixo Histórico, e os Eixos de expansão de atividades econômicas, cada qual apresentando singularidades que merecem ser destacadas no interior deste trabalho.

O capítulo 4 dará continuidade a essa discussão, pois nele buscaremos compreender as ligações que se estabelecem no espaço intra-urbano e, a partir dele, com outras escalas, utilizando-nos de uma análise calcada principalmente no conteúdo tecnológico das empresas. Como outro elemento importante, discutiremos acerca dos espaços de moradia. Conjuntamente, essas abordagens nos permitirão pensar em centralidades que se definem por meio destes diferentes critérios e que se sobrepõem ao mesmo tempo em que se complementam, já que são resultantes de uma mesma e nova lógica de produção do espaço. Através de uma visão abrangente, intentaremos neste capítulo discutir os novos conteúdos do meio geográfico em Itu, que se definem a partir do processo de reestruturação da cidade.

Nas considerações finais, procuraremos realizar uma síntese de aspectos fundamentais abordados nesta pesquisa, assim como apontaremos outros

que não foram aprofundados ou trabalhados em nossas análises, mas que consideramos importantes para a compreensão da reestruturação urbana e da redefinição das centralidades, ficando, assim, como indicação para futuras pesquisas.

1. INTRODUÇÃO

O conjunto das formas presentes na cidade e suas interações compõem a estrutura urbana. Essa estrutura é gerada por processos – impulsionados por atores sociais - e por isso está em constante transformação.

Consideramos que a origem dos processos que geram mudanças estruturais na cidade está além de seus limites e tem sua raiz no modelo econômico dominante. Mesmo que também englobe as esferas socioespaciais política, social e ideológica, a reestruturação urbana deve ser compreendida como um fenômeno predominantemente vinculado à esfera econômica. Daí o maior enfoque que lhe será destinado neste trabalho.

O novo período de reestruturação espacial que se inicia no final do último século representa uma mudança nos padrões locacionais definidos pelo capitalismo após a Segunda Guerra Mundial¹. A Terceira Revolução Industrial e a difusão de novas tecnologias da informação surgem gerando possibilidades para alavancar novamente o sistema em crise, por meio do aumento da mobilidade territorial na busca por lucratividade.

Por isso, há uma crescente importância do desenvolvimento tecnológico e de transportes. Para as grandes empresas, ele permite não só dispensar mão-de-obra de baixa qualificação sem comprometer os níveis de produção, mas também a desintegração da produção em diversas unidades responsáveis por etapas do processo – o que vem aumentando consideravelmente o setor terciário -, bem como a separação das atividades de gestão das de produção em unidades distintas.

Assim, o que se verifica é o crescimento econômico concentrado em determinadas regiões, visto que as grandes empresas buscam instalar-se em pontos estratégicos do espaço que lhes ofereçam perspectivas de maiores lucros, as quais estão diretamente relacionadas com a infra-estrutura existente.

No Brasil, a região próxima à cidade de São Paulo constitui-se em uma área de grande dinamismo econômico, na qual as atividades industriais

¹ Cf. SOJA, E. W. Geografias pós-modernas: a redefinição do espaço na teoria social crítica, p.194.

desempenham papel importante. Itu, aí localizada, se beneficia com as redes de transporte e de informação dessa porção do território nacional - ver **Figura 1**.



Figura 1: Localização do município de Itu no Estado de São Paulo.
Org.: Mácio Catelan.

Esse incremento técnico ao território não apenas vem permitindo às indústrias de capital local seguirem novas lógicas de localização, como também a outros estabelecimentos se retirarem da capital paulista e da própria Região Metropolitana de São Paulo, em benefício, principalmente, das cidades médias. Um dos fatores que propulsiona esse deslocamento é o que se denomina por “deseconomias de aglomeração”, perdas de vantagens comparativas em função dos altos custos resultantes da localização. Tal processo, iniciado na década de 1970, ainda está em andamento, porém não retira o papel central desempenhado pela cidade de São Paulo, a qual ainda mantém o seu papel de gestão sobre o território nacional.

O nosso interesse por essa discussão ocorre na medida em que esse processo de desconcentração industrial pode ter afetado a realidade urbana de Itu, alterando a configuração de seu espaço interno e redefinindo sua estrutura.

No espaço intra-urbano a implantação dessas novas técnicas ao território é um dos fatores que possibilita uma reorganização do espaço através do espraiamento da cidade. A morfologia da cidade se redefine, já que ela expressa (e condiciona) as novas lógicas de localização.

Nesse contexto cabe uma reflexão sobre o papel da centralidade. Na fase mais recente de evolução do meio geográfico – *meio técnico-científico-informacional*² – as atividades econômicas tendem a ser organizadas por forças centrífugas, as quais parecem negar a centralidade e, com isso, a própria cidade. A centralidade que se impõe é constituída por novos conteúdos, nos quais o aspecto quantitativo (número de empresas) não mais aparece como fator principal. Nela, o aparato técnico e tecnológico, a utilização de redes materiais e imateriais é que se destacam como elementos primordiais para a definição dos novos centros.

Há uma relação de complementaridade entre desconcentração e reconcentração. Dois elementos de um mesmo processo de reestruturação do espaço urbano. O conteúdo desse processo se expressa por meio de uma morfologia urbana dispersa e da intensidade dos fluxos, a qual revela o conteúdo informacional do território.

² SANTOS, M. A natureza do espaço, p.238 - 240.

1.1 Procedimentos metodológicos e justificativa

Propomo-nos neste trabalho a pensar a questão dos fluxos como elemento essencial para compreender os novos padrões de centralidade que se impõem. Para essa análise serão abordados aspectos referentes ao nível tecnológico das empresas, à circulação de veículos e de passageiros de transporte coletivo.

A morfologia urbana, expressa por meio do levantamento e observação da localização das atividades econômicas, servirá como ponto de partida para a compreensão do processo de reestruturação, incluindo-se aí todo o dinamismo que lhe é próprio e que atua articulando diversos níveis escalares.

Esse estudo, com sua ênfase à redefinição das centralidades, implicou na escolha de determinadas áreas da cidade onde há concentração de atividades econômicas, visto que a expansão destas acontece gerando uma heterogeneidade do espaço e uma diferenciação entre lugares. No caso de Itu, essa expansão acontece através de alguns eixos estruturais. Tais eixos, juntamente com a área central, delimitada pela Prefeitura, foram definidos como recorte territorial para nossas análises. Se em alguns momentos realizamos uma abordagem da cidade de maneira geral, nosso objetivo maior foi perceber como os processos que nela se desenrolam afetam a centralidade, que se materializa no centro e nos referidos eixos.

O Centro Histórico, inserido no “coração” do centro, foi enfatizado dentro desse recorte, por ser uma área com características singulares, na qual os elementos herdados do território possuem uma presença mais significativa.

Na realização desta pesquisa fizemos, inicialmente, o levantamento cartográfico, documental e de dados. Como elemento essencial, obtivemos a listagem das atividades econômicas de Itu, por meio de requerimento encaminhado à Secretaria de Rendas da prefeitura. Areladas às informações obtidas no Cadastro Municipal, sobre a localização dos eixos comerciais e industriais da cidade, pudemos delimitar nossa área de estudo e definir as atividades econômicas por ela incorporadas.

Obtivemos como resultado uma relação de 23 logradouros. A partir dessa relação, o trabalho com os dados referentes às atividades econômicas

mostrou a necessidade de agrupar os logradouros que se apresentavam contíguos, a fim de não realizar uma análise demasiadamente fragmentada, permitindo uma visão mais abrangente dos fenômenos. Agrupados, eles formaram dez eixos, que foram classificados de A a J, além de três rodovias. A Rodovia Marechal Rondon, que corta a cidade em sentido leste-oeste, passou a fazer parte do Eixo A, em sua porção leste, e do Eixo C, em sua parte oeste (ver **Figuras 2 e 3**, a seguir).

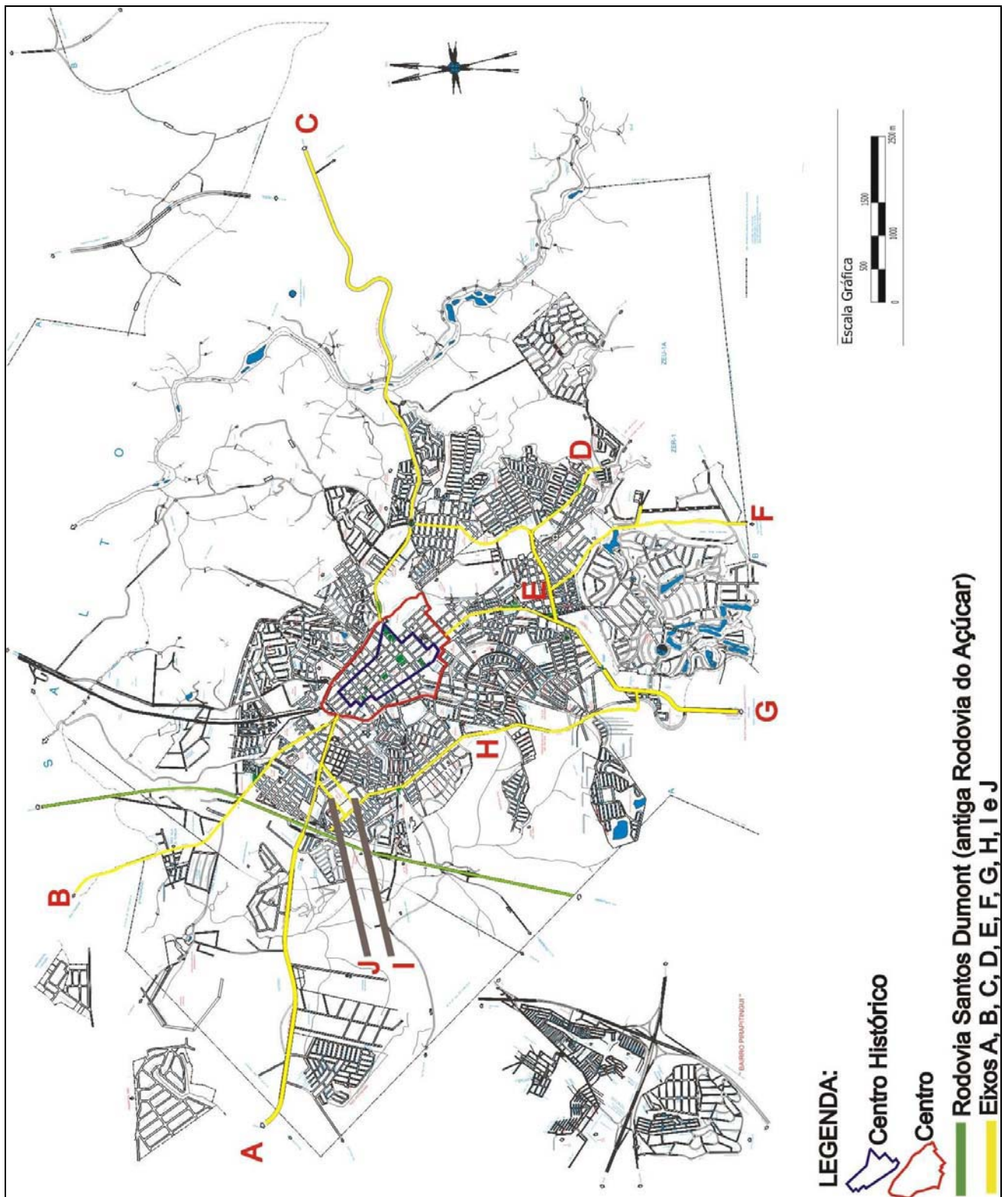


Figura 2: Itu: Área de estudo da pesquisa – Centro e Eixos viários.

Fonte: Cadastro Municipal e pesquisa de campo, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

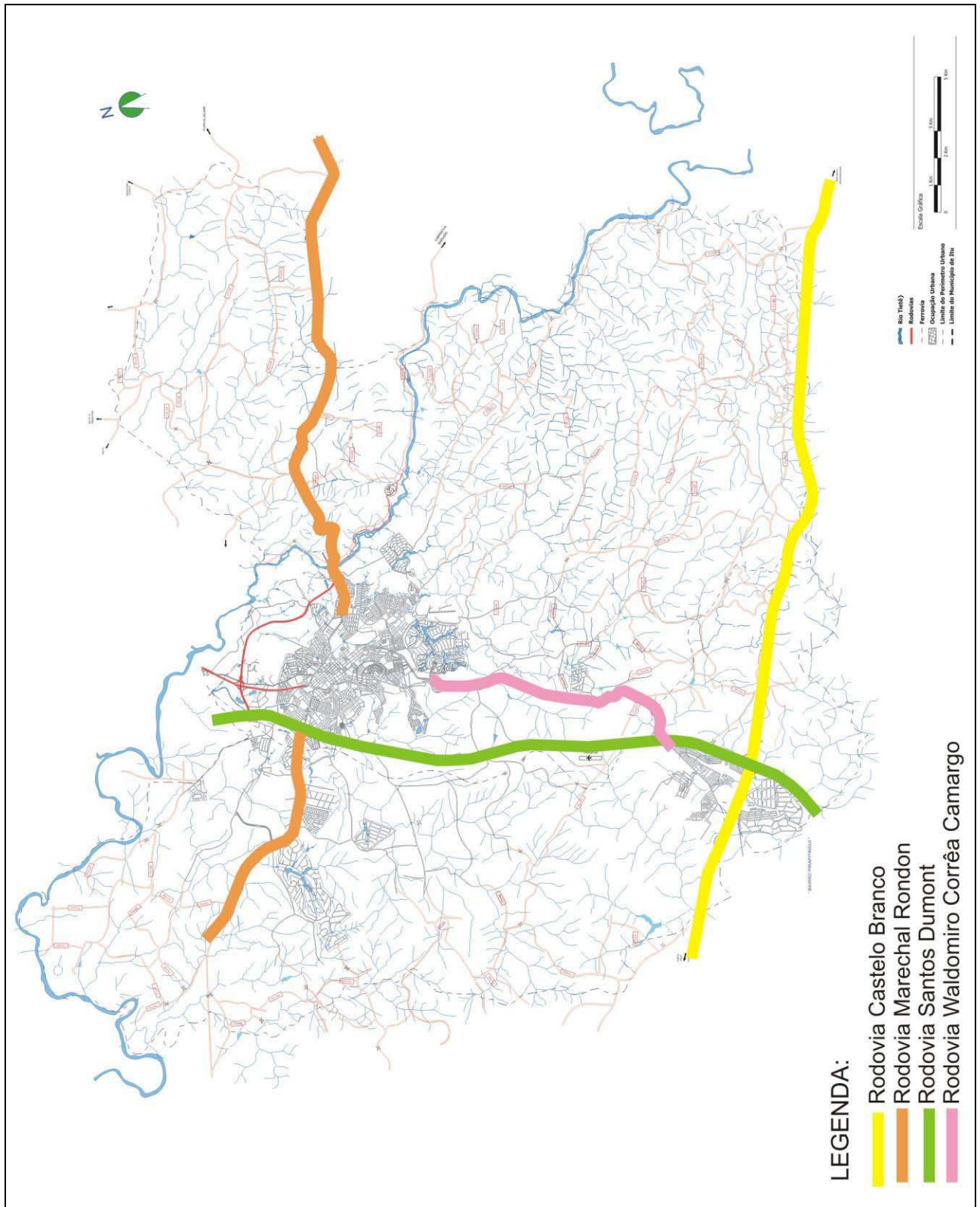


Figura 3: Itu: área de estudo da pesquisa – Rodovias.

Fonte: Cadastro Municipal, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

Inicialmente, a listagem de atividades econômicas do município, obtida no formato Bloco de Notas®, foi transferida para o Excel®, visto que tal programa permite trabalhar com os dados, organizando-os de diferenciadas maneiras. Para reduzir o número de registros - que contava um total de 4.510 empresas - aos correspondentes à área delimitada por nossa pesquisa, organizamo-los primeiramente por bairro. Daí, pudemos identificar todas as atividades inseridas no centro. Em seguida, organizamos as atividades restantes por logradouro, destacando da listagem geral aquelas pertencentes aos eixos previamente definidos.

A listagem geral das atividades econômicas abrangidas por nosso estudo passou a contar 2.291³ empresas. Identificou-se, com isso, a relevância do recorte territorial estabelecido, pois nele estão concentrados 50,8% do total de estabelecimentos econômicos do município com registro na Secretaria de Rendas da Prefeitura Municipal.

Os registros referentes às atividades econômicas de nossa área de estudo foram transpostos para a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). Através dessa padronização torna-se possível o intercâmbio e comparação de informações entre pesquisadores que se preocupam com as dinâmicas que implicam na estruturação e reestruturação urbanas, competência cada vez mais necessária ante as transformações que ocorrem em escalas mais amplas. Eleva-se, com isso, a possibilidade de se verificar como determinações globais atingem diferentemente espaços locais, evidenciando as especificidades dos mesmos.

Realizamos a contagem e tabulação dos dados referentes à nossa área de estudo segundo a classificação em divisões e grupos CNAE, disponível no site do IBGE⁴. Por meio do quadro seguinte (**Quadro 1**), procuraremos exemplificar o processo de tabulação das divisões de atividades CNAE da Rua Antônio de T. Piza de Almeida.

³ Três delas, porém, não foram incluídas na contagem, pois, mesmo pertencendo a um logradouro do Centro, estavam registradas com outro bairro na listagem fornecida pela Prefeitura. Preferimos não criar um novo eixo englobando apenas essas empresas.

⁴ www.ibge.gov.br/concla

Quadro 1: Itu - Rua Antonio T. Piza de Almeida – Classificação Nacional de Atividades Econômicas, 2008.					
DIVISÃO	GRUPO	CLASSE	DIVISÃO	GRUPO	CLASSE
52	52.3	52.32-9	52	52.3	52.33-7
52	52.2	52.21-3	55	55.2	55.22-0
52	52.4	52.49-3	74	74.9	74.91-8
55	55.2	55.22-0			
52	52.4	52.46-9			
52	52.2	52.22-1			
52	52.1	52.12-4			
52	52.4	52.41-8			
52	52.4	52.49-3			
55	55.2	55.22-0			
55	55.2	55.22-0			
55	55.2	55.22-0			

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu/SP, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Cada linha do quadro corresponde a uma empresa da referida rua. A existência de duas classificações para as três primeiras empresas retratadas no quadro indica que elas desenvolvem mais de uma atividade, classificadas em diferentes categorias da classificação nacional. Cada código de divisão corresponde a um tipo de atividade, que pode ser mais bem identificado conforme se caminha para a análise dos grupos e classes. Assim, na empresa retratada na primeira linha do quadro, a divisão 52 indica “comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos”, categoria abrangente. Pela classe de atividades 52.32-9 identificamos que se trata de um “comércio varejista de artigos do vestuário e complementos”, que desenvolve essa atividade junto com o “comércio varejista de calçados, artigos de couro e viagem” (classe 52.33-7).

Depois de realizada essa classificação, foi possível contar as empresas agrupando-as segundo os tipos de atividades desenvolvidas, o que permitiu verificar quais as atividades mais e menos expressivas em cada área analisada. A partir dessa contagem estabelecemos os percentuais de cada tipo de empresa.

Mesmo que a Classificação Nacional de Atividades Econômicas também permita agrupar as atividades em níveis mais específicos, como as classes e subclasses CNAE, preferimos limitar nossas análises às divisões e grupos, visto que os níveis mais particulares de classificação criariam um número demasiadamente elevado de categorias, impedindo uma visualização dos padrões de empresas em um mesmo eixo ou área.

Foram construídas tabelas com os dados das atividades econômicas dos dez eixos, bem como das três rodovias (Waldomiro Corrêa de Camargo, Santos Dumont e Marechal Castelo Branco) que formam nossa área de estudo. Também tabulamos os dados do centro como um todo, assim como de alguns de seus eixos, sobre os quais quisemos ter uma visão mais aprofundada, seja por considerarmos que eles expressam de forma suficiente os tipos de empresa que se mantêm em determinada porção dessa área, seja por apresentarem características específicas, que tornam sua análise necessária para o entendimento da complexidade do processo que atua redefinindo as centralidades de Itu. Deste modo, a definição dos eixos do centro que seriam detalhados em suas atividades econômicas deu-se, em alguns casos, considerando número total de empresas existente. Em outros momentos de nosso trabalho, entretanto, procuramos realizar uma análise qualitativa, atribuindo maior valor à suas singularidades do que ao número de estabelecimentos que eles concentram. Além disso, muitas vezes abandonamos a análise delimitada por eixos ou áreas específicas, direcionando nossos esforços para o entendimento da lógica de localização de determinadas atividades dentro de todo o recorte territorial definido.

Durante o trabalho com os dados tabulados fomos destacando, com base em nossa observação, aspectos que nos pareceram mais pertinentes à discussão que nos propomos neste trabalho.

O nível tecnológico das empresas e sua inserção em redes puderam ser apreendidos por meio da aplicação de questionários (ver modelo no **Anexo 1**).⁵ Estabelecemos que uma amostragem confiável das 2.291 empresas compreendidas no recorte territorial que definimos em nossa área de estudo deveria abranger o mínimo de 30% deste universo, em um total de, pelo menos, 687 empresas.

⁵ O modelo de questionário adotado teve como base o questionário elaborado pelo orientador desta pesquisa para sua tese de doutorado, que também tinha como objetivo estudar a redefinição das centralidades gerada pelo processo de reestruturação urbana (Cf. WHITACKER. A. M. Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto, 2003).

No centro, por exemplo, onde há 1.178 estabelecimentos econômicos, esse percentual corresponderia à cerca de 350 questionários. Contudo, pela própria metodologia adotada na aplicação, obtivemos um número ainda mais expressivo, de 360 questionários. Apenas no Eixo G e no setor das rodovias não alcançamos esse percentual, pois muitas empresas não quiseram responder à pesquisa. Ainda assim, o número de questionários aplicados foi considerável e pôde expressar importantes aspectos desses setores, motivo pelo qual os incluímos em nossas análises.

Apresentamos, em seguida (no **Quadro 2**), informações sobre o número de empresas em cada setor, o número estabelecido como mínimo para os questionários aplicados e o número alcançado durante o trabalho de campo.

Quadro 2: Itu - Questionários aplicados nos setores, 2008.			
Setor	Número de empresas	30%	Questionários aplicados
Centro	1178	353,4	360
Eixo A	73	21,9	22
Eixo B	68	20,4	22
Eixo C	192	57,6	64
Eixo D	162	48,6	56
Eixo E	43	12,9	17
Eixo F	33	9,9	11
Eixo G	205	61,5	53
Eixo H	146	43,8	61
Eixo I	12	3,6	4
Eixo J	21	6,3	8
Rodovia Waldomiro C. Camargo	55	16,5	12
Rodovia M. Castelo Branco	67	20,1	19
Rodovia Santos Dumont	33	9,9	07
Total	2.288	686	716

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

As maiores dificuldades na aplicação de questionários ocorreram com relação às empresas localizadas nas rodovias. A princípio, pela própria distância em relação à malha urbana, eles foram enviados por e-mail após

telefonema. Tal metodologia, entretanto, não gerou resultados, visto que de noventa e seis empresas contatadas apenas uma retornou à nossa solicitação. Posteriormente, *in loco*, ficou claro o aumento da resistência em responder à pesquisa, comparando-se com os outros setores, o que se manifestou tanto pela simples negação, quanto pela burocracia existente nos grandes estabelecimentos aí localizados.

Na definição das empresas onde haveria a aplicação do questionário, decidimos que ela se daria pulando duas empresas a partir da precedente onde houve a aplicação. Se, entretanto, tal empresa não quisesse responder à pesquisa, voltávamos para a anterior que havia sido pulada. Essa regra foi aplicada tanto no centro quanto nos eixos e, devido aos constantes retrocessos na aplicação, permitiu, em alguns casos, adquirir uma amostragem maior que a necessária.

A única exceção para essa metodologia se deu nos prédios comerciais, nos quais simplesmente definimos 1/3 do total de empresas e aplicamos os questionários sem nos preocuparmos com alguma seqüência. Em alguns prédios os questionários foram deixados na portaria e recolhidos posteriormente.

No centro da cidade o percurso para essa aplicação se deu quadra por quadra, iniciando-se da face definida como “1” até a face “4” (ver imagem no **Anexo 2**). Essa numeração das quadras e faces permitiu uma localização mais precisa das empresas entrevistadas. Utilizá-la para a definição do percurso possibilitou uma otimização do tempo no trabalho de campo.

A aplicação dos questionários ocorreu durante o primeiro semestre de 2008 na cidade e durante os meses de outubro a dezembro nas rodovias. Realizou-se de segunda à sexta-feira, principalmente durante as tardes, após concluirmos o período de trabalho docente na rede estadual de ensino. Foram aplicados 716 questionários nas empresas de nossa área de estudo. Em seguida, suas informações foram transpostas para uma planilha no Excel®, na qual cada linha correspondeu a um questionário e cada coluna a uma pergunta nele contida. Tal forma de organização dos dados permitiu maior mobilidade no trato com as informações, tornando possível organizá-las de diferentes maneiras para a construção de gráficos, quadros e tabelas.

Como outro elemento para a análise dos fluxos, obtivemos, com a empresa de transportes Avante, dados sobre o número de passageiros por linha de ônibus.

Utilizando a base cartográfica fornecida pela Secretaria de Obras da prefeitura, traçamos no Corel Draw® 32 linhas de ônibus circulares existentes em Itu. Para isso, seguimos a descrição do itinerário de cada uma delas - fornecida também pela empresa de transportes Avante – identificando as ruas mencionadas na planta da cidade. Assim realizamos um mapa geral, com quase todas as linhas de ônibus⁶, e mapas específicos, destacando separadamente cada uma delas. Nestes, foi necessário adotar um exagero na representação, a qual teve seu traço mais ou menos espesso de acordo com o número médio de passageiros por dia útil.

As figuras resultantes foram organizadas por meio do agrupamento de mapas. Cada uma delas apresenta o mapa geral, com o conjunto das linhas de ônibus traçadas, e outros específicos de cada linha, num limite de cinco deles por folha. Para tornar possível esse trabalho foi necessário converter as imagens para o formato JPEG, diminuindo assim o tamanho dos arquivos a serem manipulados. A seqüência de mapas está apresentada no capítulo 4 (**Figuras 44 a 49**, página 149 a 154).

Tanto para a elaboração dos mapas representativos dos fluxos de passageiros por linhas de ônibus, quanto para aqueles representativos do nível tecnológico das empresas – levantado a partir do trabalho de campo - definimos as classes das legendas utilizando a metodologia dos pares recíprocos, realizada através do agrupamento dos dados por meio de uma construção gráfica, que possibilita tanto aproximar pares semelhantes, quanto identificar exceções.

A análise dos fluxos, realizada a partir dos instrumentos metodológicos adotados, permitiu não só uma melhor definição da centralidade urbana em Itu, mas também permitiu compreender o conteúdo informacional do espaço, que está implícito no movimento.

O interesse por esse estudo justifica-se como forma de se compreender como processos macroescalares afetam o local; e, por sua vez, como o espaço da microescala interage com tais processos, dando respostas específicas às determinações globais.

⁶ Exceto a linha 80, cuja descrição do itinerário não nos foi fornecida, assim como as linhas 48, 52, 56 e 63, que percebemos, durante o mapeamento, serem predominantemente rurais.

Desse modo, por meio da interação entre pesquisadores, torna-se possível observar as particularidades e as similaridades da reestruturação em cidades de diferentes portes.

Neste trabalho abordamos a realidade urbana de Itu, visto a necessidade de se compreender os processos que geram as formas e a estrutura urbana desta cidade, a qual se deve à escassez de obras que a abordam sob esse ponto de vista. A grande maioria dos estudos sobre Itu é desenvolvida sob uma perspectiva exclusivamente histórica. Os poucos estudos geográficos existentes sobre a cidade não são atuais e dão ênfase a outros aspectos, que não ao processo de reestruturação urbana e redefinição da centralidade.

Em Itu essa discussão torna-se particularmente interessante. Apesar do número de habitantes não ser muito expressivo, apresentando um total de 156.076 habitantes (SEADE, 2008), a cidade chama a atenção por sua dinâmica, característica de cidades de maior porte. Por outro lado, são expressivas aí as “rugosidades” do espaço, caracterizadas pelo próprio Centro Histórico, delimitado e integralmente tombado pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico) em 1992. O aspecto histórico do centro interage com as novas dinâmicas expressas através dos fluxos. O que se observa é uma redefinição da estrutura da cidade.

2. CONTEXTUALIZANDO A DISCUSSÃO: história e transformações de Itu.

A reestruturação da cidade não pode ser apreendida em si mesma, pois é produto da história e contém elementos que só podem ser alcançados por meio de uma análise que considere a importância do passado na compreensão do presente. Desse modo, é fundamental considerarmos a lógica histórica existente nas mudanças atuais, a fim de entendermos o processo.

Neste capítulo nos utilizaremos dessa perspectiva para compreendermos como Itu ampliou os seus papéis na rede urbana, o que aconteceu junto com o seu desenvolvimento econômico, fazendo com que a cidade se tornasse mais susceptível ao processo de reestruturação urbana atual; bem como o papel hoje desempenhado pela cidade de Itu, em sua atual fase de reestruturação. Contribuirá também para entendermos o processo de produção das formas e da estrutura da cidade. Com esse intuito, procuraremos apresentá-la articulando informações acerca de seu desenvolvimento econômico, com outras referentes ao seu crescimento territorial e populacional.

Por certo, nosso esforço de discussão será marcado por constantes mudanças na escala de análise, já que

uma visão sintética da produção do espaço requer um entendimento integrado tanto da natureza tridimensional da organização sócio-espacial na medida em que desenvolve relações hierárquicas entre os lugares, quanto das relações contextuais ou interativas, como as que promovem a aglomeração¹

Utilizando-nos desses dois pontos de vista complementares, ou seja, tanto o que abrange as relações que se limitam à escala local, quanto o que abrange aquelas que se estabelecem entre escalas distintas, objetivamos alcançar uma análise que integre os movimentos dedutivos e indutivos necessários à construção do pensamento para compreensão do espaço intra-urbano. Importa, portanto,

¹ GOTTDIENER, M. A produção social do espaço urbano, p.198.

realizar um exercício de idas e vidas no pensamento, considerando hora o modo como os processos globais influenciam no espaço da cidade, hora como os fatos que nela são gerados acabam por refletir ou influenciar os processos que acontecem em outras escalas mais amplas.

As transformações observadas na estrutura da cidade resultam de uma intrincada relação entre processos macroescalares e a escala local, configurando um modelo espacial bastante singular. Isso porque os processos socioeconômicos atuais se desenvolvem em espaços já construídos, nos quais os tempos históricos acumulam-se, influenciando mais ou menos significativamente as novas lógicas que se implantam.

Nesse processo, mudanças na estrutura econômica mundial implicam também em uma reestruturação dos espaços, na qual a forma urbana se metamorfoseia associada às mudanças funcionais das cidades.

Abordando especificamente o recorte territorial dessa pesquisa, é necessário focar alguns aspectos de suas transformações, a fim de darmos maior concretude à discussão aqui iniciada. Estes prepararão o leitor para uma compreensão mais apurada das recentes mudanças que ocorrem em tal espaço, visto que é possível notar a crescente importância econômica que a cidade vai adquirindo ao longo do tempo, ao passo que se definem e se ampliam os seus papéis no contexto da rede urbana.

A formação do povoado que deu origem ao núcleo urbano de Itu remonta de 1610, ano de sua fundação. Insere-se, portanto, no contexto do Brasil colonial.

Nessa fase de desenvolvimento do modo de produção capitalista, a economia nacional girava em torno dos interesses da metrópole, por meio do estabelecimento de relações comerciais desvantajosas, baseadas na exportação de produtos primários e na importação de produtos manufaturados.

Durante cerca de três séculos, desde o início da colonização, a cana-de-açúcar teve papel de destaque entre os produtos agrícolas oferecidos no mercado internacional. Entretanto, o sucesso adquirido com esse tipo de produção no Nordeste não se reproduziu com a mesma intensidade na Capitania da São Vicente, onde se formaria o povoado de Outu-Guassu. Nesta capitania, ao lado da produção canavieira, a população buscou outras alternativas para garantir a sobrevivência. As bandeiras tornaram-se uma importante atividade.

Nesse contexto, ultrapassando a zona serrana do Planalto Atlântico, o povoado surgiu como ponto de apoio às expedições que adentravam o território em busca de ouro, diamantes e indígenas.

O crescimento populacional foi favorecido pela presença da Bacia Hidrográfica do Tietê, que, correndo rumo ao interior paulista, permitia adentrar o território. Dela faz parte o afluente Guarau e os subafluentes Taboão e Brochado, que circundam a colina onde se assentou o núcleo inicial de povoamento.

A base econômica do vilarejo foi a produção canavieira, que se fortaleceu com a diminuição da importância econômica da região Nordeste e com o declínio da extração aurífera, no final do século XVIII, o que impulsionou a instalação de engenhos de açúcar e a vinda de africanos para o trabalho nas fazendas.

Até 1750 “a vila não passou de um pequeno núcleo, com menos de 100 casas, centrada no pátio da antiga Matriz e uma única rua que ia do pátio até a capelinha do primeiro povoado”². Essa rua, hoje denominada Paula Souza, compõe o Eixo Histórico da cidade, sobre o qual trataremos no capítulo 3 (ver **Figura 26**, pág. 85).

Com o aumento da população cativa e da produção canavieira a vila se expande. Uma segunda rua, paralela à primeira, é aberta em meados do século XVIII (atual Rua dos Andradas), marcando o início de um período de crescimento do vilarejo.

O auge da produção canavieira em Itu ocorreu no período de 1830 a 1854³, período que coincidiu com uma fase de grande crescimento da cidade, quando ela atingiu o número de 800 casas⁴.

No final do século XIX, já existiam na cidade 1.000 casas, com 117 das quais se dedicando também ao comércio. O tecido urbano era composto por “12 ruas, 2 travessas, 10 becos e 8 largos”⁵.

Nesse período, a queda no preço internacional do açúcar causava o descontentamento dos fazendeiros. A produção cafeeira já suplantava a canavieira como base econômica do município. Paralelamente, ao lado de uma produção artesanal, começavam a surgir as primeiras indústrias na cidade.

² www.mp.usp.br/mr/hist_itu.html.

³ BASTOS, M. A. T. R. A cidade de Itu: “berço da república”, um estudo de geografia urbana até a I república (1930), p.29.

⁴ www.mp.usp.br/mr/hist_itu.html.

⁵ BASTOS, op.cit., p.271-272.

Acompanhando uma tendência geral, a passagem do século XIX para o século XX representou um período de intensas modificações no município, expressas pela expansão das lavouras de café, substituição da mão-de-obra escrava pelo trabalhador assalariado, insipiente industrialização e ideais republicanos.

Todas essas mudanças já acenavam para uma nova fase de evolução do meio geográfico, na qual as técnicas se sobreporiam às forças naturais, em benefício do desenvolvimento capitalista. Muitos, entretanto, ainda eram os obstáculos a serem superados, a exemplo da epidemia de febre amarela que assolou a cidade entre 1892 e 1897, causando altos índices de mortalidade⁶.

As primeiras indústrias, sobretudo têxteis, que se implantaram nesse período, possuíam uma extrema dependência em relação aos recursos naturais, o que gerava sua imobilidade espacial. Em Itu, a existência de uma grande cachoeira em sua vila operária de Salto, foi determinante para que elas aí se fixassem. Na cidade, a localização na vertente direita do ribeirão Brochado permitiu que as novas fábricas, movidas a vapor, se aproveitassem de seu potencial hídrico, como foi o caso da Fábrica de Fiação e Tecerlagem São Luiz.

O aspecto geral da cidade ainda era marcado pelo predomínio do modo de vida rural e pela intensa influência da igreja católica. A presença de ordens religiosas jesuíticas contribuía para quebrar a homogeneidade da paisagem, por meio de suas instituições. Elas passaram a estimular a diferenciação social, já que a vizinhança de seus vultuosos monumentos estava associada ao prestígio das camadas mais ricas da população. Em sua aliança, o clero reafirmava o poder da oligarquia, que, por sua vez, fornecia importantes ajudas financeiras para a manutenção do patrimônio das ordens religiosas. Ainda assim, as classes sociais conviviam no mesmo espaço, delimitado pelas várzeas dos ribeirões circundantes.

A partir do final do século XIX começou a haver uma notável modificação na morfologia urbana de Itu, o que tem particular interesse para nosso estudo, porque essas alterações refletem e conduzem a transformações na própria estrutura urbana e, por conseguinte, na centralidade. Nesse período, as ruas

⁶ BASTOS, M. A. T. R. A cidade de Itu: "berço da república", um estudo de geografia urbana até a I república (1930), p.59.

passavam a se estender longitudinalmente por todo o espigão da colina onde se deu a ocupação inicial e as formas da paisagem eram profundamente alteradas.

Para esse processo foi de grande importância a implantação do ramal ferroviário, inaugurado em 1873. Desse modo, um ano antes, a Rua do Comércio, atual Floriano Peixoto (ver **Figuras 17 e 19**, páginas 72 e 74), já era prolongada até o Largo da Estação (atual Praça Gaspar Ricardo, localizada no limite noroeste no centro).

Assim, a tríade café, ferrovia e indústria foi o principal elemento que influenciou no remodelamento do espaço urbano neste período. Além disso, gerou maior crescimento econômico da cidade, que refletiu também em seu aumento populacional.

A ferrovia tornou mais eficaz o escoamento da produção agrícola, projetando a cidade no mercado internacional de café, ao passo que os rendimentos gerados na agricultura eram cada vez mais aplicados na área urbana, expandindo a sua economia. Por outro lado, a maior integração adquirida com a ferrovia facilitou também o afluxo de imigrantes, que, juntamente com a população de ex-escravos, iria expandir a malha urbana por meio de uma série de moradias precárias nos subúrbios, principalmente. Esse crescimento urbano, pela incorporação de novas áreas ao núcleo inicial de povoamento, aconteceu gerando uma nova forma da cidade e novas práticas a ela associadas. Apresentando características distintas dos espaços anteriormente existentes, essas novas áreas redefiniram as relações entre lugares e, conseqüentemente, a própria estrutura da cidade.

A presença dos imigrantes possibilitou o acesso a uma mão-de-obra adaptada ao trabalho industrial, bem como permitiu a formação de um mercado consumidor interno para seus produtos.

No plano político, outro elemento se somaria aos anteriores, gerando modificações nas mentalidades e no modelado da cidade. Influenciados pelos movimentos liberais que aconteceram na Europa e nos Estados Unidos durante o século XVIII, o movimento republicano no Brasil contou com forte participação da oligarquia cafeeira, que reivindicava no cenário político a mesma importância que assumia no cenário econômico do país. Desse modo, em 1873, representantes de 16 cidades paulistas se reuniram em Itu na conhecida “Convenção Republicana”, que culminou com a fundação do PRP (Partido Republicano Paulista). Dezesesseis

anos depois a república era implantada no Brasil, tendo como primeiro presidente civil o ituano Prudente José Moraes de Barros, que governou o país de 1894 a 1896.

Tais acontecimentos vão incutir na cidade a imagem de “Berço da República”. Essa idéia, amplamente aceita e difundida pela classe dominante, parece ter motivado a constituição de novas mentalidades, que a associaram com o “moderno” e emergiram na tentativa de eliminar do espaço urbano qualquer imagem que recordasse o seu passado colonial.

Os esforços de embelezamento da cidade durante a passagem do século XIX para o XX são elucidativos. Não raro, as obras foram financiadas pela própria oligarquia. Podemos ter como exemplo o doiramento dos altares da igreja matriz, em 1896 ou o ajardinamento da Praça Padre Miguel, realizado em 1898⁷. Nas **Figuras 4 e 5**, apresentadas a seguir, observa-se dois momentos da referida praça, antes e após o ajardinamento.



Figura 4: Praça Padre Miguel antes do ajardinamento.

Fonte: Revista Campo e cidade, n°44, p.60 (arquivo Campo e Cidade).

⁷ Cf. BASTOS, M.A.T.R. A cidade de Itu: “berço da república”, um estudo de geografia urbana até a I república (1930), p.145/102.



Figura 5: Ajardinamento da Praça Padre Miguel.

Fonte: Revista Campo e cidade, n°51, p.23 (coleção Romeu Casteluci).

Segundo Lefèbvre (1969), esse período anterior ao surto industrial exprime as obras mais belas da vida urbana, quando os detentores da riqueza justificavam seus privilégios gastando suntuosamente suas fortunas. “Em seguida, a produção de produtos substitui a produção de obras e de relações sociais ligadas a essas obras, notadamente na cidade. Quando a exploração substitui a opressão, a capacidade criadora desaparece”⁸.

As casas das principais ruas acompanharam essas transformações e assobradaram-se nesse período. “No centro antigo, alguns velhos casarões de taipa-pilão enfileirados foram gradativamente dando lugar ao novo, ao moderno edifício [de tijolos] com suntuosas fachadas [...]”⁹.

A busca dessa modernidade se refletiu também em um enorme esforço de planejamento sobre o uso e a ocupação do solo urbano, que ocorreu tanto no intuito de acabar com as epidemias, que hora ou outra assolavam a cidade denunciando toda a precariedade de vida da maior parte da população, quanto no de criar uma imagem estética da cidade que a colocasse à altura do título que ela agora ostentava.

⁸ LEFÈBVRE, H. O direito à cidade, p.06.

⁹ BASTOS, M.A.T.R. A cidade de Itu: “berço da república”, um estudo de geografia urbana até a I república (1930), p.278.

Assim, nos anos de 1907 e 1908 a Câmara Municipal elabora um novo Código de Posturas, que passa a ser adotado a partir de então. As lamentáveis condições de higiene e salubridade pública são aí evidenciadas, fruto da pobreza que imperava no meio urbano, principalmente nas áreas mais próximas aos fundos de vale. Essas áreas mais periféricas também eram as menos dotadas de infraestrutura, pois nas primeiras décadas do século XX não havia rede de esgoto, abastecimento de água, iluminação pública e pavimentação, elementos já então existentes nas ruas mais centrais¹⁰.

Com os movimentos migratórios, intensificava-se na cidade o processo de implantação de moradias precárias, o que incorporava novas áreas ao tecido urbano. A demanda habitacional gerava a concentração de renda, com a incorporação de áreas contíguas à malha urbana e a construção de casas humildes, destinadas à locação. Essas áreas caracterizavam-se por alta densidade demográfica e pela ocupação intensiva do solo, que ainda é verificável atualmente pelas estreitas fachadas de suas construções, como é possível observar na **Figura 6**, a seguir.



Figura 6: Rua Santa Cruz.

Fonte: Trabalho de Campo, 2009.

Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

¹⁰ Cf. BASTOS, M.A.T.R. A cidade de Itu: “berço da república”, um estudo de geografia urbana até a I república (1930), passim.

Devido às características gerais das novas áreas que estavam sendo ocupadas durante esse período, o Código de Posturas buscou garantir a implantação de novos padrões habitacionais. Nas várzeas inundáveis as edificações deveriam ser construídas de modo a eliminar a umidade, como forma de garantir a salubridade das novas moradias¹¹. Essa característica é observável ainda hoje em algumas casas da vertente esquerda do ribeirão Taboão, onde muitas delas foram contruídas em cima de pequenos porões a fim de obedecer às determinações legais (ver **Figura 7**).



Figura 7: Rua Marechal Deodoro.
Fonte: Trabalho de Campo, 2009.
Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

De aplicação geral, ficava proibido edificar casas de meia-água com frente para as ruas, praças e largos da cidade. A edificação de cortiços e “habitações acanhadas” também passou a ser proibida, sendo que as então existentes deveriam “ser demolidas no prazo de um ano”. Aos infratores dessas

¹¹ Itu, Código Municipal de Posturas, Título II, cap.I, art. 29,p.06.

determinações caberia multa e a obrigação de satisfazer as disposições do Código dentro de um prazo determinado pela prefeitura¹².

Muito mais que uma questão de saúde pública, tratava-se, pois, de um esforço em renovar a paisagem urbana, mudando o padrão das construções e o aspecto geral da cidade, o que refletiu também no alargamento de ruas e becos, efetuado pelo poder público.

As ruas que interligavam as vertentes dos ribeirões Taboão e Brochado, diferentemente das ruas principais que se estendiam em sentido nordeste-sudeste, não passavam de vielas, abertas para comportar um pequeno fluxo de carroças, cavaleiros e pedestres durante o período colonial (**Figura 8**). Na década de 1930 a Rua Sete de Setembro (antigo Beco do Fuxico) e a Rua Madre Maria Theodora (antigo Beco Quitanda) são alargadas¹³. Muitas dessas ruas transversais, contudo, não foram submetidas ao alargamento e ainda consevam as característicasde tal período.



Figura 8: Rua Sete de Setembro antes do alargamento.
Fonte: Revista Campo e cidade, n° 51, p.21 (coleção D'Elboux).

¹² Itu, Código Municipal de Posturas, Título II, cap.I, art. 35, p.07.

¹³ De acordo com BASTOS, M.A.T.R. A cidade de Itu: "berço da república", um estudo de geografia urbana até a I república (1930), p.304.

Esse processo ligava-se à tentativa de criar um espaço mais adaptado ao automóvel, cujo consumo difundia-se com rapidez no início do século XX. Por meio de pesquisa nos jornais da época, Bastos (1997) afirma que já existiam inúmeras garagens de automóveis na cidade, e que no ano de 1928 haviam em Itu “354 carros (69 automóveis de aluguel, 185 automóveis e 110 caminhões)”¹⁴.

O processo de urbanização/industrialização, associado às mudanças políticas e culturais em curso, passavam a definir um espaço onde os valores de uso iam progressivamente sendo subordinados pelos valores de troca.

O consumo, até então limitado para a maioria da população, passava a ser mais difundido, com a expansão do trabalho assalariado e a implantação de sistemas de crédito. Este último elemento, bastante significativo para o impulso inicial à industrialização.

Alteravam-se também os padrões de riqueza, nos quais a produtividade e o lucro superavam os títulos e propriedades como elementos de diferenciação social.

A nova lógica capitalista que acompanha o desenvolvimento industrial, comercial e financeiro da cidade faz emergir uma nova forma urbana no início do século XX. Trata-se da forma urbana derivada da racionalidade burguesa, que separa o trabalhador da cidade, por meio de sua fixação nas periferias descontínuas. A exemplo da vila operária da Cia de Fiação e Tecelagem São Pedro, formada entre os anos de 1923 e 1925 no local onde hoje localiza-se o Bairro Alto, “além” do ribeirão Brochado e da estrada de ferro, à oeste do centro.

Na **Figura 9**, apresentada na página seguinte, estão representados os principais equipamentos e instalações na área exterior à malha urbana de Itu, durante a década de 1930.

¹⁴ BASTOS, M.A.T.R. A cidade de Itu: “berço da república”, um estudo de geografia urbana até a I república (1930), p.303 (nota de rodapé).

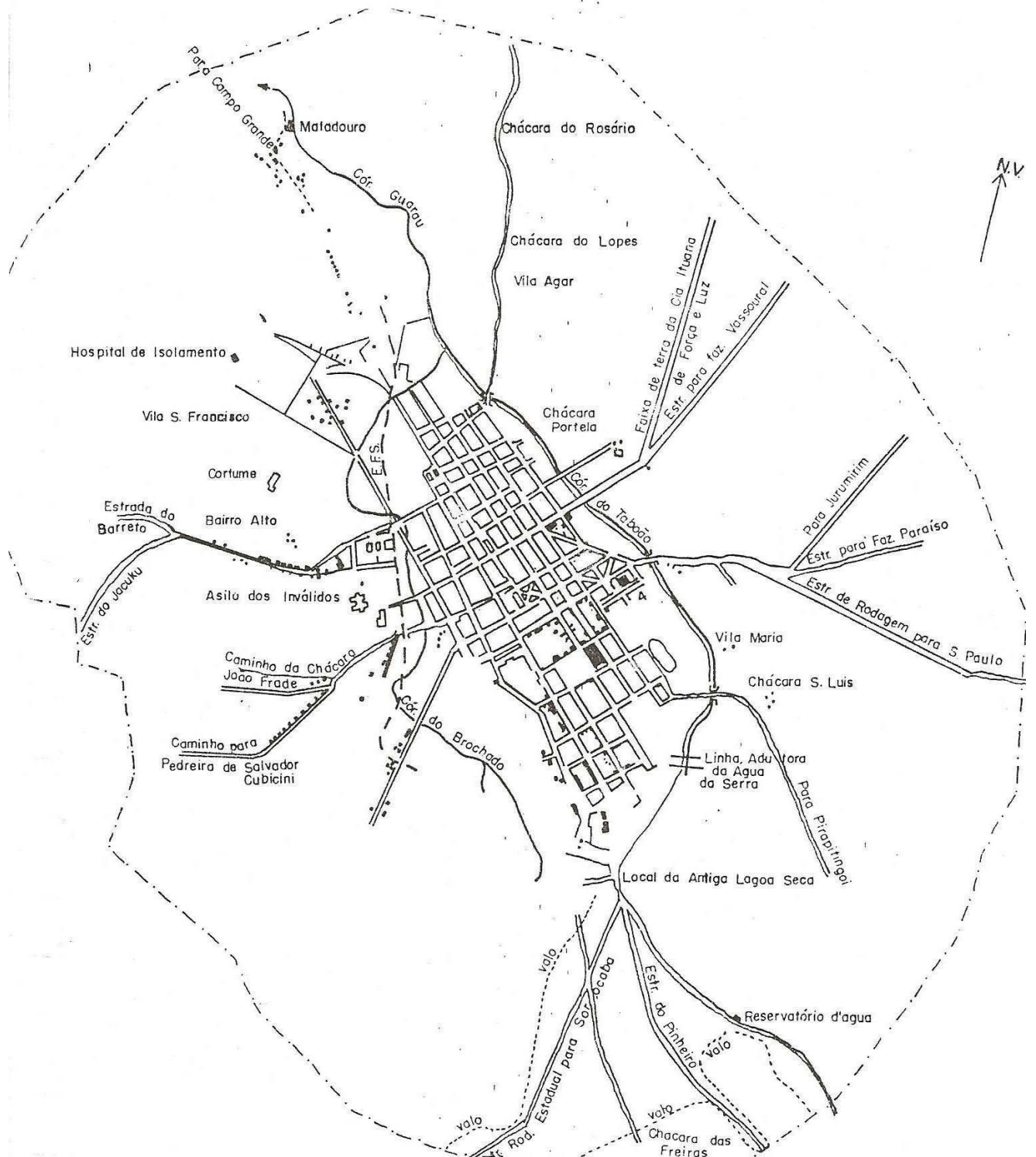


Figura 9: Croqui da cidade de Itu e arrabaldes, 1939.

Fonte: MAPA do município de Itu, 1985, apud BASTOS, M.A.T.R., 1997, [não paginado].

Autor: LOURO, J.

Esboçava-se uma estratégia global, na qual “todas as condições se reúnem assim para que exista uma dominação perfeita, para uma exploração apurada das pessoas, ao mesmo tempo como produtores, como consumidores de produtos, como consumidores de espaço”¹⁵.

A nova morfologia urbana passa a ser vetor da segregação social e as classes têm cada vez mais definidos seus lugares de habitat no interior da cidade.

Com o aglomerado ocupando as duas vertentes da colina e estendendo-se longitudinalmente em direção sudeste, era necessário vencer os obstáculos naturais representados pelos ribeirões circundantes, a fim de incorporar novas áreas aos interesses do capital imobiliário.

As obras de aterramento das várzeas dos ribeirões Taboão e Brochado ocorreram durante a década de 1930 e representaram uma importante forma de atuação do poder público para a expansão do perímetro urbano. O aterramento, entretanto, apresenta-se incompleto ainda hoje, gerando vazios e áreas com limitadas possibilidades de acesso ao centro (**Figura 10**).



Figura 10: Obra de canalização de trecho do ribeirão Brochado. À esquerda, o Centro. À direita, o Jd. Santana.

Fonte: Trabalho de Campo, 2008.

Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

¹⁵ LEFÈBVRE, H. O direito à cidade, p.26.

No Brasil, a década de 1930 é marcada pelo “arranque” da industrialização, estimulado no plano internacional pela crise nas exportações de café e, no plano nacional, pela política do governo Vargas, que passou a oferecer uma série de incentivos ao desenvolvimento industrial. Seguiu, portanto, uma política intervencionista observável em todo ocidente durante a Grande Depressão. A Segunda Guerra Mundial reforçaria esse quadro.

De qualquer forma, em meados da década de 1920 a produção cafeeira já declinava no município em decorrência do direcionamento de recursos à atividades urbanas, como é possível observar no **Quadro 3**, a seguir:

Quadro 3: Produção cafeeira em Itu (1920-1926)	
Ano agrícola	Produção (arrobas)
1920/21	240.000
1921/22	195.000
1922/23	220.000
1923/24	198.100
1925/26	190.000

Fonte: Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, 1924.

Org.: Maria Antonieta T.R. Bastos, 1997, p.344.

As indústrias, a princípio localizadas no centro, tornam-se menos dependentes dessa porção do território urbano e vão se transferindo para áreas periféricas, dadas as novas possibilidades técnicas existentes.

O próprio sistema capitalista firma-se, durante este período, sobre uma base industrial, com o advento do modelo fordista, calcado na produção em massa e na expansão horizontal dos mercados. Essa nova estratégia produtiva, atrelada à política intervencionista dos Estados nacionais, permite o crescimento do sistema econômico até o final do século, quando ele enfrenta um novo período de crise.

Assim, as modificações estruturais na morfologia urbana tomam impulso, marcando a passagem para um período em que as técnicas se sobrepõem à natureza na definição do espaço geográfico. Esse período é caracterizado pelos esforços de integração da cidade, seja por meio do sistema de telefonia, implantado

em 1920, seja por meio da abertura e melhoria de rodovias, como a SP 312 (Rodovia Washington Luiz), inaugurada em 1922. Na década de 1930 foi efetivamente implantado em Itu o transporte rodoviário coletivo, com linhas para Porto Feliz, Cabreúva e Sorocaba¹⁶. À tal integração acompanhou-se novas possibilidades de desenvolvimento econômico.

No plano nacional já se definiam as áreas potencialmente aptas a receber novos investimentos tecnológicos durante a onda de reestruturação que aconteceria no final do século XX. Segundo Lencioni (1994), a região administrativa de Sorocaba já era, na década de 1920, uma das mais importantes do interior. “Contava com 164 estabelecimentos [industriais], empregando 17.494 operários (12,6% do total do Estado) e um capital de 114.430,7 contos de réis (10,4% do total do Estado)”¹⁷. Isso porque faz parte da região do país que, desde o despontar do século, concentrou os fatores de produção e investimentos necessários ao desenvolvimento industrial, o que, por sua vez, implicou em mais investimentos técnicos ao território.

De 1930 a até o final de década de 1980, a forte atuação do Estado na economia baseou-se em uma política de incentivo ao desenvolvimento industrial, principalmente nos setores de base e de bens de consumo duráveis. Ao mesmo tempo, sua atuação foi garantindo a implantação de condições infra-estruturais que possibilitassem as circulações no território. Tais iniciativas possibilitaram que se configurasse a rede urbana brasileira ao longo do século XX, por meio do estabelecimento de fluxos internos de mercadorias. Até esse período, as relações entre cidades constituíam-se basicamente em relações verticais entre os inúmeros pequenos núcleos urbanos e as grandes cidades, concentradoras dos recursos econômicos nacionais.

A implantação da rede urbana brasileira ocorre, assim, por meio de sua integração efetiva à lógica capitalista. Nesse processo algumas cidades têm suas funções ampliadas, o que acontece redefinindo a hierarquia entre elas por meio da formação de núcleos urbanos que passam a exercer papéis intermediários. Nesses núcleos e nas grandes cidades, o crescimento econômico foi acompanhado pelo crescimento populacional, em detrimento das áreas rurais.

¹⁶ Cf. BASTOS, M.A.T.R. A cidade de Itu: “berço da república”, um estudo de geografia urbana até a I república (1930), p.282.

¹⁷ LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada, p.56.

Em 1940 a população urbana de Itu já ultrapassava a rural, a primeira apresentando um total de 13.729 habitantes, e a segunda 12.918. Desse ano até 1970 o percentual da população rural sobre a população total cai de 48,4 para 26,5, enquanto o da população urbana salta de 51,5 para 73,4. Em números absolutos, a diminuição da população rural ocorre entre os anos de 1950 e 1960, quando passa de 14.256 habitantes, para 13.728¹⁸.

A década de 1950, em contraposição à anterior, marca o início de um novo período de expansão da malha urbana (ver **Figura 43**, pág. 144). Há uma progressiva instalação de novas indústrias na cidade, que ocorre concomitantemente ao mencionado decréscimo populacional das áreas rurais. Esse movimento foi resultante também das profundas alterações sofridas na agricultura local, conseqüência de sua modernização e da substituição de cultivos tradicionais, como o café, o milho e o algodão, por outras atividades caracterizadas pela baixa utilização de mão-de-obra, como a pecuária e a hortifruticultura.

Diferentemente do processo observado em muitas cidades paulistas, em Itu os dados indicam que houve uma tendência à divisão dos estabelecimentos rurais durante esse período, com o aumento do número de pequenas propriedades. Em números absolutos, existiam 669 estabelecimentos rurais durante o ano de 1940. Em 1965 contavam-se 1.069¹⁹. Essa idéia é reforçada quando observamos a evolução do percentual dessas propriedades de acordo com seu porte, ainda na década de 1930.

Classes	1930 – 1931	1935 - 1936
Pequena	77,54	82,86
Média	17,81	12,98
Grande	4,36	2,89
Latifúndio	0,28	0,27

Fonte: Millet, S. Roteiro do café. São Paulo: Bipa, 1946.

Org.: Octavio Ianni, 1977, p.84.

¹⁸ Fonte: IBGE. In: IANNI, O. Diagnóstico geral da cidade de Itu para a implantação de um programa de ação cultural: a formação social e cultural de Itu, p.92.

¹⁹ Fonte: IANNI, C. Diagnóstico geral da cidade de Itu para a implantação de um programa de ação cultural: o sistema econômico do município, suas pressões sobre o patrimônio cultural, p.20.

Octavio Ianni (1977)²⁰ atribui essa tendência a uma sucessão de crises decorrentes de geadas, superprodução e esgotamento das terras agricultáveis, que forçaram os fazendeiros a vender parte de suas propriedades. Referindo-se à década de 1970, Constantino Ianni (1977) faz menção à continuidade da “tendência de ampliação das áreas destinadas a chácaras de fins de semana, com novos loteamentos desse tipo sendo seguidamente lançados”²¹.

O crescimento da metrópole e da região na qual Itu está inserida contribuiu para a valorização de suas terras e para o aumento da especulação imobiliária, gerando mudanças na estrutura da cidade. Com esse processo, atrelado ao crescimento industrial, ao êxodo rural que o acompanha, ao aumento das atividades terciárias, bem como das facilidades de crédito e aumento do consumo, o centro populariza-se. As camadas mais ricas, antigas moradoras desse espaço, vão abandonando-o. Elas passam a adotar novos padrões de moradia, dentre os quais cabe destaque aos condomínios e loteamentos fechados, que se implantam ao redor da cidade a partir de meados da década de 1970²².

O sucesso desses empreendimentos em Itu deve-se principalmente a já mencionada proximidade da Região Metropolitana, que permite que pessoas dela provenientes adquiram imóveis na cidade mantendo, concomitantemente, a possibilidade de acesso rápido à capital; ao período histórico em que eles começam a se implantar na cidade – ainda na década de 1970 - e aos esforços para a preservação do patrimônio histórico e arquitetônico, que limitaram as possibilidades de escolha dos segmentos mais ricos da população por novas formas de habitat, já que impediram que o centro passasse pelo surto de verticalização que aconteceu em muitas cidades brasileiras durante, principalmente, a década de 1980.

Os interesses pelo “moderno” vão promover a significativa descaracterização da área central no decorrer da segunda metade do século XX. Casarões antigos foram transformados, outros demolidos, como no exemplo ilustrado pela **Figura 11**, a seguir.

²⁰ IANNI, O. Diagnóstico geral da cidade de Itu para a implantação de um programa de ação cultural: a formação social e cultural de Itu, p.83.

²¹ IANNI, C Diagnóstico geral da cidade de Itu para a implantação de um programa de ação cultural: o sistema econômico do município, suas pressões sobre o patrimônio cultural, p.25.

²² Nesse aspecto Itu passa a ser referência nacional a partir de 1975, com a implantação do primeiro condomínio fechado do Brasil, denominado “Terras de São José”, difundindo assim um novo estilo de vida para a população de alto poder aquisitivo, inspirado no modelo estadunidense.



Figura 11: Demolição ocorrida no Eixo Histórico (Praça Padre Miguel).

Fonte: Revista Campo e cidade, n°44, p.60 (Júlio Abe/ arquivo Campo e Cidade).

Durante a década de 1960 difundiu-se a fama de Itu como “cidade dos exageros”, a qual foi apropriada pelo poder público e empresas privadas, inculcando novos elementos ao centro, os quais contrastam fortemente com seu aspecto histórico. Esse foi o caso do orelhão gigante, implantado pela empresa *Telefônica* na Praça Padre Miguel, pertencente ao Eixo Histórico da cidade (ver **Figuras 28**, na página 87).

As divergências entre os interesses de preservação das construções do centro e os interesse imobiliários geraram uma série de conflitos na cidade durante esse período, os quais ganharam evidência com a votação do primeiro Plano Diretor de Itu em 1968. O arquiteto João Walter Toscano, responsável pela elaboração do Plano, atento às transformações pelas quais a cidade passava, propôs a criação da Zona Histórica, sobre a qual o poder público tomaria medidas no sentido de preservar as construções existentes. O Plano, entretanto, foi rejeitado, pois estava contra os interesses de agentes privados, detentores de imóveis nessa

área. O centro histórico só foi criado 24 anos depois, por meio de tombamento realizado pelo CONDEPHAAT.

Após o golpe de 1964, com o “milagre econômico”, a atuação do Estado no sentido de promover o crescimento econômico do país ocorreu claramente sem que houvesse avanços correspondentes na área social, motivo pelo qual foi denominada “modernização conservadora”.

A esse período de intenso crescimento econômico seguiu-se o arrefecimento da economia nacional, marcante após 1974, com a crise do petróleo. O Brasil sofria os reflexos de uma nova crise no próprio sistema capitalista, que estimulou a busca de novas estratégias produtivas ante as dificuldades das empresas em manter altas as taxas de lucro. O velho modelo industrial do início do século XX, calcado na produção em massa, passa a ser substituído por outro, calcado em uma lógica financeira, com a produção sendo determinada pela demanda. Essa nova lógica passa a definir relações mais fluidas com o território.

Esse fator estimulou o constante desenvolvimento tecnológico, essencial para que se desencadeasse uma nova onda de reestruturação urbana, cujo processo encontra-se ainda em curso.

Segundo Santos, esse é o período de afirmação do meio técnico-científico-informacional, no qual “a informação é o vetor fundamental do processo social e os territórios são, desse modo, equipados para facilitar a circulação”²³.

A presença dessas inovações no território torna-se critério de definição da localização das empresas, visto que sua mudança locacional só é viável quando acompanhada do acesso às redes. Como a produção das condições materiais que permitem a formação dessas redes no território é bastante limitada, ela impõe também limites à dispersão dos estabelecimentos econômicos, sobretudo das indústrias.

Neste contexto, Itu torna-se pólo de atração industrial a partir dos anos de 1970, quando se observa um processo de desconcentração industrial da Região Metropolitana de São Paulo, seguindo os principais eixos rodoviários. Beneficia-se, principalmente, com a construção das rodovias Castelo Branco e Santos Dumont (antiga Rodovia do Açúcar) durante esta década, que estimulam novas indústrias a se instalarem no município, beneficiadas também com a

²³ SANTOS, M. A natureza do espaço, p. 238-239.

proximidade do aeroporto internacional de cargas “Viracopos” e do acesso rodoviário e ferroviário ao porto de Santos.

O gráfico da página seguinte (**Figura 12**) demonstra claramente o aumento do número de estabelecimentos industriais implantados a partir da década de 1970 até início dos anos de 1990, período correspondente aos dados aos quais tivemos acesso por meio de publicação emitida pela Prefeitura Municipal.

O substancial desenvolvimento econômico verificado nesse período permite entender o papel dinâmico desempenhado pela cidade ainda hoje, a despeito de sua limitada extensão e do modesto número de habitantes que ela abriga.

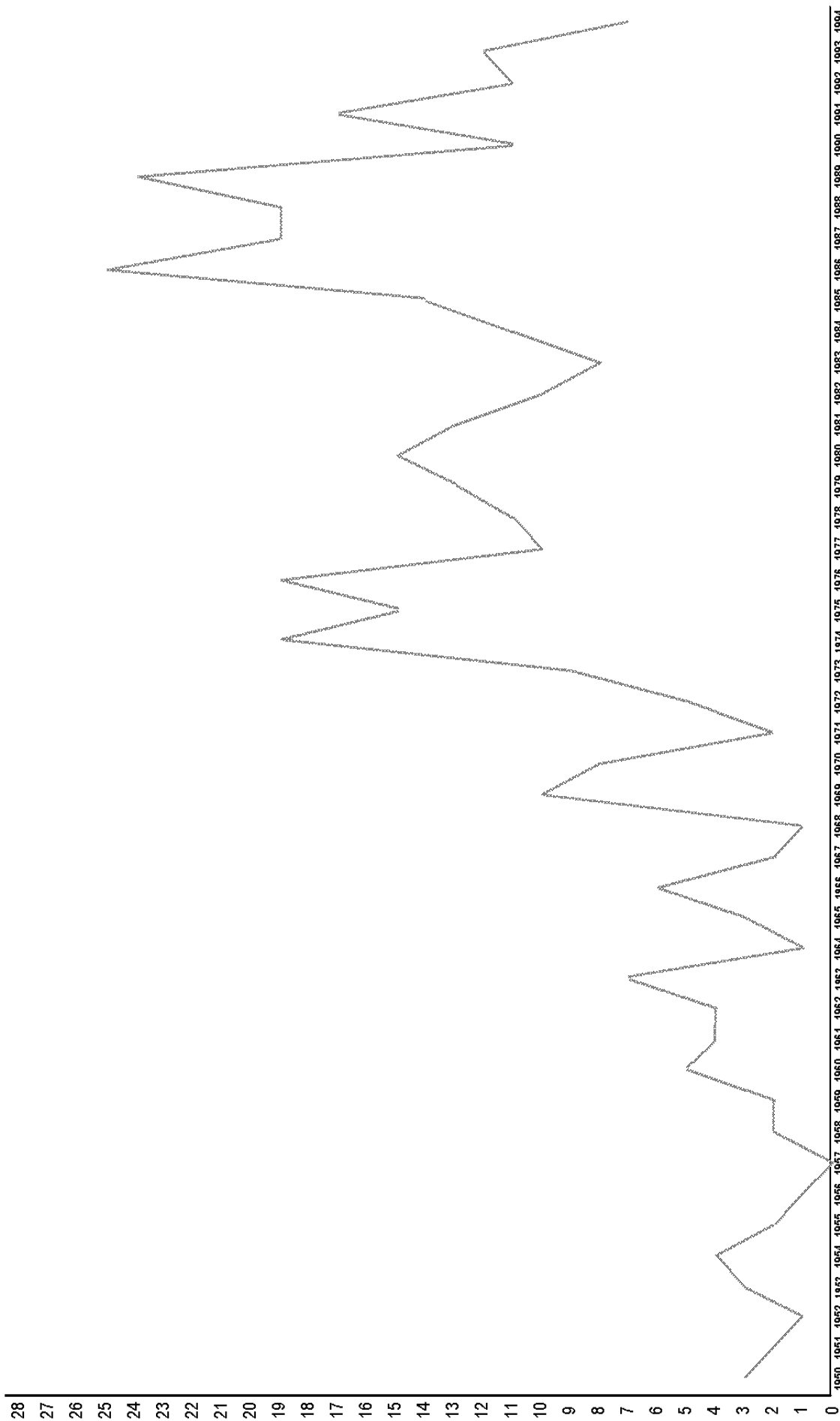


Figura 12: Ano de instalação das indústrias em Itu (1950-1994).
Fonte: Prefeitura Municipal, 1996, p.85.

Quando analisamos dados referentes à participação da indústria no total do valor adicionado²⁴, percebemos que a média municipal é superior à apresentada pelo Estado e pela região de governo de Sorocaba em seu conjunto (ver **Figura 13**, abaixo).

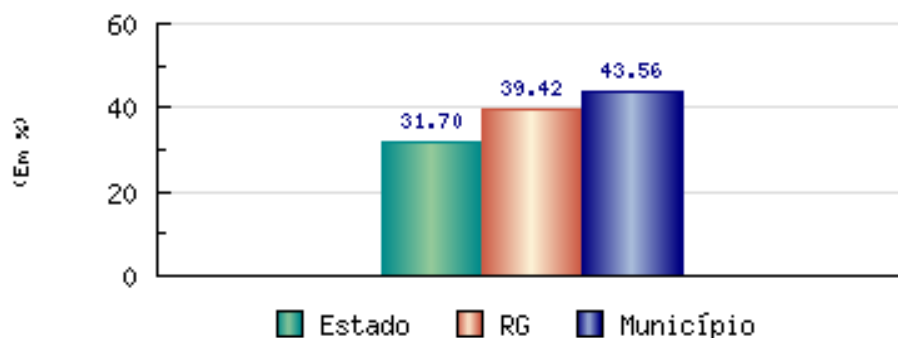


Figura 13: Participação da indústria no total do valor adicionado, 2005. Estado de São Paulo, Região de governo de Sorocaba e município de Itu.
Fonte: Fundação Seade, 2008.
Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

A representatividade das indústrias instaladas em Itu chega, portanto, a 43,4% do total do valor adicionado produzido no município. Sendo elemento essencial para a compreensão da organização dos territórios e base material primordial para a formação e expansão de importantes redes geográficas, ela tem, entretanto, seu desenvolvimento dependente do setor terciário, especialmente do financeiro, que tendem a se expandir proporcionalmente.

O gráfico a seguir (**Figura 14**) expressa o aumento das atividades financeiras ligadas às operações de crédito nos últimos anos.

O consumo, sustentáculo do modo de produção capitalista, expande-se por meio das facilidades de crédito e do aumento da oferta de produtos gerado pela nova forma de organização industrial, a qual se beneficiou com a melhoria e diminuição dos custos de transporte. Em decorrência disso, os intensos fluxos de mercadorias que se estabelecem para atender a uma crescente demanda passam a ser fundamentais na definição da rede urbana e do papel das cidades dentro dela.

²⁴ Define-se como valor adicionado “o valor que a atividade agrega aos bens e serviços consumidos em seu processo produtivo, obtido pela diferença entre o valor da produção e o consumo intermediário” (www.seade.gov.br).

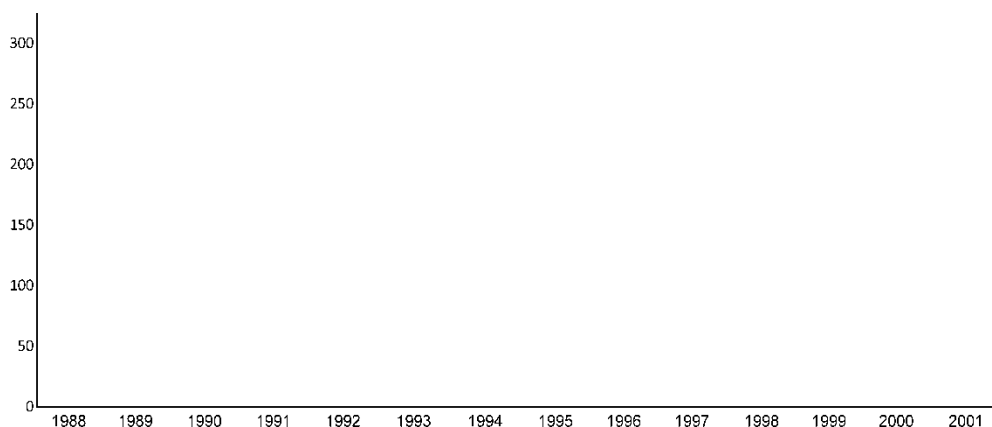


Figura 14: Instituições financeiras: operações de crédito em milhões de reais (1988–2001).

Fonte: Fundação Seade, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

O grande peso representado pelo comércio e serviços é verificável, no caso de Itu, quando se analisa a distribuição da população ocupada por setores de atividade, como apresentado no gráfico a seguir (**Figura 15**).

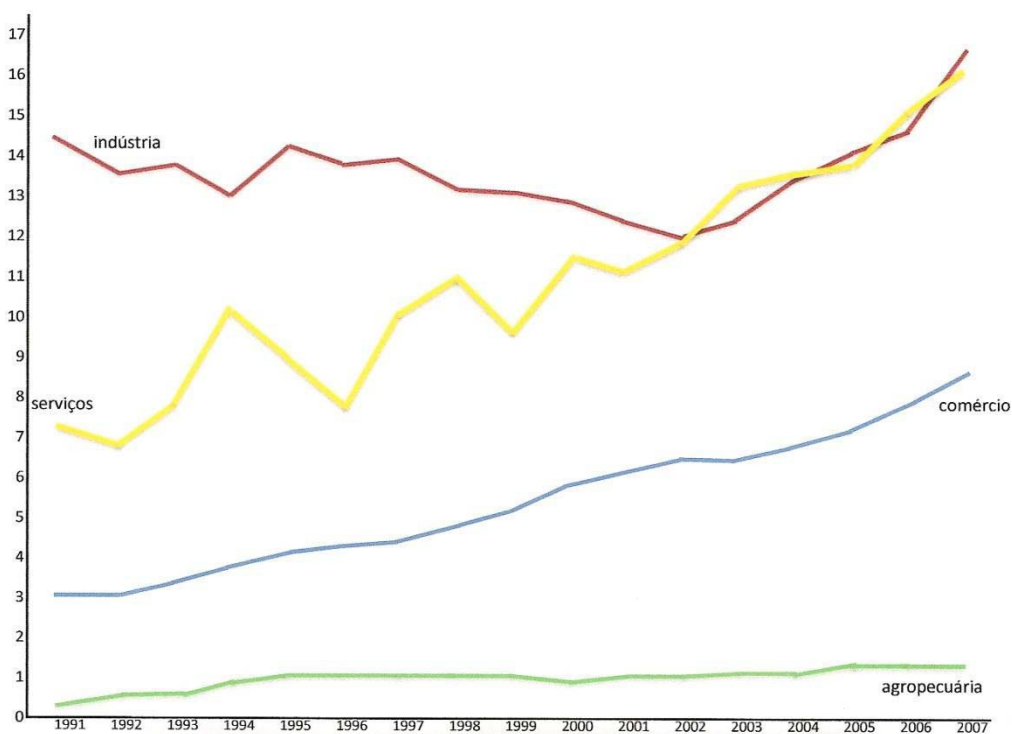


Figura 15: Evolução do emprego com vínculo por setores de atividade – por mil (1991–2007).

Fonte: Fundação Seade, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

Esses dados surgem também como forma de enfatizar a já mencionada representatividade da indústria na dinâmica econômica do município, já que ela se destaca também em número de funcionários, que é superior ao correspondente às atividades de serviços. Considerados em conjunto, entretanto, comércio e serviços possuem uma importância maior quando tomamos por base o critério expresso no gráfico.

A importância crescente do setor terciário na economia de Itu também pode ser verificada pela análise evolutiva dos valores de ICMS arrecadados. No **Quadro 4** apresentamos essa evolução comparativamente com outros setores.

Quadro 4: ICMS arrecadado* em Itu (2000 - 2002)			
	2000	2001	2002
Agricultura, pecuária e outros produtos animais	157.845	57.086	7.651
Comércio	12.628.705	14.949.171	24.817.447
Indústria	154.335.083	133.290.499	150.876.304
Serviços	2.838.848	3.864.337	4.541.197

* em reais

Fonte: Fundação Seade, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

Nota-se, aliás, um crescimento significativo desses valores em todos os setores apresentados, exceto na agropecuária, onde ocorreu grande diminuição. Isso, entretanto, não significa uma diminuição da importância das atividades desenvolvidas nas áreas rurais. Quando observamos o material publicitário referente ao município, percebemos sua representatividade local. Atualmente muitos de seus estabelecimentos tem se voltado a atividades de prestação de serviços, principalmente relacionadas ao “turismo rural”, a exemplo de inúmeros campings e hotéis-fazenda existentes (ver exemplos nos **Anexo 3 e 4**). A excessiva valorização das terras no município tem tornado essas atividades mais atrativas que a produção agropecuária, a qual está passando por um processo de modernização e intensificação de suas atividades.

A localização de Itu, em uma região do país que onde há maior concentração do poder econômico, tem contribuído para o desenvolvimento de

serviços destinados a atender as camadas mais ricas dessa população, por meio do desenvolvimento do turismo, tanto histórico ou temático (realizado principalmente em seu Centro Histórico), quanto rural.

A fim de enfatizar aspectos gerais da economia local, apresentamos, a seguir (**Quadro 5**), dados referentes ao valor adicionado total do município.

Quadro 5: Valor adicionado total* em Itu (2002 - 2005)				
	2002	2003	2004	2005
Valor adicionado	1.314,73	1.666,17	1.951,73	2.257,52
* Em milhões de reais correntes.				

Fonte: Fundação Seade, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

Nota-se, pois, um aumento constante dos valores. Esse desenvolvimento econômico acontece atrelado ao crescimento populacional. Como a dinâmica demográfica e a situação socioeconômica dos municípios estão sempre vinculadas, a análise da primeira serve também como um indicador das condições da segunda.

Quadro 6: Evolução da população urbana e rural em Itu.											
	1980	1982	1984	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000
Urbana	62.81	68.155	73.795	79.744	86.012	92.603	98.953	105.00	110.98	117.17	123.670
Rural	10.96	10.874	10.786	10.699	10.612	10.526	10.613	10.862	11.061	11.237	11.399
Total	73.77	79.029	84.581	90.443	96.624	103.129	109.56	115.86	122.04	128.40	135.069

Fonte: Fundação Seade, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

No período de 2000 a 2008 o crescimento populacional total do município também foi constante. Em 2002 contava-se 140.412 habitantes, número que se eleva para 145.969 e 151.205 nos anos de 2004 e 2006, respectivamente. Em 2008 atingia-se o total de 156.076 habitantes²⁵.

²⁵ www.seade.sp.gov.br

A dinâmica populacional também é alterada pelo processo de reestruturação econômica. A mencionada desconcentração industrial a partir da capital paulista acompanha-se de uma desconcentração populacional. Esta é movida pela busca de lugares mais tranquilos e, em alguns casos, da diminuição dos altos custos de vida associados às grandes cidades. Entretanto, esse movimento apresenta-se bastante limitado espacialmente, pois as pessoas que saem da Região Metropolitana ainda buscam, pela proximidade espacial em relação a ela, assegurar o acesso a bens e serviços que só essa aglomeração oferece nacionalmente. A 92 km da capital, Itu vem se apresentando como local propício para receber esse contingente populacional, que, acostumado à vida nas grandes cidades, vem agora buscando se instalar nas de porte médio.

Localizado na região administrativa de Sorocaba, o município de Itu é incluído por Lencioni (2003)²⁶ no complexo industrial que se forma por meio da expansão da metrópole. Esse complexo concentra a maior parte da atividade industrial do Estado e, sem apresentar contornos bem definidos, abrangeria também as Regiões Administrativas de Campinas, São José dos Campos e Santos, além, é claro, da própria área oficialmente definida como Região Metropolitana de São Paulo (ver **Tabela 2**, a seguir).

Tabela 2: A indústria paulista no conjunto das regiões administrativas selecionadas (%).

Regiões Administrativas	Unidades Industriais	Pessoal Ocupado	Receita Líquida	Valor Adicionado
RMSP	56,9	56,8	56,9	60,4
Campinas	14,8	16,9	16,8	16,1
Sorocaba	5,8	6,0	4,8	5,2
São José dos Campos	3,2	4,4	8,3	6,5
Santos	1,3	1,1	2,1	2,1
Total	82,0	85,2	88,9	90,3
Demais regiões do Estado	18,0	14,8	11,1	9,7
Total do Estado	100	100	100	100

Fonte: PAE/SEAD, 1996.

Org.: Sandra Lencioni, 2003, p.07.

²⁶ LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica, 2003.

Lembremos que essa nova proposta de definição da Região Metropolitana não está fundamentada na idéia da concentração de atividades econômicas, mas principalmente na de sua dispersão, sobretudo industrial, que acontece, entretanto, fortalecendo a centralidade da capital paulista.

Essa região metropolitana ampliada, incorporando novos espaços ao processo de metropolização e reafirmando a primazia de seu centro pela concentração das atividades de serviços especializados relacionados, principalmente, à gestão do capital, contém uma densa rede social e territorial, bem como uma intensificação dos fluxos imateriais que permitem sua captura pela rede urbana mundial e, ao mesmo tempo, contribuem para a estruturação dessa rede²⁷.

Na dispersão da atividade industrial, os limites são definidos principalmente pelas áreas de industrialização antiga, as quais, pelas favoráveis condições acumuladas ao longo do século XX à implantação do capital produtivo, vêm redefinindo hoje o território metropolitano por meio da incorporação de novos espaços aos seus antigos contornos.

Outro elemento a ser destacado é que essa dispersão da indústria acontece gerando uma re-hierarquização do espaço, já que, em termos gerais, essas regiões administrativas passam a concentrar a maior parte das empresas pertencentes a setores mais modernos da economia, as quais são bastante dependentes do acesso às redes geográficas. Setores menos dependentes e com baixo nível tecnológico podem, conseqüentemente, atingir um raio de dispersão mais abrangente.

Muitos estudiosos observam uma hierarquia dentro dos próprios limites da região metropolitana expandida. Para Caiado, Ribeiro e Amorim (2004), com as reformas neoliberais que ocorreram no país a partir de 1990, reduzindo a força de atuação do Estado em políticas de desenvolvimento regional, passou a se manifestar inclusive “uma reconcentração de algumas atividades”²⁸, as quais corresponderiam aos setores que incorporam maior tecnologia que, pelo alto grau de

²⁷ LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica, p.02.

²⁸ CAIADO, A.S.C.; RIBEIRO, T.F.F.; AMORIM, R.L.C. Políticas neoliberais e reestruturação produtiva, p.66.

incerteza inerente às suas atividades, buscam na proximidade com outros agentes econômicos formar uma rede de relações que lhes forneça algum grau de segurança.

Anteriormente a esse período, a fim de impulsionar a dispersão da atividade industrial no território, por um lado governos federais e estaduais exerceram forte atuação por meio de políticas de incentivo à sua instalação em novas áreas, por outro, governos municipais também elaboraram estratégias a fim de atrair tais empreendimentos. Segundo os mencionados autores, com o novo modelo político adotado, esse último fator passa a ter um peso maior na decisão locacional de algumas indústrias, especialmente aquelas ligadas a atividades de menor valor agregado²⁹.

Efetivamente, observamos no caso de Itu uma diminuição do número de estabelecimentos industriais implantados, a partir dos anos de 1990 (ver **Figura 12**, pág. 51). Mantiveram-se, entretanto, os esforços do governo municipal no sentido de criar políticas voltadas ao desenvolvimento econômico, que se basearam principalmente nas chamadas “guerras fiscais”. Isso contribuiu para a atratividade do município sobre novos empreendimentos, a qual ainda se mantém. No período de 1997 a 2000 foram implantadas em média 10 novas indústrias por ano³⁰.

Em Itu esse tema é tratado por meio de legislação específica: o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Econômico e Social (Proades), instituído em 1998. Ele atua, basicamente, por meio de uma série de isenções de impostos a novas unidades de produção, as quais se estendem por períodos de 5 e 7 anos. Muito além de tais incentivos, é importante enfatizar ainda a busca das unidades produtivas por locais exclusivos, que lhes ofereçam infra-estrutura adequada à sua organização em redes. Isso fica claro no trabalho de Constantino Ianni (1977) quanto ele escreve que

A existência da legislação concedendo incentivos e mesmo a simples “doação” de terras não basta para atrair novas indústrias. Temos conhecimento direto de caso concreto de oferta de terras gratuitas, por particulares, para a implantação de importante fábrica de firma

²⁹ CAIADO; RIBEIRO; AMORIM, op.cit., p.70.

³⁰Cf. www.ituonline.com.br

transnacional em Itu: a empresa preferiu comprar terreno caro, em Guarulhos, à beira da Rodovia Presidente Druta³¹.

A expansão industrial no território paulista a partir dos anos de 1970 promoveu a tomada do interior por indústrias pesadas. O perfil industrial de Itu pode ser visualizado na **Tabela 12** (página 96), onde se identifica uma série desses estabelecimentos. Em alguns casos houve a implantação de empresas caracterizadas por alto nível tecnológico, destacando-se aí a região administrativa de Campinas.

Como resultado desse processo estaria se formando a “cidade-região”, ou rede regional de cidades. Isso porque as atividades produtivas que se dispersam possuem fracas relações com as economias locais, estando mais ligadas a outras cidades da rede, e, especialmente, ao centro do novo aglomerado metropolitano, com o qual mantém relações de dependência. Desse modo, a expansão da metrópole não acontece como sua negação, mas reafirmando-a. Por meio da incorporação de novas áreas aos seus limites, ela se impõe como forma espacial predominante do novo período de acumulação flexível e como elemento indispensável ao desenvolvimento econômico de certas atividades.

Por esse motivo, a forma espacial de cidade, em uma análise isolada, deixa lacunas à compreensão, sendo necessário buscar entender o processo gerador das novas formas espaciais por meio de uma análise regional. Essa necessidade, como procuramos destacar, é ainda mais urgente nos dias de hoje, dada a intensa organização do território em redes.

A ligação da cidade com escalas mais amplas, por meio das empresas que nela se instalam, promove alterações profundas em sua morfologia, que tendem a reforçar as dinâmicas que a geraram, visto que resulta em uma crescente dependência dos estabelecimentos por determinados locais, cuja ocupação já acontece para atender o interesse das empresas pelo acesso às redes. Nos próximos capítulos abordaremos como essas mudanças acontecem em nosso recorte territorial. Por hora, nos limitaremos a destacar que sua reestruturação e conseqüente redefinição das centralidades se deram sobre um espaço urbano com forte carga histórica. As novas dinâmicas contrastam com o aspecto secular da

³¹ IANNI, C Diagnóstico geral da cidade de Itu para a implantação de um programa de ação cultural: o sistema econômico do município, suas pressões sobre o patrimônio cultural, p.26.

cidade, especialmente de seu centro histórico, tombado em 1992, como estratégia para manter preservados, em seus casarões e monumentos, aspectos da história local. Apesar de todos os esforços empregados para a modernização da paisagem após a república, são visíveis, ainda hoje, traços de seu passado colonial. Tal característica, como veremos adiante, exigiu certo grau de readequação desse espaço ante as novas lógicas que se implantam, o qual resulta, portanto, do conflito histórico e dialético entre o “novo” e o “herdado” que marca a paisagem de Itu.

Os novos centros ligam-se mais fortemente a uma lógica flexível. A percepção dessas áreas centrais, entretanto, não se apresenta tão óbvia no território, sendo necessário uma investigação cuidadosa, já que, diferentemente dos centros tradicionais, os novos centros não possuem como característica principal a concentração de empresas, mesmo que isso muitas vezes ocorra. Aspecto essencial na identificação das novas centralidades é a especialização funcional e/ou o uso de tecnologia de informação.

O estudo de Itu por meio de uma perspectiva histórica buscou aqui entender o seu processo de urbanização e implantação das formas da cidade, que estão hoje passando por um processo de reestruturação, bem como a forma como a cidade foi se inserindo no contexto da rede urbana por meio da definição e ampliação de seus papéis. Esse processo está estritamente vinculado à reestruturação de seu espaço interno, que acontece gerando a multiplicação e diversificação das centralidades intra-urbanas. Esse aspecto será mais bem abordado no capítulo seguinte.

3. CENTRO OU CENTROS? A centralização e a centralidade urbanas em Itu

A centralidade, como aspecto de um processo mais amplo, a própria estruturação e reestruturação urbanas, vem sofrendo profundas alterações na atualidade que se traduzem, dentre outros elementos, em uma cidade multi(poli)nucleada, como já apontara SPOSITO (1999)¹. Expressão maior da complexidade do processo de urbanização, o multicentrismo refere-se à expansão quantitativa dos núcleos centrais (subcentros, eixos, shoppings etc), e o policentrismo faz menção à diversidade existente entre eles, caracterizada por uma tendência à segmentação socioespacial dessas áreas. Antes, porém, de abordarmos tais transformações – que conduzirão nossa discussão a buscar entender a própria centralidade em Itu – convém apegarmo-nos mais demoradamente aos conceitos mencionados no título deste capítulo e às diferentes abordagens teóricas que fundamentaram os estudos referentes à estruturação do espaço urbano, dando maior ou menor ênfase à questão do centro e da centralidade.

O centro urbano é a expressão formal do processo de centralização que atua definindo-os e redefinindo-os através da concentração de equipamentos, atividades, pessoas, idéias e informações.

Para Corrêa (1989), a centralização corresponde a uma das forças através das quais

o movimento de transformação da estrutura social, o processo, se efetiva espacialmente, refazendo a espacialidade da cidade. Nesse sentido, os processos espaciais são de natureza social, cunhados pela própria sociedade².

Isso põe em cheque a idéia da neutralidade da forma, resultado desses processos espaciais, sendo esta vista como reflexo e condicionante da estrutura social.

¹ Cf. SPOSITO, M. E. B. Multi(poly)centralité urbaine, p.259 – 286.

² CORRÊA, R. L. O espaço urbano, p.36.

Nesse autor, o desenvolvimento de uma área central – que coincide com o surgimento do capitalismo em sua fase industrial – está relacionado ao atendimento das demandas espaciais do capital, através de vantagens comparativas que tal área vai adquirindo na competição capitalista. O processo de centralização atua atraindo atividades e fluxos para o interior desse espaço, que, devido a isso, constitui-se na área central. Para Whitacker (1997) ³ essa área central de que fala Corrêa “pode ser identificada com o centro tradicional e principal”.

Como causa e conseqüência dos fluxos convergentes e divergentes, o centro passa a concentrar elementos que não são encontrados em outros pontos da cidade. Atrrelados à facilidade de acesso que lhe é própria, contribuem para a forte carga simbólica que lhe é dispensada pelos habitantes e que também o caracteriza. Se a reestruturação atua redefinindo esse espaço, essa redefinição se dá abarcando por um lado as formas e funções do centro - as quais mantêm uma unidade dialética - e por outro a carga simbólica com base na qual ele é percebido e apropriado pelos habitantes⁴.

A centralidade corresponde ao próprio conteúdo característico das áreas centrais em uma cidade, que as distinguem das áreas não centrais. Esse conteúdo é expresso pelos fluxos que os constituem. Tais conteúdos, muito mais do que as formas, estão sendo redefinidos na atualidade.

A idéia de cidade como uma estrutura dinâmica e em constante transformação é algo recente. No trabalho de Whitacker (2003), referente a São José do Rio Preto, encontramos os anos oitenta do século XX como marco inicial de utilização do termo “reestruturação” ⁵. Anteriormente a essa década, a abordagem enfocava a idéia de um quadro estático, dada a carência de termos que englobassem seu conteúdo processual.

No período da chamada Geografia Tradicional, a preocupação estava em descrever as cidades. Por isso, esses estudos deram uma colaboração limitada para a compreensão das dinâmicas que a envolvem e determinam sua morfologia. Em abordagens mais recentes, embora se compreenda que a descrição

³ WHITACKER, A. M. A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana, p.119.

⁴ Neste trabalho nos empenhamos em analisar aspectos referentes às mudanças estruturais no conteúdo formal e funcional do centro, embora reconheçamos a relevância e necessidade de estudos que o analisem sob a perspectiva do uso e apropriação.

⁵ WHITACKER, A. M. Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto, 123.

não desapareça em todas as frentes e esferas de pesquisa, a Geografia Urbana adota um enfoque analítico da cidade, em detrimento do enfoque descritivo.

Na escola francesa⁶ tornaram-se comuns os estudos do sítio e situação, destacando aspectos referentes à posição geográfica das cidades e aos limites e possibilidades que ela representava em termos de desenvolvimento urbano. A compreensão das formas da estrutura foi buscada na gênese da cidade, que foi considerada como determinante dessas formas. As principais críticas a esses estudos referem-se ao seu caráter fortemente empírico e a uma concepção do espaço como “palco” sobre o qual se desenrolam as ações sociais, o que se contrapõe, hoje em dia, a uma visão dialética do processo de produção do espaço. Ainda assim, a influência do sítio na configuração espacial da cidade é inegável. Revalorizando a noção de situação geográfica, Sposito (2001)⁷ a considera útil para embasar o entendimento de “cidades médias” nos dias de hoje.

A essas abordagens, fundamentadas em métodos indutivos, confrontaram-se tentativas de desenvolver modelos gerais das distribuições geográficas, utilizando modelos dedutivos. Esses modelos, segundo Clark (1985)⁸, foram introduzidos na Geografia Urbana, de um lado pelos estudos da localização das cidades, e por outro pelos estudos da estrutura espacial e social interna das cidades. Desta forma, percebe-se que a análise da centralidade urbana demandou uma complementaridade de escalas: a intra-urbana e a interurbana. Esta complementaridade pôde ser observada mais no conjunto de teorias e modelos explicativos que em uma única corrente.

Nos primeiros destacou-se Walter Christaller, com sua “teoria do lugar central”, e nos segundos os estudos da Escola de Ecologia Humana de Chicago, com os modelos de Burgess (dos círculos concêntricos), Hoyte (dos setores) e Liv e Ullman (dos núcleos múltiplos). Todos eles possibilitaram avanços significativos nos estudos urbanos, principalmente naqueles que buscavam compreender o papel da centralidade na estruturação do espaço.

A teoria de Christaller (1933) trabalha a centralidade em escala regional, estabelecendo um modelo baseado em uma hierarquia funcional dos

⁶ Sobre a pesquisa urbana francesa, ver TOPALOV, Christian. “Fazer a História da Pesquisa Urbana: a experiência francesa desde 1965”. In **“Espaço & Debates”**. São Paulo: NERU & Cortez, 23: 5-30, 1988.

⁷ Cf. SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: Urbanização e cidades: perspectivas geográficas, 625 - 635.

⁸ CLARK, D. Introdução à Geografia Urbana, p.29.

centros, onde cada nível dessa hierarquia estabeleceria relações com os níveis imediatamente superior e inferior, buscando e fornecendo produtos e serviços. Apesar da importância de seu modelo, ele não pode ser tomado sem algum cuidado nos dias de hoje, quando vários estudos têm chamado a atenção para uma sobreposição de fluxos, gerando uma diversidade que “resulta da coexistência de relações hierárquicas, complementares e competitivas entre cidades de diferentes portes e cidades do mesmo porte”⁹. A idéia tradicional de rede urbana, baseada na teoria de Christaller, tem o seu poder explicativo bastante limitado diante das transformações da realidade, processadas como resultado do aumento das possibilidades de comunicação e transportes do atual período de acumulação flexível.

Dando enfoque ao espaço intra-urbano, a Escola de Chicago utilizou-se de uma abordagem ecológica para explicar a estrutura espacial das cidades, na qual se enfatizava a luta por localizações como geradora de processos de invasão/sucessão. Nessa abordagem, o centro é visto com papel de destaque no contexto da estrutura.

O modelo de Burgess (1925) foi criado com base nas cidades norte-americanas, já no período industrial. Apresenta uma organização espacial formada por círculos concêntricos, com a camada social mais pobre residindo na parte central - *core area* -, que é abandonada pelas elites. Estas passam a residir nas periferias, beneficiadas com o aumento de mobilidade espacial.

A formação da área central configurou-a, porém, de modo segmentado. Dois setores foram considerados: o núcleo central (CBD – *Central Business District*) e a zona periférica do centro. Neste, vem ocorrendo um processo de degradação nas últimas décadas, devido ao seu abandono por atividades econômicas que já não necessitam de uma localização central. Daí os vários projetos de revitalização aos quais essas áreas vêm sendo submetidas em muitas cidades.

O esquema de Hoyte (1939) apresenta-se organizado em eixos que convergem para o centro. Eles correspondem às áreas residenciais das elites. A importância desse modelo está em explicar uma tendência auto-segregativa, que

⁹ SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: Urbanização e cidades: perspectivas geográficas, p. 641.

visa maximizar o aproveitamento de determinados setores da cidade, mais bem servidos de infra-estruturas urbanas.

Villaça (2001) ¹⁰ se utiliza desse modelo, explicando o papel que a segregação das elites assume no processo de estruturação do espaço intra-urbano das metrópoles brasileiras. Ao se deslocarem, elas levariam consigo o próprio “centro principal”, que se expandiria na mesma direção. Otimizam, com isso, suas condições de deslocamento, enquanto tornam piores as das demais classes sociais¹¹.

Não menos importante dentro da Ecologia Urbana está a teoria de Liv e Ullman. Trabalhando com uma perspectiva multicêntrica, esse modelo coloca a idéia de existência de pontos de crescimento no interior da área urbana, ao redor dos quais se desenvolveriam determinados tipos de uso do solo.

As críticas aos estudos da Escola de Chicago baseiam-se principalmente em seu caráter organicista e excessivamente normativo, além de sua desconsideração de valores políticos na análise. Seus modelos, porém – como procuramos demonstrar –, ainda são válidos para ajudar no entendimento da estrutura interna das cidades, principalmente se utilizados de maneira conjugada, com mais ênfase a um ou a outro conforme a realidade apresentada.

A utilização desses modelos, com outras abordagens teóricas, não indica uma realidade acabada. Por isso, como mencionamos, a necessidade de realização de estudos em Geografia Urbana dotados de uma visão que abarque os processos de estruturação e reestruturação do espaço.

A centralidade se define hoje pela articulação dos espaços em redes, que vão se constituindo e, ao mesmo tempo, (re)definindo o que é e o que não é central. Tais redes são constituídas por fluxos materiais e, cada vez mais, imateriais, que tem seus pontos de união em lugares dotados de aparato técnico e tecnológico capazes de garantir a “sustentação” do emaranhado de fluxos que se estabelecem. Assim, muito mais que uma justaposição de redes, o que se tem hoje é a formação de uma intrincada trama de redes, formadas por múltiplos nós que, inclusive, se sobrepõem uns aos outros e integram vários níveis escalares, o que nos remete à questão apontada na apresentação deste trabalho: a necessidade de

¹⁰ VILLAÇA, F. Espaço intra-urbano no Brasil, 2001.

¹¹ Ibid., p.328.

avançarmos no sentido de propormos metodologias que dêem conta de nos aproximarmos deste paradigma da Geografia.

O que se observa atualmente em Itu é um significativo processo de expansão das atividades econômicas por meio de eixos, não necessariamente contíguos ao centro tradicional e representando um desdobramento deste. Também não se trata apenas – embora isso também ocorra – de uma descentralização de atividades resultante da saturação da área central, mas também de espaços com conteúdos específicos e diversos aos do centro tradicional. Esse processo de reestruturação urbana acontece aí criando novas formas centrais e, ao mesmo tempo, refuncionalizando as velhas formas. É justamente essa busca por espaços exclusivos que nos faz pensar na existência de centros, ao invés de um único centro em Itu.

Como forma de entender essas transformações, que atuam redefinindo funções e criando novas centralidades com conteúdos próprios, buscamos realizar uma análise de dados referentes aos usos do solo em nossa área de estudo. Esses dados – que indicam os tipos de empresas e suas localizações – vêm contribuir para o entendimento da articulação entre localidades em Itu e sua inserção em redes não-locais. Por meio do entendimento da inter-relação entre escalas poderemos compreender os conteúdos da centralidade urbana e estabelecer uma relação destes com o padrão locacional das empresas. Dessa maneira identifica-se, ou não, conteúdos ligados a uma lógica flexível, que atua a partir de uma macroescala promovendo a reestruturação dos espaços internos das cidades.

O aumento das atividades econômicas do município deu-se, primeiramente, ao redor da própria área delimitada como Centro Histórico pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico). Esta área onde houve a expansão de atividades, um pouco mais ampla que o Centro Histórico, passou a constituir o centro da cidade, o qual está consideravelmente tomado por atividades do setor terciário.

O embate entre as formas antigas e os novos conteúdos do espaço urbano torna-se particularmente visível nessa área, por ser o local onde os elementos históricos apresentam-se mais significativamente e por ser o “nó” articulador de vários fluxos da cidade. Esse embate entre espaço construído e novas dinâmicas gerou transformações no Centro Histórico, que incluíram a expansão das

atividades econômicas que lhe eram exclusivas e, mais atualmente, a refuncionalização de seu espaço, com o surgimento de novas centralidades.

Assim, o recorte territorial para a realização da análise que nos propomos compreende todo o centro da cidade de Itu, definido pela prefeitura municipal, onde historicamente as atividades econômicas se concentraram, bem como dez eixos viários de expansão, ao longo dos quais tais atividades estão se instalando atualmente, seja por uma realocação a partir do centro, seja por se constituírem por atividades específicas, as quais requerem espaços mais adequados às suas necessidades produtivas, comerciais ou de serviços. Tais eixos foram classificados e nomeados de A a J e, em vários casos, constituem-se pelo agrupamento de mais de um logradouro (ver **Figura 2**, pág. 22).

Outras três rodovias também estão incluídas em nossa área de estudo. São elas: Rodovia Santos Dumont (antiga Rodovia do Açúcar), Rodovia Presidente Castelo Branco e Rodovia Waldomiro Corrêa de Camargo (**Figura 3**, pág. 23).

3.1 Atividades econômicas

A distribuição dos estabelecimentos empresariais em nossa área de estudo apresenta-se conforme representado na **Tabela 3**, a seguir.

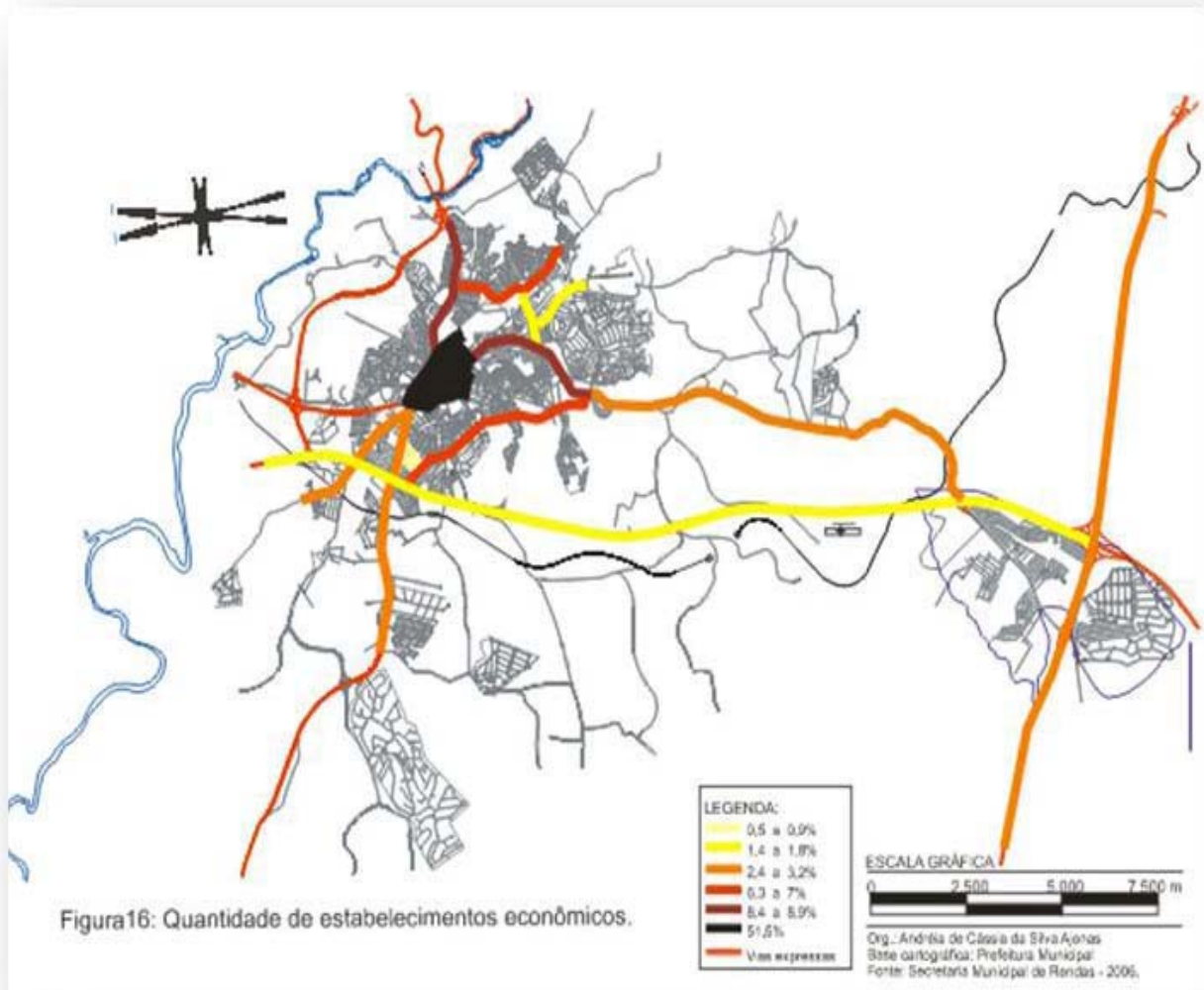
Tabela 3: Estabelecimentos econômicos por setor, 2008.

Setor	Quantidade	Percentual na área de estudo
Centro	1178	51,5
Eixo A	73	3,2
Eixo B	68	3,0
Eixo C	192	8,4
Eixo D	162	7,1
Eixo E	43	1,9
Eixo F	33	1,4
Eixo G	205	9,0
Eixo H	146	6,4
Eixo I	12	0,5
Eixo J	21	0,9
Rodovia Waldomiro C. Camargo	55	2,4
Rodovia M. Castelo Branco	67	2,9
Rodovia Santos Dumont	33	1,4
Total	2288	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Quantitativamente, o centro ainda apresenta uma importância significativa em atividades econômicas. A sua relevância como lugar de concentração de estabelecimentos e fluxos é evidente. E pode ser demonstrada também por meio do mapa que apresentamos a seguir (**Figura 16**).



A mesma Importância quantitativa acontece com os Eixos G e C, contíguos a ele, como foi indicado anteriormente na **Tabela 3**. Muito além de uma análise quantitativa, entretanto, esforçaremos-nos para analisar os dados referentes às atividades econômicas de nossa área de estudo através de um prisma qualitativo. Nosso objetivo maior é compreender os conteúdos existentes para além das formas extensas ou coesas que esses espaços apresentam, sejam eles densamente ocupados, ou nem tanto.

Em uma primeira observação da **Tabela 3** e das **Figuras 2 e 3** (nas páginas 22 e 23, respectivamente) é possível notar algo que mencionamos anteriormente: a existência de eixos não contíguos ao centro, como também é o caso das rodovias. Alguns deles apresentam, inclusive, número significativo de atividades econômicas, cujo conteúdo procuraremos demonstrar no decorrer deste capítulo.

3.1.1 O Centro Tradicional

Logradouro	Quantidade	Percentual no centro
Rua Floriano Peixoto	208	17,7
Rua Santa Rita	137	11,6
Av. Dr. Octaviano Pereira Mendes	117	9,9
Praça da Bandeira	92	7,8
Rua Santa Cruz	68	5,8
Rua dos Andradas	40	3,4
Rua Paula Souza	36	3,1
Rua Sete de Setembro	36	3,1
Rua Praça da Independência	31	2,6
Rua Madre Maria Theodora	31	2,6
Rua Joaquim Bernardes Borges	27	2,3
Rua do Patrocínio	26	2,2
Rua Dr. José Elias	22	1,9
Rua Santana	22	1,9
Outros	285	24,1
Total	1178	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Das ruas que compõem a área central de Itu, cinquenta e seis contêm estabelecimentos que desenvolvem algum tipo de atividade econômica. São 1.178 estabelecimentos econômicos em todo o centro¹². A distribuição dessas empresas por tais ruas, entretanto, é bastante heterogênea. Apenas cinco delas concentram 52,8% das empresas, ficando os outros 51 logradouros com os 47% restantes, conforme é possível observar na **Tabela 4**. Ressaltaremos aqui aspectos daqueles que consideramos mais relevantes para os objetivos de nossa pesquisa. Como mencionamos na introdução, alguns eixos, por apresentarem certa homogeneidade nos tipos de atividades desenvolvidas e por concentrarem a grande maioria das atividades econômicas do centro, serão mais bem analisados, pois demonstram de forma evidente os tipos de empresas que se mantêm nessa área; outros, por suas particularidades no contexto da morfologia. Em muitos momentos, porém, abandonaremos a distinção anteriormente apresentada (centro e eixos) e realizaremos uma análise pautada na espacialização de alguns tipos de atividades econômicas no setor central, o que nos fornecerá uma outra perspectiva para a compreensão desse espaço.

Na **Figura 17**, apresentamos a planta da área central da cidade, com destaque para alguns dos locais que comporão nossas análises no decorrer deste capítulo.

¹² Segundo dados do cadastro da Secretaria Municipal de Rendas de Itu no ano de 2007.

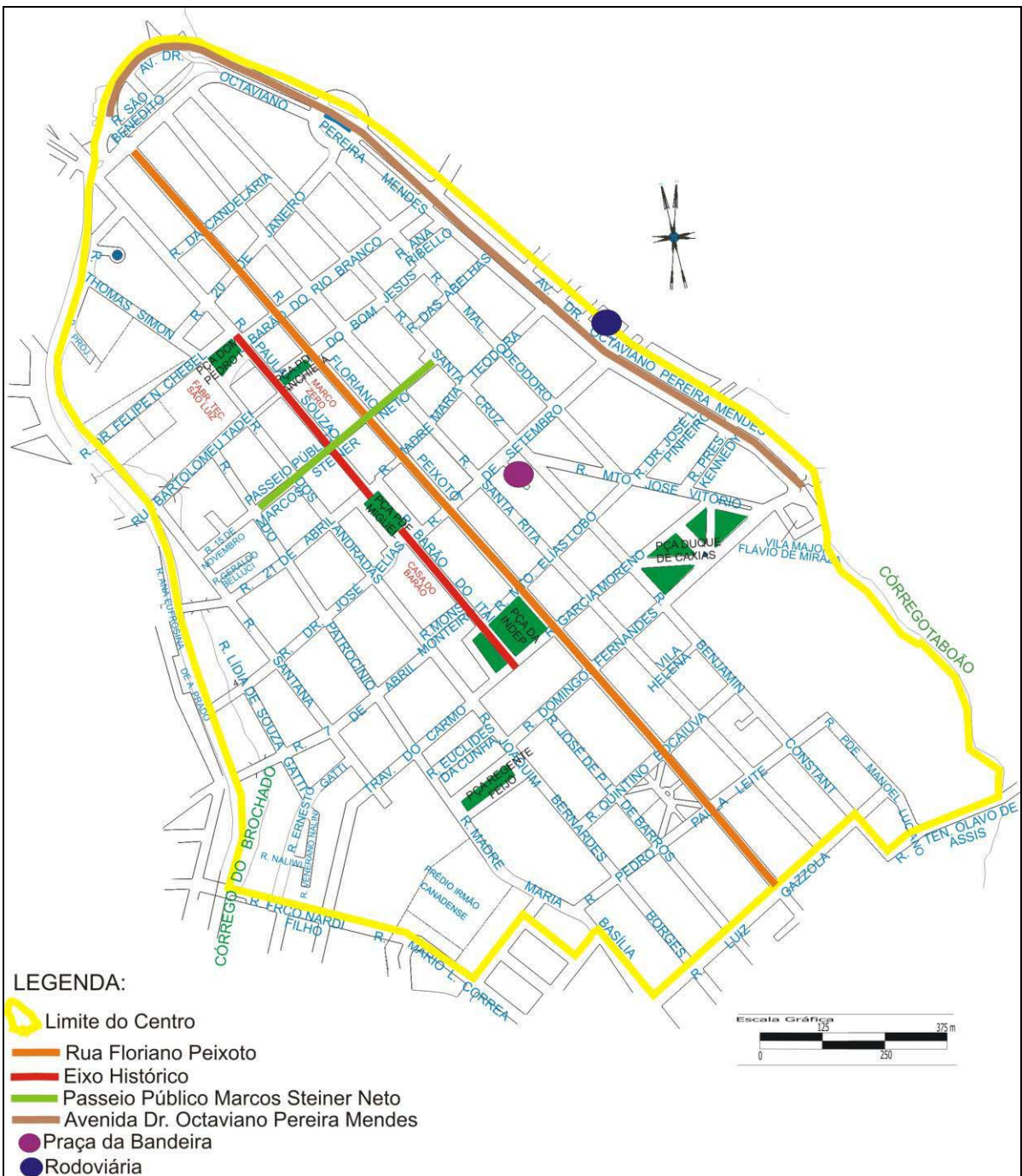


Figura 17: Centro.

Fonte: Pesquisa de campo, 2008

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

A Rua Floriano Peixoto, principal do centro, concentra sozinha 17,7% dos estabelecimentos da área, num total de 208 empresas. Destas, 79,8% incluem-se apenas na divisão 52 da Classificação Nacional de Atividades Econômicas¹³ (observar **Figura 18**), referente ao “comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos”. A segunda atividade significativa da Rua Floriano Peixoto, bem menos expressiva que a primeira no seu total de 14 empresas, é a de “alojamento e alimentação”, a qual representa 7% no logradouro.

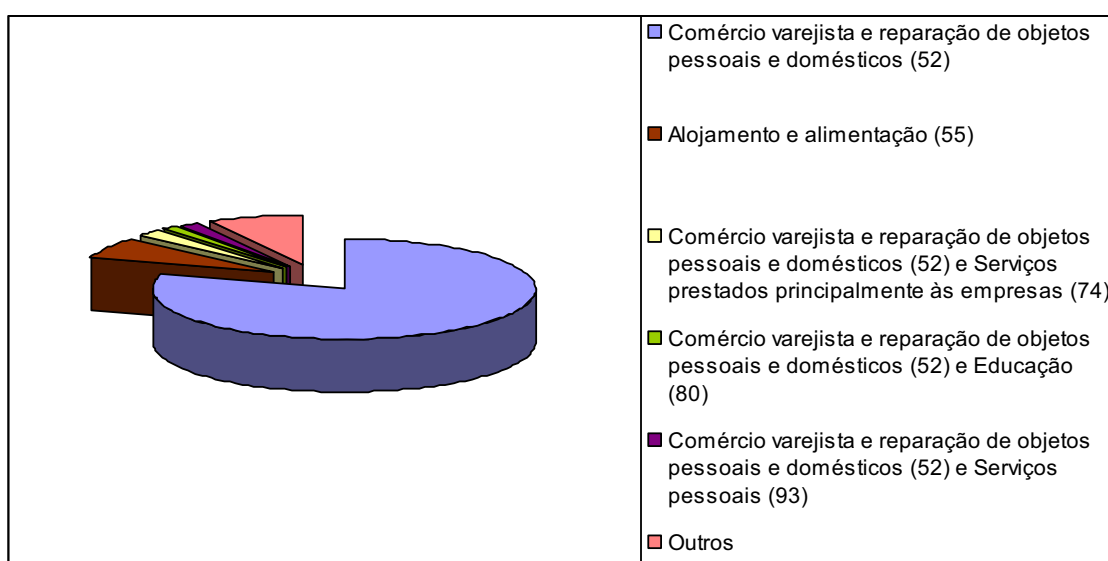


Figura 18: Divisões de atividades Cnae – Rua Floriano Peixoto
Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.
Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Por meio dos grupos de atividades CNAE (representados na **Tabela 5**) pode-se inferir que 43,9% das 166 empresas classificadas exclusivamente na divisão 52 no logradouro são “comércios varejistas de tecidos, artigos de armarinho, vestuário, calçados, em lojas especializadas”. Outros 43,9% correspondem ao “comércio varejista de outros produtos, em lojas especializadas”, o que, em conjunto, equivale a 70% no total da rua. Já o “comércio varejista não especializado” apresenta-se com um percentual baixo, representando apenas 3% das 166 empresas mencionadas.

¹³ Disponível em www.ibge.gov.br/concla/cnae.

Grupos/CNAE				
Descrição	Código	Quantidade	Percentual no centro	Percentual no logradouro
Comércio varejista de tecidos, artigos de armarinho, vestuário, calçados, em lojas especializadas	52.3	73	6,2	35,1
Comércio varejista de outros produtos, em lojas especializadas	52.4	73	6,2	35,1
Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação	55.2	14	1,2	6,7
Comércio varejista não especializado	52.1	5	0,4	2,4
Comércio varejista de outros produtos, em lojas especializadas e Outras atividades de serviços prestados principalmente às empresas	52.4 e 74.9	5	0,4	2,4
Outros		38	3,2	18,3
Total		208	17,6	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.



Figura 19: Rua Floriano Peixoto vista a partir da Praça da Independência.

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

Esse padrão de ocupação observado com maior expressividade na Rua Floriano Peixoto repete-se em vários outros logradouros do centro. Há, pois,

uma grande concentração de atividades consideradas típicas das áreas centrais, nas quais o comércio varejista - em especial o de artigos do vestuário e calçados e o de “outros produtos, em lojas especializadas” – e os serviços de alimentação compõem parte significativa.

Observando os dados referentes ao centro como um todo, expressos na **Figura 20**, percebemos que a predominância desses estabelecimentos se repete.

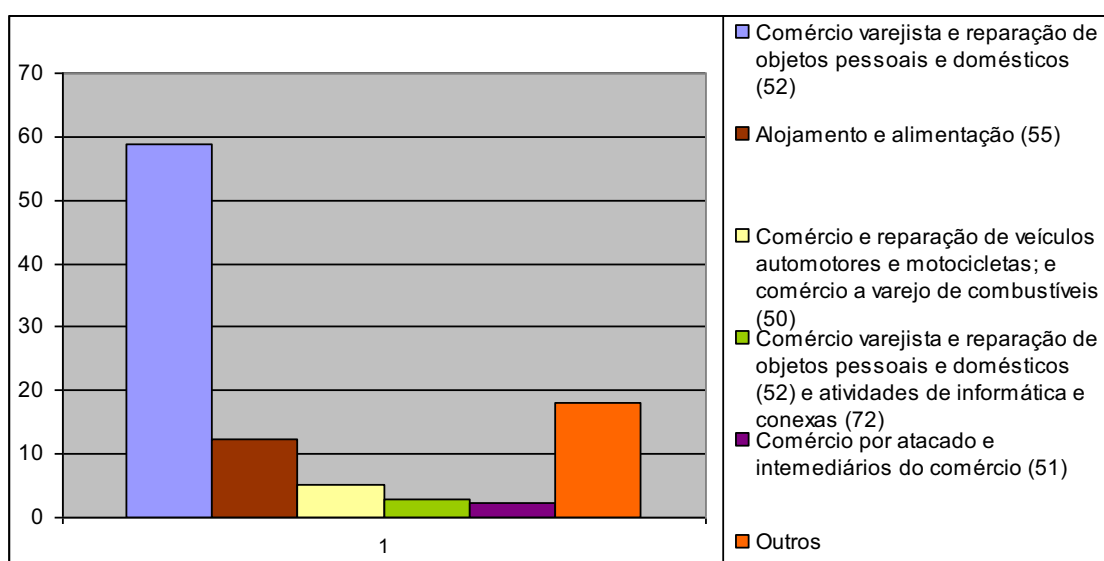


Figura 20: Divisões de atividades Cnae – Centro.

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu/SP, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Das atividades econômicas presentes no centro, a grande maioria enquadra-se na divisão 52 da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). Em Itu, 58,8% dos 1.178 estabelecimentos empresariais do centro dedicam-se exclusivamente a essas atividades. Quando consideramos o total múltiplo¹⁴ (**Tabela 6**, a seguir) o percentual é de **70,6**.

¹⁴ Denominamos por **múltiplo** o total calculado a partir do número de atividades econômicas existentes, e não do número de estabelecimentos empresariais.

Divisão/CNAE				
Descrição	Código	Quantidade	Percentual no centro*	Percentual múltiplo**
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	52	832	70,6	61,2
Alojamento e alimentação	55	170	14,4	12,5
Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas; e comércio a varejo de combustíveis	50	81	6,9	6
Atividades de informática e conexas	72	34	2,9	2,5
Comércio por atacado e intermediários do comércio	51	44	3,7	3,2
Outros		198	1,5	14,6
Total múltiplo		1359	100	100

*Percentual calculado a partir do total de estabelecimentos no setor (1178).

**Percentual calculado a partir do total de divisões CNAE no setor (1359).

***O percentual no Centro para “outros” foi imposto considerando-se o valor total de cem por cento.

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Outras atividades aparecem com importância bem menor no centro. Destacamos na **Tabela 7** o “comércio por atacado e intermediários do comércio”.

Setor	Quantidade	Percentual
Centro	44	47,8
Eixos	A	4
	B	1
	D	5
	F	1
	G	6
	H	9
	J	4
Rodovias ¹⁵	18	19,6
Total	92	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

¹⁵ Incluímos nesse total as empresas da Rodovia Marechal Rondon.

De modo geral, tem sido comum a saída dessas empresas dos centros tradicionais, que, por terem sofrido um processo de modernização nas últimas décadas, procuram instalar-se em pontos mais estratégicos do espaço, que lhes permitam maior mobilidade na distribuição de seus produtos. Esses pontos estão localizados ao longo dos eixos estruturais das cidades, que permitem o acesso às rodovias, ou nas próprias rodovias, que dão acesso a outros municípios.

Na **Tabela 7**, apresentada na página anterior, demonstramos a distribuição das empresas de comércio atacadista na área abrangida por nosso recorte territorial.

Podemos identificar que 52,1% das empresas – compreendidas em nosso universo de 92 estabelecimentos - que atuam no comércio atacadista estão localizadas atualmente fora de centro tradicional. E mesmo algumas dessas 44 empresas pertencentes ao centro localizam-se em sua periferia, em vias estruturais da cidade, como é o caso de sete delas que estão localizadas na Avenida Doutor Octaviano Pereira Mendes, conforme se observa na **Tabela 8**, na seqüência. Esse fato, como mencionamos, pressupõe uma significativa articulação de Itu em outras escalas.

Os pequenos estabelecimentos de comércio varejista localizados no centro, ao contrário, geralmente caracterizam-se por atuarem em escalas mais restritas. No caso específico de Itu, a existência do terminal rodoviário em sua borda e de um comércio destinado a atender a demanda de turistas nos faz pensar que essa atuação possa não ser tão limitada, pelo menos no que se refere a áreas definidas no interior do centro.

Para compreender as alterações que se processam por meio da reestruturação, aliás, é necessário tomá-las como indutoras de diferenciações no interior do espaço urbano. Isso parece bastante evidente quando consideramos o centro. Nesse espaço, observamos a coexistência de áreas tomadas pelo comércio popular, áreas destinadas a atender a demanda dos turistas, áreas destinadas a consumidores de maior poder aquisitivo, com estabelecimentos de luxo e áreas de comércio e serviços especializados.

O estudo sobre a reestruturação urbana em Itu vai ao encontro de uma série de pesquisas recentes, que tem indicado uma mudança funcional das cidades, com seu espraiamento sendo acompanhado pela segregação por meio criação de espaços cada vez mais exclusivos, ou, como coloca Whitacker (2003),

com a criação de “cidades dentro da cidade”¹⁶. A essa afirmação complementaríamos com a da existência de centros dentro do centro.

A Avenida Doutor Octaviano Pereira Mendes, que delimita a área central em sentido Noroeste – Sudeste, apresenta a constituição de seus estabelecimentos diversa da que observamos em outras vias deste setor. Seus 117 estabelecimentos correspondem a cerca de 10% do total do centro (ver **Tabela 4**, página 70). Ela constitui-se em uma via especializada, como podemos verificar na **Tabela 8**, a seguir, que expressa o número de estabelecimentos por divisão CNAE.

Divisão/CNAE				
Descrição	Código	Quantidade	Percentual no centro	Percentual no logradouro
Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas; e comércio a varejo de combustíveis	50	47	4,0	40,2
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	52	30	2,5	25,6
Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas; e comércio a varejo de combustíveis e Atividades anexas e auxiliares do transporte e agências de viagem	50 e 63	11	0,9	9,4
Alojamento e alimentação	55	7	0,6	6
Comércio por atacado e intermediários do comércio	51	5	0,4	4,3
Atividades anexas e auxiliares do transporte e agências de viagem	63	3	0,3	2,6
Comércio por atacado e intermediários do comércio e Fabricação de máquinas e equipamentos	51 e 29	2	0,2	1,7
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos e Alojamento e alimentação	52 e 55	2	0,2	1,7
Outros		10	0,8	8,5
Total		117	9,9	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

¹⁶ WHITACKER, A. M. Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto, p.233.

Nessa avenida o “comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas; e comércio a varejo de combustíveis” apresenta-se como sendo atividade exclusiva de 40,2% das empresas do eixo.

O gráfico seguinte, **Figura 21**, procura evidenciar a importância das atividades da divisão 50 da Classificação Nacional de Atividades Econômicas no eixo, bem como da divisão 71 (“aluguel de automóveis”) e 63 (“atividades anexas e auxiliares do transporte e agências de viagens”, aí incluídos os estacionamentos), as quais estão conjuntamente denominadas como “atividades relacionadas ao automóvel”. Este gráfico considera, portanto, o número total dessas atividades no eixo, independentemente de serem realizadas sozinhas pela empresa, ou em conjunto com outra divisão CNAE.

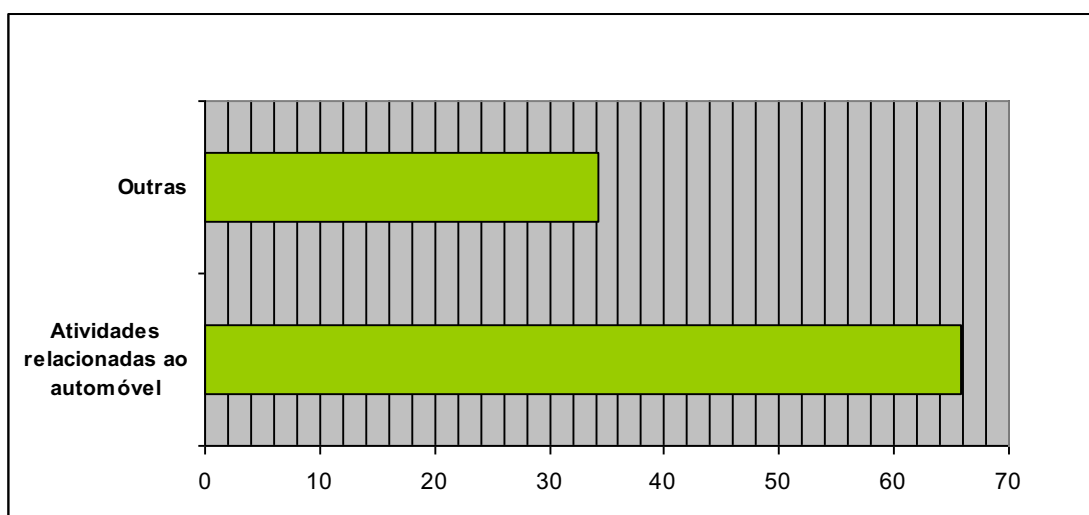


Figura 21¹⁷: Divisões de atividades Cnae - Av. Dr. Octaviano Pereira Mendes (múltiplo).
Fonte: Secretaria de Rendias, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.
Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Das 140 atividades econômicas desenvolvidas pelas empresas do eixo – classificadas nas divisões CNAE -, são 77 as enquadradas nas referidas divisões “relacionadas ao automóvel”. Isso indica que uma média de **65,8%** dos estabelecimentos do logradouro as desenvolve.

¹⁷ O percentual da “atividades relacionadas ao automóvel” foi estabelecido a partir da divisão pelo total de empresas no eixo (117). O percentual das “outras” atividades foi estabelecido considerando-se o valor total de cem por cento.

Além do comércio e dos serviços voltados ao automóvel, outras atividades econômicas tendem a se concentrar atualmente, promovendo o desdobramento do centro por meio de áreas ou eixos especializados. Aspecto característico tem sido a formação de espaços com predominância de atividades médicas. Em Itu, ele corresponde à **região sul** do centro, onde se observa uma maior concentração de consultórios médicos e odontológicos.

Na **Figura 22** comparamos essa porção da área central - que delimitamos por 18 quarteirões - com o restante do centro, a fim de destacar a importância que ela assume na prestação de tais serviços. Em seguida, apresentamos um mapa no qual é possível observar a área que delimitamos como “região sul” do centro (**Figura 23**).

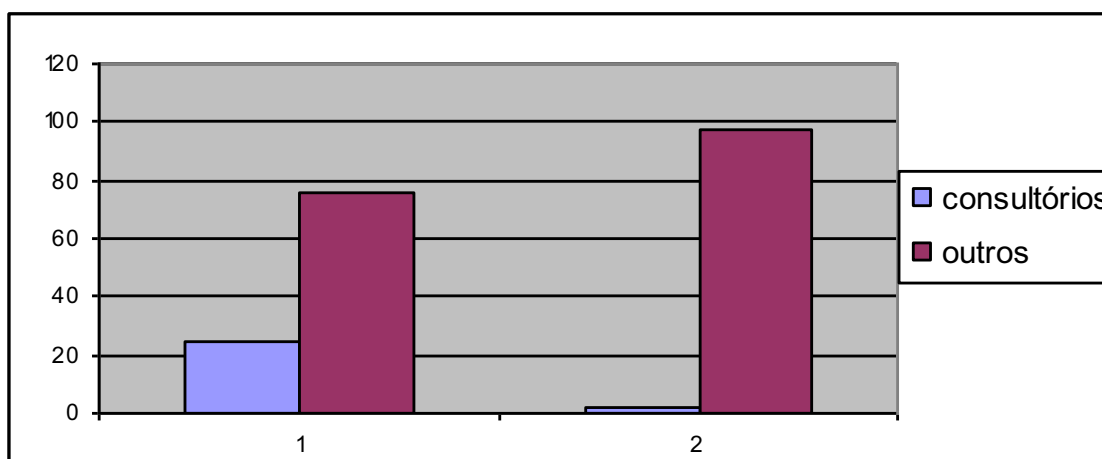


Figura 22: Consultórios: porção sul (1) e restante do Centro (2) – por amostragem.

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Há uma evidente concentração de consultórios médicos e odontológicos na região sul do centro tradicional. Os percentuais correspondentes à sua presença saltam de 2,3%, nos 87 quarteirões restantes do centro, para 24,2% nos 18 quarteirões que definimos como sua porção sul. Há também diferenças qualitativas entre esses estabelecimentos. No que se refere ao grau de integração com outras escalas, identificamos que na porção sul 50% deles atendem a uma clientela predominantemente regional, enquanto todos os outros tem seus clientes majoritariamente da própria cidade. Quanto ao padrão da clientela atingida,

enquanto no sul do centro 50% das empresas declararam atender a clientes com rendimentos superiores a três salários mínimos, nas outras quadras apenas 28% empresas fizeram essa mesma declaração¹⁸

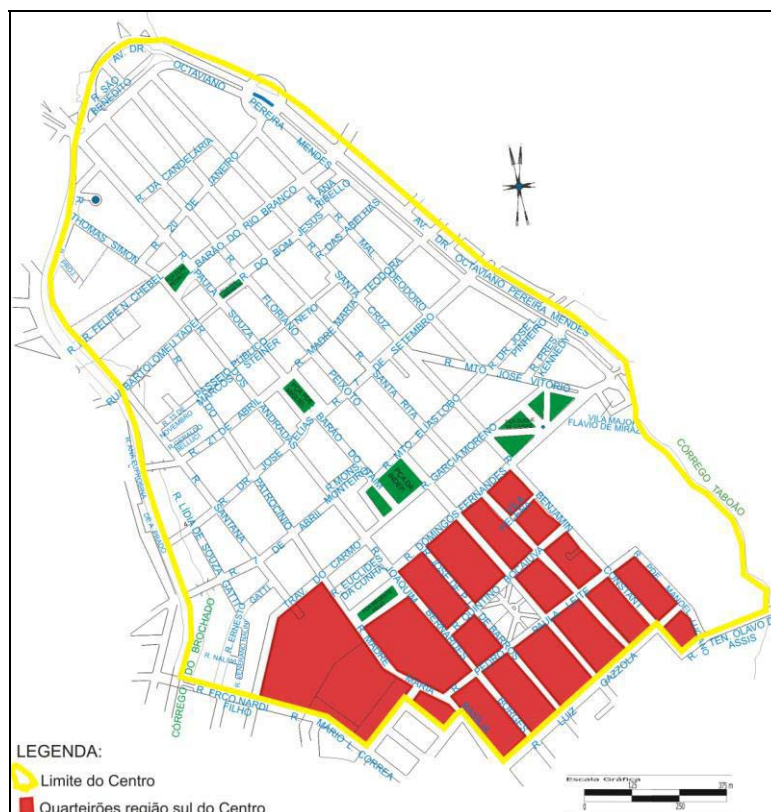


Figura 23: Área com concentração de atividades médicas - Centro.

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008

Outro espaço diferencial e que congrega grande quantidade das atividades econômicas do centro é a Praça da Bandeira. Área de comércio popular da cidade, aí estão localizados 92 empreendimentos, os quais compõem 7,8% dos estabelecimentos econômicos da área central (**Tabela 4**, página 70).

Os estabelecimentos aí localizados têm suas atividades classificadas, em quase sua totalidade, nas divisões 52 e 55 da Classificação Nacional. Juntas, elas abrangem 99% das empresas, conforme é possível observar na **Tabela 9**.

¹⁸Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Divisão/CNAE				
Descrição	Código	Quantidade	Percentual no centro	Percentual no logradouro
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	52	79	6,7	85,9
Alojamento e alimentação	55	12	1,0	13,0
Serviços prestados principalmente às empresas	74	1	0,1	1,1
Total		92	7,8	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva, 2008.

Por meio da classificação dos estabelecimentos de acordo com os grupos de atividades CNAE (**Figura 24**), verifica-se que o comércio varejista apresenta-se distribuído em diversas especializações, sendo o “comércio de tecidos, artigos de armarinho, vestuário, calçados” a mais numerosa. Nessa subdivisão estão classificadas 32,9% das 79 empresas da divisão 52, o que representa 28% no logradouro.

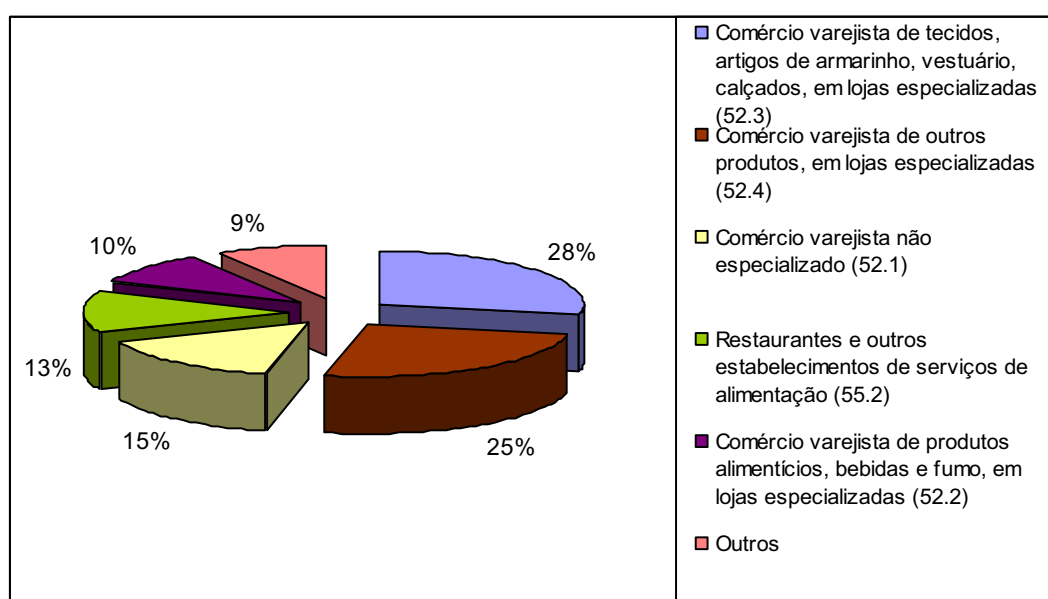


Figura 24: Grupos de atividades Cnae – Praça da Bandeira.

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

A diversidade das atividades aí existentes se expressa nas empresas especializadas em “outros produtos” – não especificados nos grupos de atividades criados pelo IBGE para a Classificação Nacional de Atividades Econômicas –, bem como no “comércio varejista não especializado”. Estes últimos, diferentemente do que ocorre no entorno da Praça Padre Miguel – que compõe o Eixo Histórico –, buscam satisfazer a demanda das camadas mais pobres da população, e não dos turistas.

Os “restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação” também são significativos aí. São estabelecimentos modestos, que atendem aos passageiros que desembarcam no terminal rodoviário, ou que esperam nos pontos de circular que o circundam. Diferem dos existentes no Eixo Histórico do centro, voltados a atender uma população de alto poder aquisitivo.

3.1.1.1 O Centro Histórico e o Eixo Histórico

No que se refere às mudanças na morfologia urbana, geradas pela reestruturação dos espaços, esse processo faz com que enquanto se criam novos objetos, outros sejam destruídos, condenados ao desuso, ou tenham suas funções alteradas para se adequarem às novas exigências do modo de produção hegemônico, que coloca os centros sob o domínio do valor de troca.

Nesse contexto, originadas de diferentes segmentos sociais e com interesses múltiplos, elaboram-se estratégias a fim de se preservar certos objetos técnicos e formas urbanas da destruição, os quais, em muitos casos, se tornam patrimônios históricos e arquitetônicos. Entretanto, independentemente disso, as formas permanecem, pois não são todas destruídas e recriadas a cada momento histórico. Em maior ou menor grau, a existência dessas formas pretéritas representa um entrave ao crescimento urbano, o que requer algum grau de readequação dos espaços.

Em Itu, as mudanças na centralidade ocorrem – talvez mais nitidamente que em outras cidades – por essa via de mão dupla. Por um lado, novos eixos de comércio e serviços se desenvolvem, com formas e funções

próprias às novas lógicas do capitalismo flexível. Por outro, as especificidades do Centro Histórico e a própria necessidade de preservação desse espaço levaram à sua adaptação às novas exigências do capital, gerando poucas modificações em suas formas, porém com alterações significativas em suas funções e apropriações, refletindo mudanças em seu próprio conteúdo.

Na cidade há hoje 260 imóveis tombados, além de 262 já inventariados para tombamento¹⁹. A maioria deles localiza-se no Centro Histórico. Foi nessa área que se construiu uma capela em honra a Nossa Senhora da Candelária, a qual marcou a fundação de Itu em 1610. Aí, também, ocorreu a célebre Convenção Republicana em 1873. Tais acontecimentos, juntamente com o potencial histórico presente em sua paisagem – principalmente em suas igrejas, casarões e museus - conjugaram-se para a aprovação da lei que, em 1979, transformou em Estância Turística o município de Itu.

Em 1992, o CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico) deliberou o tombamento do Centro Histórico de Itu (**Figura 25**), bem como definiu os seus limites, sobre os quais exerce proteção.

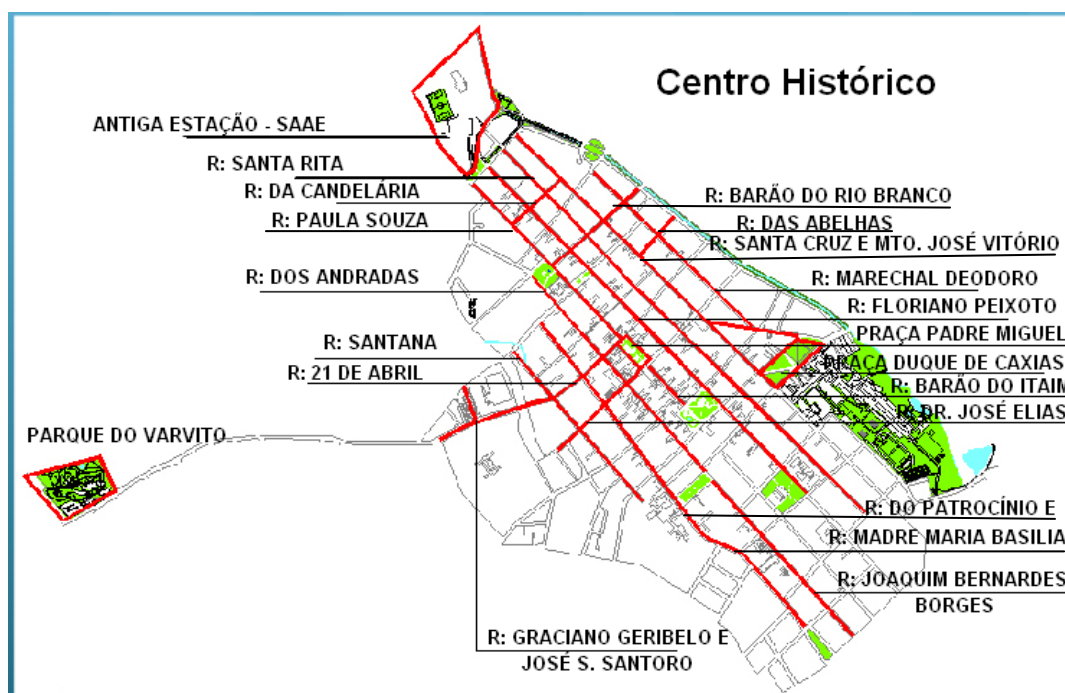


Figura 25: Centro Histórico de Itu.
Fonte: Plano Diretor, 2006.

¹⁹ Conforme informação contida no Plano Diretor de Itu do ano de 2006 (Cd-rom).

Espinha dorsal do Centro Histórico, o Eixo Histórico é formado pelas Ruas Paula Souza e Barão de Itaim, cortando as Praças Padre Miguel e Da Independência. No início da colonização esse trecho em linha reta era percorrido por viajantes, que cortavam a mata a caminho de Porto Feliz, o que deveria ser realizado a pé a fim de alcançar o Rio Tietê. Atualmente, ele está tomado pelo setor terciário, apresentado, porém, conteúdos específicos aos observados em outras partes da área central. Por isso, consideramos que ele deva ser mais bem esmiuçado em suas atuais formas e funções.



Figura 26: Eixo Histórico – Rua Paula Souza vista a partir da Praça Padre Miguel.

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

Trata-se de um espaço visitado e destinado aos turistas, que buscam se apropriar tanto do conteúdo histórico existente em sua paisagem, quanto da imagem que o lugar congrega, associada ao consumo das camadas mais ricas da população.

Nessa percepção muito contribuiu o papel do marketing urbano, que buscou valorizar a cidade por meio de uma série de *slogans*. Entretanto, com uma aplicação muito mais restrita que o próprio Centro Histórico, as imagens criadas são diretamente associadas ao Eixo Histórico da cidade, pois é ele que congrega as construções nas quais foram incutidos tais conteúdos.

A frequência de igrejas antigas no eixo, a grandiosidade da ornamentação, o nome de ruas e praças, evidenciam o poder exercido pela igreja católica sobre a população local. Dado apoderado pelo discurso dominante, criando a imagem de Itu como “Roma brasileira”. Outra visão bastante comum da cidade coloca-a como “Berço da República”, pois onde hoje se localiza o Museu Republicano, à Rua Barão do Itaim, ocorreu a conhecida “Convenção Republicana”, reunião que estabeleceu as bases para a derrubada da monarquia no Brasil, realizada em 18 de abril de 1873 (o casarão onde atualmente funciona o museu pode ser visualizado na **Figura 27**).

Assim, a imagem refletida na paisagem é uma imagem elitista, que tem como foco central as construções e monumentos resultantes do domínio aristocrático e clerical da cidade. Entretanto, mais frequente e atrativa hoje talvez seja a imagem de Itu como “cidade dos exageros”. A difusão dessa idéia imprimiu novos elementos na paisagem do eixo - em especial, ao redor da Praça Padre Miguel - e procura através do turismo expandir a entrada de capitais na cidade (ver as **Figuras 28 e 29**, na página seguinte). Os turistas, porém, não se apropriam da cidade de forma homogênea, e não apenas a cidade é apropriada de modo bastante parcelar, mas do próprio Centro Histórico.

Cuidamos, assim, de considerar – mesmo com a ausência de certo rigor científico - a questão das diversas representações sobre o espaço como forma de compreender as transformações pelas quais ele vem passando na atualidade. Isso se torna importante, pois nos remete aos próprios conteúdos das centralidades que, por meio da simples análise dos dados, poderiam ser vistos de modo parcelar, ou mesmo equivocado.



Figura 27: Museu Republicano – Rua Barão do Itaim.
Fonte: Trabalho de campo, 2008.
Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.



Figura 28: Semáforo e orelhão gigantes – Praça Padre Miguel.
Fonte: Trabalho de campo, 2008.
Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.



Figura 29: Loja de “lembrancinhas” de Itu – Praça Padre Miguel.
Fonte: Trabalho de campo, 2008.
Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas.

Como podemos observar por meio da comparação entre a **Figura 30**, a seguir, e a **Figura 20** (página 75), há certa semelhança entre os padrões de ocupação do centro como um todo e desse eixo, em particular. Repete-se a predominância do comércio varejista, com uma variação de apenas 5,9% de um para o outro, e dos serviços de alojamento e alimentação. Estes últimos, porém, são muito mais significativos no Eixo Histórico, onde eles se apresentam mais de 20% acima da média da área central.

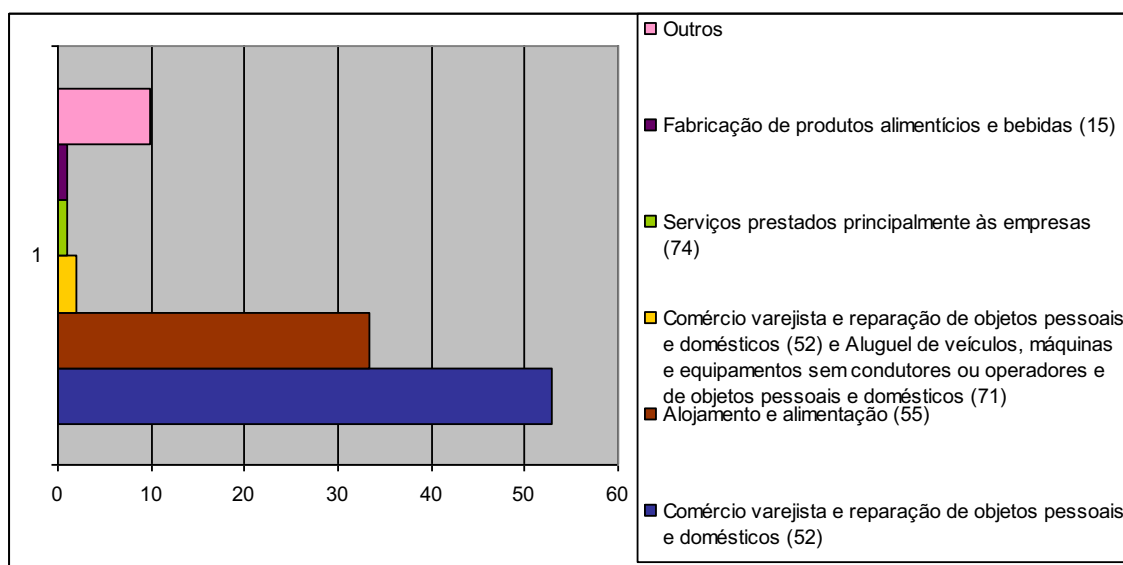


Figura 30: Divisões de atividades Cnae – Eixo Histórico.

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Visando atender uma clientela específica, composta por indivíduos de alto poder aquisitivo, estes estabelecimentos, em sua maioria, apresentam um alto padrão. Exemplo ilustrativo é o restaurante “Bar do Alemão” (**Figura 31**), localizado à Rua Paula Souza, o qual atrai consumidores de várias cidades da região e, inclusive, da metrópole paulista, os quais se deslocam para Itu a fim de usufruir do prestígio associada à freqüência a tal estabelecimento. O mesmo pode ser afirmado no que se refere aos antiquários existentes no eixo, cuja presença é notada através da análise dos grupos de atividades CNAE, na **Tabela 10**.



Figura 31: Eixo Histórico – Rua Paula Souza: Fachada do Bar do Alemão (s sofisticado restaurante ituano).

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas

Tabela 10: Grupos de atividades Cnae - Eixo Histórico				
Grupo/CNAE				
Descrição	Código	Quantidade	Percentual no centro	Percentual no logradouro
Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação	55.2	34	2,9	33,3
Comércio varejista de outros produtos, em lojas especializadas	52.4	27	2,3	26,5
Comércio varejista de tecidos, artigos de armarinho, vestuário, calçados, em lojas especializadas	52.3	10	0,8	9,8
Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo, em lojas especializadas	52.2	7	0,6	6,9
Comércio varejista de artigos usados, em lojas	52.5	4	0,3	3,9
Outros		20	1,7	19,6
Total		102	8,6	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Mesmo não se constituindo em maioria, tem grande importância o “comércio varejista de artigos usados em lojas”, atividade que abrange os antiquários aí existentes, os quais são reconhecidos por sua qualidade muito além dos limites de Itu. Eles compõem 3,9% das empresas do Eixo Histórico e estão mais concentrados na Rua Paula Souza, onde representam 8,3% de seu total de estabelecimentos empresariais.

Ao redor da Praça Padre Miguel estão instaladas algumas lojas classificadas como “comércio varejista não especializado” - que por sua pequena representatividade no eixo não aparecem na tabela acima. Incluem-se nesse grupo as lojas de “lembrancinhas de Itu” (ver **Figura 29**, na página 87), nas quais se encontram uma diversidade de objetos voltados a atender a demanda de turistas. Nota-se, pois, uma sutil diferença nos padrões de ocupação também ao longo do Eixo Histórico.

A atração exercida pelos estabelecimentos do Eixo Histórico sobre consumidores de cidades de maior porte – inclusive de São Paulo - exacerba a idéia, já defendida, sobre a defasagem da concepção de rede urbana baseada em um enfoque hierárquico. Hoje, as conexões entre cidades podem se dar de múltiplas maneiras, até mesmo com alguns fluxos atuando em sentido reverso ao apresentado pela idéia tradicional de rede urbana.

Tal fato, no caso do Centro Histórico – e em especial do Eixo Histórico - de Itu, se deve às mudanças no conteúdo desse espaço, geradas pela necessidade de revalorização de uma estrutura tombada como patrimônio histórico e que, por isso, não pode ter suas formas readequadas às novas necessidades de mobilidade do capital flexível, gerando uma estrutura extremamente “rugosa”, que se expressa principalmente através da estreiteza de suas ruas e calçadas. Desse modo, a readequação se deu por meio de uma refuncionalização desse espaço e da mudança de seu conteúdo simbólico por meio da atuação do marketing urbano.

As mudanças funcionais do centro histórico podem ser observadas, por exemplo, por meio do prédio da antiga fábrica de tecidos São Luiz, localizado à Rua Paula Souza (ver imagem atual na **Figura 32**). Construído em 1869, ele abrigou a primeira fábrica a vapor da Província de São Paulo, cuja maquinaria moderna foi importada da Inglaterra. Essa fábrica funcionou por mais de um século, sendo desativada na década de 1980. O contexto de sua implantação

ocorre em um período no qual a indústria caracterizava-se por grande dependência locacional. A evolução técnica e tecnológica, atrelada às dificuldades que a localização central foi gerando ao longo do tempo, provocaram uma tendência de deslocamento das atividades fabris para as áreas periféricas das cidades. No caso do prédio em questão, ele funciona hoje como um espaço cultural, onde há amostras de antiguidades e artesanatos, shows com música ao vivo e cafés. A forma tombada, portanto, foi refuncionalizada com vistas a atingir a camada socioeconômica que atualmente consome nos estabelecimentos do Eixo Histórico.



Figura 32: Eixo Histórico – Rua Paula Souza: Prédio da antiga fábrica de tecidos São Luiz.

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas

A definição de Santos (2008), que considera o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, muito contribui. Para esse autor, o espaço seria caracterizado pela presença, cada vez mais marcante, de objetos técnicos que se organizam em sistemas, ou seja, estabelecem relações de complementariedade e interdependência. Assim, o reconhecimento dos objetos existentes ou ausentes na paisagem abre caminhos para discernir os conteúdos dos lugares, as ações e relações que se estabelecem. Os “sistemas de

ações”, por sua vez, são “imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes”²⁰

A dialética existente no processo de reestruturação urbana atua promovendo a geração de novas centralidades, ao passo que se criam espaços desprovidos de centralidade, espaços relegados ao abandono. A implantação, no plano do território, de todo um sistema de objetos, atua como resultado e como causa da formação dessas novas centralidades, e, quanto mais elas se estabelecem em determinados pontos, mais outras áreas vão ficando à margem das novas dinâmicas que se implantam, tornando lugares distantes cada vez mais próximos e lugares próximos, distantes. Tal fato pode ser observado em vários níveis escalares.

No caso do centro, o mesmo processo que atua promovendo a valorização e atraindo fluxos para algumas de suas áreas, como também é o caso da Rua Floriano Peixoto, atua, concomitantemente, imprimindo uma imagem negativa à outras, o que, no plano das formas e funções, passa a caracterizar espaços onde predominam o vazio e o abandono. Tem papel importante nessa dinâmica as barreiras psicológicas que se criam, resultado da degradação física e moral desses espaços. Formas, funções e representações constituem-se, portanto, em uma tríade necessária para se analisar o processo de reestruturação espacial. Isso porque quando a forma acolhe (ou não) as novas funções que são ditadas pelo sistema socioeconômico, seu conteúdo muda. Há, pois, uma unidade dialética entre a forma e os valores que lhe são atribuídos. “Em termos de significação e de realidade, um [forma] não pode ser entendido sem o outro [conteúdo]. Não há como vê-los separadamente”²¹

Dois casos são característicos, no centro de Itu, para uma análise desse processo de desvalorização de alguns espaços. Referimo-nos à Praça da Bandeira – a qual já mencionamos neste trabalho - e ao Passeio Público Marcos Steiner Neto. Dois espaços *degradados*, nos quais os usos ou não usos existentes estão intimamente atrelados à imagem negativa que os envolve.

A Praça da Bandeira, popularmente conhecida como “Mercadão”, é uma área de comércio popular, ponto de camelôs e vendedores ambulantes. Suas lojas, de modesto padrão, atendem a consumidores das camadas mais pobres da

²⁰ Santos, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção, p.63.

²¹ Ibid., p. 103.

população. Tomada por uma série de lojas de pequeno porte, que vendem uma variedade de mercadorias (ver **Figura 24**, na página 82), caracteriza-se por um intenso uso do solo e por uma intensa movimentação de pedestres, dado o fato de estar a meio caminho entre a Rua Floriano Peixoto e o terminal rodoviário. A imagem desse lugar, freqüentemente associada com a presença de mendigos, promove sua desvalorização, que se reflete na significativa ocupação de seu espaço, a fim de torná-lo economicamente rentável.

Diferentemente, o Passeio Público – conhecido como “Becão” - é marcado por uma ausência de usos e sua imagem associa-se, não com a pobreza, mas com a criminalidade, refúgio dos batedores de carteira. Mesmo apresentado uma extensão de cinco quadras dentro do Centro Histórico, comporta atualmente apenas uma atividades econômica, como pode ser observado por meio da **Tabela 11**, a seguir.

Grupo/CNAE				
Descrição	Código	Quantidade	Percentual no centro	Percentual no logradouro
Reparação de objetos pessoais e domésticos (52.7)	52.7	1	0,08	100
Total		1	0,08	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Tal atividade, de reparação de objetos, não se inclui entre as mais significativas das áreas centrais, o que podemos afirmar no caso do centro de Itu, sendo característica de seus espaços menos valorizados economicamente.

Na **Figura 33**, a seguir, apresentamos um trecho do mencionado Passeio Público. Na imagem é possível visualizar as lojas com as vitrines cobertas e sem utilização



Figura 33: Passeio Público Marcos Steiner Neto - Trecho entre as ruas Floriano Peixoto e Santa Rita.
Fonte: Trabalho de campo, 2008.
Autora: Andréia de Cássia da Silva Ajonas

3.1.2 Eixos de expansão de atividades econômicas

A partir da lógica de produção e localização das indústrias gerada com a Terceira Revolução Industrial e do incremento do consumo de mercadorias que ela estimula, com vistas a otimizar o ciclo de reprodução do capital, verifica-se uma série de investimentos em espaços destinados ao consumo. Esse fato vem ocorrendo com grande expressividade nas chamadas cidades médias, como tem indicado uma série de estudos de Geografia Urbana. A localização desses novos equipamentos de comércio e de serviços também – mas não somente - responde às novas exigências de fluidez do capital e conduz a uma redefinição da morfologia urbana, com a criação de áreas descontínuas no interior da cidade. Assim, mesmo apresentando necessidades específicas, indústria e comércio procuram localizações estratégicas nesse novo período, a fim de ampliar suas possibilidades de atuação, abarcando um mercado consumidor incluído em um espaço cada vez mais amplo. Com a mudança na configuração espacial da cidade e com os novos conteúdos que

a acompanha, urge repensar também os limites do que consideramos como seu(s) centro(s). Isso porque

Os novos conteúdos que caracterizam o que é central, com a complexidão de dinâmicas de reestruturação da cidade e na cidade, podem estar “deslocados” em relação ao centro tradicional. O processo que cria novas centralidades muda o conteúdo do centro, ao mesmo tempo que não o reproduz tal como já constituído, mas de forma especializada. Esse processo não causa uma anulação da centralidade, mas a reconfigura no âmbito do tecido urbano²²

Em Itu, a expansão de atividades econômicas tem acontecido principalmente ao longo de eixos estruturais, que passam a redefinir os fluxos em diversas escalas. A configuração dispersa desses eixos encerra e esconde em si os novos conteúdos da centralidade, que buscaremos apreender por meio das análises que serão realizadas na seqüência.

As mudanças na produção têm papel primordial na criação da lógica que promove a reestruturação dos espaços e a criação de novas centralidades. Seus estabelecimentos possuem um padrão de localização caracteristicamente mais disperso que o apresentado pelas atividades do setor terciário. Assim, consideramos que a análise das atividades desses estabelecimentos e de suas localizações seja um bom ponto de partida para entendermos os novos conteúdos que são impressos ao território no período do capitalismo flexível, bem como as especificidades desses eixos de expansão em seu papel no processo de reestruturação urbana.

A **Tabela 12** expressa os tipos de atividades industriais existentes em nossa área de estudo e seus percentuais sobre o total de indústrias da área.

Dos 2.288 estabelecimentos econômicos contidos no recorte territorial de nossa pesquisa e por nós utilizados para essas análises, 8,9% correspondem às indústrias, as quais são bastante diversificadas, estando distribuídas por uma série de ramos de atividade.

²² WHITACKER, A. M. Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto – SP, p.173.

Tabela 12: Distribuição das indústrias por ramo de atividade.

Divisão CNAE			
Descrição	Código	Quantidade	Percentual
Fabricação de produtos de minerais não-metálicos	26	26	12,7
Fabricação de máquinas e equipamentos	29	26	12,7
Fabricação de produtos de metal - exclusive máquinas e equipamentos	28	25	12,3
Edição, impressão e reprodução de gravações	22	19	9,3
Fabricação de artigos de borracha e plástico	25	18	8,8
Fabricação de móveis e indústrias diversas	36	16	7,8
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	18	14	6,9
Metalurgia básica	27	12	5,9
Fabricação de produtos alimentícios e bebidas	15	10	4,9
Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	31	10	4,9
Fabricação de produtos têxteis	17	4	2,0
Fabricação de produtos de madeira	20	4	2,0
Fabricação de equipamentos de instrumentação médico-hospitalares, instrumentos de precisão e ópticos, equipamentos para automação industrial, cronômetros e relógios	33	4	2,0
Extração de minerais não-metálicos	14	3	1,5
Fabricação de material eletrônico e de aparelhos e equipamentos de comunicações	32	3	1,5
Fabricação e montagem de veículos automotores, reboques e carrocerias	34	3	1,5
Fabricação de produtos químicos	24	2	1,0
Fabricação de móveis e indústrias diversas e Fabricação de produtos de madeira	36 e 20	2	1,0
Fabricação de celulose, papel e produtos de papel	21	1	0,5
Fabricação de produtos de metal - exclusive máquinas e equipamentos e Fabricação de produtos de minerais não-metálicos	28 e 26	1	0,5
Fabricação de máquinas para escritório e equipamentos de informática	30	1	0,5
Total		204	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

A Tabela 13 mostra a distribuição territorial dessas empresas por setor pesquisado.

Tabela 13: Distribuição das indústrias por setor			
Setor	Quantidade	Percentual	
Centro	40	19,6	
Eixos	A	6	2,9
	B	21	10,3
	D	25	12,2
	E	1	0,5
	F	11	5,4
	G	19	9,3
	H	27	13,2
	I	2	1,0
	J	4	2,0
Rodovias	Marechal Rondon ²³	12	5,9
	Castelo Branco	3	1,5
	Santos Dumont	12	5,9
	Waldomiro C. Camargo	21	10,3
Total	204	100	

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Em conjunto, os eixos comportam 56,8% do total de estabelecimentos industriais e as Rodovias, 23,6%, enquanto o setor central participa com 19,6% desses estabelecimentos. Essa concentração maior nos eixos e rodovias reflete, por um lado, fatores estruturais, ligados à necessidade de mobilidade territorial na busca por lucros e, por outro, a atuação do poder público na criação de leis de zoneamento, que se baseiam no princípio da monofuncionalidade das áreas. Nessas leis, as áreas industriais são geralmente criadas às margens da malha urbana. Ambos os motivos conduzem à reestruturação urbana, criando uma morfologia dispersa e espaços com características específicas (ver o mapa do macrozoneamento de Itu na **Figura 42**, página 142).

Outro diferencial entre os setores pode ser notado comparando-se os percentuais das indústrias sobre o total de empresas em cada um deles. Isso pode ser feito pela relação entre os dados das **Tabelas 3** (página 68) e **13**. No centro, as atividades industriais correspondem a **3,3%** de seu total de

²³ Todas as indústrias estão na porção leste da Rodovia, portanto em sua parte pertencente ao Eixo C da pesquisa.

estabelecimentos econômicos. Nos eixos e rodovias, em conjunto, elas correspondem a **14,7%**.

Muito além das diferenças quantitativas, há também diferenças no que se refere aos tipos de atividades desenvolvidas nesses setores. Assim, extraímos da **Tabela 12** (página 96) os dados referentes apenas ao setor central, a fim de evidenciarmos os tipos de indústrias que ainda se mantêm nessa área (ver **Tabela 14**, a seguir) e aqueles que são exclusivos dos eixos viários e rodovias.

Divisão/CNAE			
Descrição	Código	Quantidade	Percentual
Edição, impressão e reprodução de gravações	22	15	37,5
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	18	6	15,0
Fabricação de móveis e indústrias diversas	36	4	10,0
Fabricação de produtos alimentícios e bebidas	15	3	7,5
Fabricação de artigos de borracha e plástico	25	3	7,5
Fabricação de produtos têxteis	17	2	5,0
Fabricação de máquinas e equipamentos	29	2	5,0
Metalurgia básica	27	1	2,5
Fabricação de produtos de metal - exclusive máquinas e equipamentos	28	1	2,5
Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	31	1	2,5
Fabricação de material eletrônico e de aparelhos e equipamentos de comunicações	32	1	2,5
Fabricação de móveis e indústrias diversas e Fabricação de produtos de madeira	36 e 20	1	2,5
Total		40	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Nota-se, por meio da comparação entre as referidas tabelas, uma diversidade bem menor de ramos da atividade industrial no interior do centro.

Um dos tipos de indústria quantitativamente mais expressivo em Itu é a “Fabricação de produtos de minerais não-metálicos”, que não comparece na

área central. No município, esta atividade é formada, em sua maioria, por olarias e cerâmicas.

A “Fabricação de máquinas e equipamentos”, que também é bastante expressiva, comparece com um percentual bastante baixo no centro, que responde por apenas 7,6% do total desse ramo de atividade.

A localização não-central de vários desses estabelecimentos industriais tem ligação com a própria característica de suas produções, que necessitam de amplos espaços para sua realização. Em todos os casos, muito mais que espaços amplos ou terrenos baratos, seus interesses estão ligados a uma mobilidade potencial que a localização oferece, garantida pela rede infra-estrutural que a serve. Isso fica mais evidente quando analisamos empresas que fabricam produtos de maior valor agregado, mesmo que no montante de indústrias elas tenham uma representatividade pequena. Modernizando seu sistema produtivo nas últimas décadas, elas têm passado por um processo de compactação de sua estrutura física, que tem sido acompanhado pela terceirização de etapas do processo produtivo.

Em nossa área de estudo, talvez um bom exemplo seja o das indústrias que fabricam instrumentos médico-hospitalares, incluídas na divisão 33 da Classificação Nacional. Dos quatro estabelecimentos desse tipo existentes em nosso recorte territorial, dois localizam-se no Eixo H (Avenida Caetano Ruggieri), um no Eixo G (Avenida Prudente de Moraes) e um na Rodovia Waldomiro Corrêa Camargo, subsequente ao Eixo G.

Essa importância de uma localização estratégica para as indústrias também pode ser inferida no caso de Itu quando analisamos a clientela prioritariamente atingida por elas. Constatamos cerca de 40% das indústrias localizadas fora do centro (do Eixo A ao J) têm a maioria de seus clientes em escala nacional, 32% em escala regional e apenas 28% em escala local. No que se refere aos motivos de tal localização, 52% das empresas mencionaram a acessibilidade como justificativa, enquanto 12% delas fizeram referência ao espaço. No centro, 62% das indústrias têm a maior parte de seus clientes na própria cidade e 38% em escala regional. 25% delas não consideram a localização central adequada e,

daquelas que consideram, 50% fez referência à acessibilidade, e outros 50% a motivos como “prédio próprio” e “proximidade de outros estabelecimentos”²⁴.

As indústrias que se mantêm no centro são geralmente de pequeno porte e atuam em ramos de atividade que ainda encontram vantagens comparativas em se localizarem nessa área. É o caso daquelas que trabalham com “Edição, impressão e reprodução de gravações” e que dão suporte, por exemplo, aos escritórios aí localizados. Das empresas classificadas nessa divisão CNAE, 78,9% estão instaladas na área central.

Para uma análise mais abrangente, representamos, na **Tabela 15**, a distribuição das empresas nos logradouros que compõem os dez eixos viários de nossa pesquisa, bem como a participação de cada eixo no total de empresas desse setor.

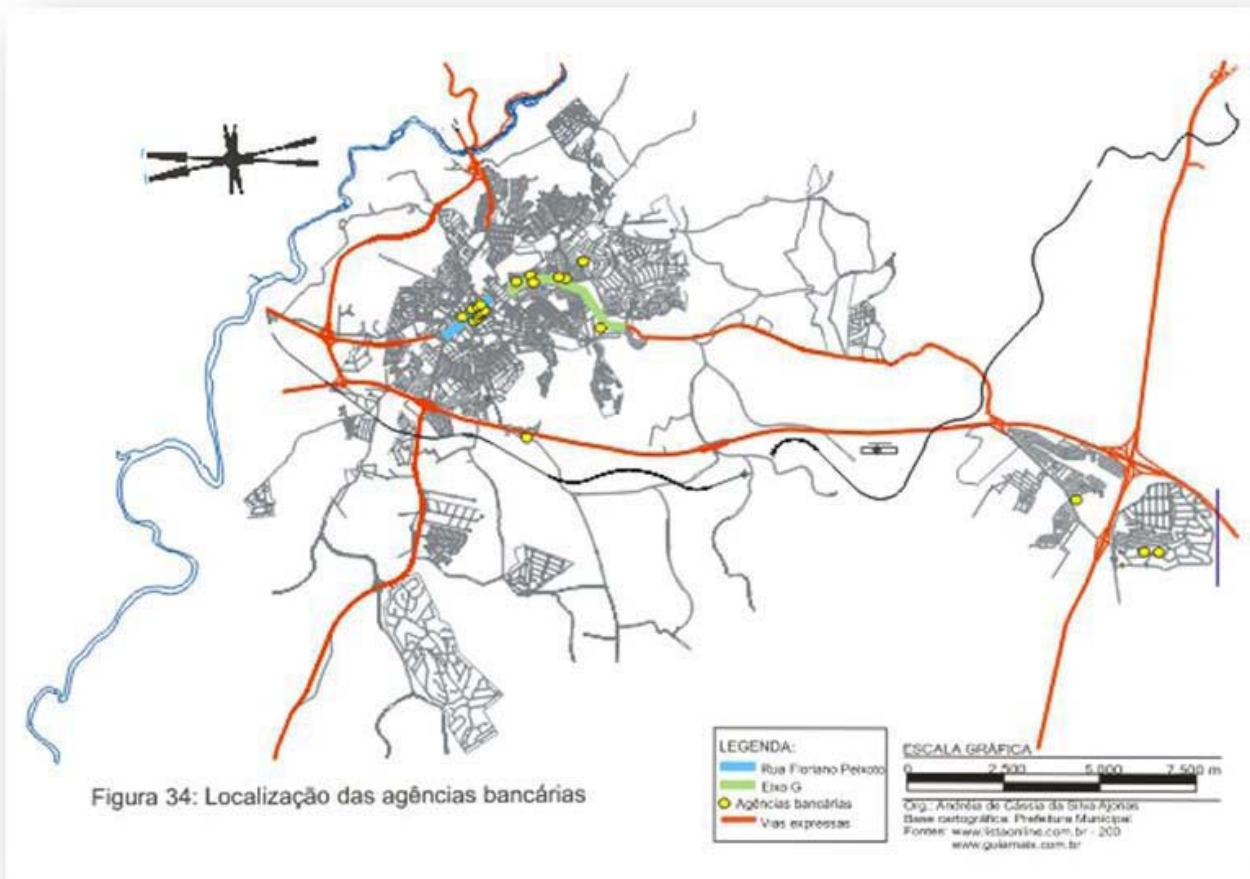
Tabela 15: Distribuição das empresas por logradouro - Eixos				
Eixo	Logradouro	Quantidade	Percentual no Eixo	Percentual nos Eixos
A	Av. Da Saudade	28	38,3	7,6
	Av. Nove de Julho	29	39,7	
	Rod. Marechal Rondon	5	6,8	
	Av. Primo Schincariol	11	15,0	
B	Rua Inácio R. D'Avila	35	51,4	7,1
	Av. Sete Quedas	33	48,5	
C	Av. Dr. Ermelindo Maffei	25	13,0	20,1
	Rod. Marechal Rondon	167	86,9	
D	R. Paulo Ed. X. Toledo	74	45,6	17
	Av. Eugen Wissman	45	27,7	
	Av. Ver. Isaías Prieto	43	26,5	
E	Av. Francisco E. Fávero	43	100,0	4,5
F	Av. Antônio de T. Piza	12	36,3	3,4
	Av. Laroy Starret	19	57,5	
	Av. José Carlos Mossoco	2	6,0	
G	R. Joaquim B. Borges	42	20,4	21,5
	Av. Prudente de Moraes	92	44,8	
	Av. Tiradentes	71	34,6	
H	Av. Caetano Ruggieri	146	100,0	15,3
I	R. Gabriel L. Carvalho	12	100,0	1,3
J	R. Jorge Simeira	21	100,0	2,2
Total		955		100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

²⁴ Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Considerando-se o conjunto dos logradouros que o compõe, há uma concentração maior de atividades no Eixo G. Partindo do centro, ele dá acesso ao Bairro Pirapitingui, à Rodovia Castelo Branco e à cidade de Sorocaba. Sua centralidade se expressa hoje pela presença de uma série de estabelecimentos articuladores de fluxos. Entre esses, mencionamos a Prefeitura Municipal e a Faculdade de Direito de Itu, à Avenida Tiradentes. Além disso, uma série de unidades de agências bancárias tem se instalado ao longo desse eixo nos últimos anos, em especial no trecho que corresponde à Avenida Prudente de Moraes, como podemos observar no mapa a seguir (**Figura 34**).



Cabe destacar também a existência de uma unidade da rede de hipermercados Pão de Açúcar na Avenida Prudente de Moraes. Estabelecimentos desse tipo são indicativos da articulação do local com outras escalas. No exemplo em questão inclusive com a escala internacional, dado à origem do capital da empresa.

Na Avenida Dr. Octaviano Pereira Mendes, limítrofe do centro, encontra-se outro estabelecimento desse porte: o hipermercado Carrefour. Já no Eixo C, estão localizados o Extra hipermercado e o Plaza shopping Itu²⁵.

Analisando essas empresas em conjunto é possível perceber seu grau de integração em redes geográficas e sua articulação com outros níveis escalares. Todas elas afirmaram – em pesquisa de campo (2008) - considerar adequada sua localização atual, enquanto no setor central 10,6% das empresas deram diferente resposta. Quanto à justificativa para tal satisfação, 34,5% das empresas do shopping e hipermercados fizeram referência ao movimento dos lugares, 21,8% ao acesso e 20% ao público alvo que os frequenta.

Tais percentuais evidenciam, por um lado, a importância desses estabelecimentos no processo de formação de novas centralidades, já que as justificativas relacionadas ao movimento são, inclusive, superiores às do centro, onde elas compõem em 32,5% das respostas. Por outro lado, percebemos também a natureza segregativa desses novos centros, nos quais a própria localização dos estabelecimentos, ao mesmo tempo em que visa ampliar a área de atuação dessas empresas; aumentando seu mercado consumidor por meio do acesso a importantes rodovias; faz isso de modo seletivo, pois pressupõe a dependência do automóvel para o consumo. Isso se confirma também na referência ao “público alvo” que pode se encontrado nesses lugares.

Há também outras diferenças entre esses estabelecimentos e os existentes no centro. Neles, 47,2% das empresas pertencem a alguma rede. No centro, apenas 14,2%. No que se refere ao capital da empresa, esses equipamentos concentram também maior percentual de franquias: 21,8%, contra 3,6% no centro. As empresas com mais de 8 filiais representam, aí, 21,8% dos estabelecimentos. No

²⁵ Esta localização, aliás, explica a predominância da Rodovia Marechal Rondon, à leste da malha urbana, em quantidade de estabelecimentos, visto que, mesmo localizando-se no trecho denominado como Avenida Dr. Ermelindo Maffei, os estabelecimentos do shopping possuem seu cadastro na Prefeitura à mencionada rodovia.

centro, 4,1%. Apenas 7,2% dos estabelecimentos do shopping e hipermercados não possuem computadores. No centro esse percentual é de 31,6%.

Como mencionamos anteriormente sobre a amplitude territorial de atuação dessas empresas, nesses grandes equipamentos de consumo 67,2% dos estabelecimentos afirmaram ter a maior parte de seus clientes em escala regional e 32,7%, na escala local. No centro apenas 25% das empresas fizeram a mesma afirmação quanto a uma clientela regional e 72,5% quanto a uma clientela local²⁶.

Com um número também significativo de empresas, o Eixo H, descontínuo ao centro, apresenta características específicas em relação aos demais. Conhecido como “Estradão de Itu”, distingue-se por ser o eixo no qual há maior quantidade de estabelecimentos industriais (**Tabela 13**, página 97) e pelo intenso fluxo de caminhões que o percorre²⁷. Partindo do Eixo G, o fechamento do acesso à Rodovia Santos Dumont, em sua outra extremidade, desviou o tráfego, gerando expansão de atividades econômicas pelos Eixos I e J, os quais, desembocando no Eixo A, permitem aos caminhões alcançarem a mencionada rodovia (**Figura 2**, página 22).

Bem menos expressivo em sua quantidade de atividades econômicas, e concentrando apenas 3,4% das empresas do setor, o Eixo F caracteriza-se por comportar atividades que, em sua maioria, apresentam uma escala de atuação bastante restrita. Cerca de 80% de suas empresas possuem clientela prioritariamente na escala local e apenas 18,1% delas pertencem a uma rede (no caso, regional). Mais da metade de seus estabelecimentos, 54,5%, não possui computador e 100% deles tem a origem de seu capital na escala local²⁸.

Os estabelecimentos comerciais e de serviços do Eixo F atendem principalmente aos moradores dos bairros adjacentes, e as onze indústrias aí localizadas possuem como melhor opção para escoamento de seus produtos a Avenida Francisco Ernesto Fávero, já que, ao sul, ele dá acesso principalmente à zona rural do município (ver **Figura 2**, página 22).

Na **Tabela 16** apresentamos a descrição de algumas atividades econômicas existentes nos eixos e seus respectivos percentuais. Há também grande participação das empresas de comércio varejista no total de estabelecimentos,

²⁶ Fonte: Trabalho de campo, 2008.

²⁷ Esse fato foi observado durante a realização do trabalho de campo no referido Eixo.

²⁸ Trabalho de campo, 2008.

porém, em quantidades menores que no centro – cerca de 14% a menos, como é possível verificar por meio da comparação com as informações contidas na **Figura 20** (página 75). As empresas que trabalham exclusivamente com atividades da divisão 50 (CNAE), por sua vez, sofrem um aumento de cerca de 4%. Outras atividades ainda, mesmo em quantidades bem menores que as mencionadas, são bem mais características aí. Este é o caso de vários tipos de indústrias, do comércio atacadista, das atividades de aluguel de veículos e máquinas e daquelas relacionadas à construção.

Tabela 16: Divisões de atividades Cnae - Eixos A – J

Divisão/CNAE			
Descrição	Código	Quantidade	Percentual
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	52	434	45,5
Alojamento e alimentação	55	135	14,2
Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas; e comércio a varejo de combustíveis	50	86	
Alojamento e alimentação e Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	55 e 52	37	9
Comércio por atacado e representantes comerciais e agentes do comércio	51	28	
Fabricação de produtos de metal - exclusive máquinas e equipamentos	28	22	3,9
Fabricação de máquinas e equipamentos	29	21	3
Fabricação de produtos de minerais não-metálicos	26	18	2,4
Fabricação de artigos de borracha e plástico	25	14	2,2
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos e Atividades de informática e serviços relacionados	52 e 72	11	1,9
Aluguel de veículos, máquinas e equipamentos em condutores ou operadores e de objetos pessoais e domésticos	71	10	1,5
Atividades anexas e auxiliares do transporte e agências de viagem	63	8	1,2
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos e Construção	52 e 45	8	1,1
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos e Serviços prestados principalmente às empresas	52 e 74	8	0,8
Fabricação de móveis e indústrias diversas	36	8	0,8
Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas; e comércio a varejo de combustíveis e Atividades anexas e auxiliares do transporte e agências de viagem	50 e 63	6	0,8
Confeção de artigos do vestuário e acessórios	18	6	0,8
Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	31	6	0,6
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos e Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	52 e 31	5	0,6
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos e Serviços pessoais	52 e 93	5	0,6
Fabricação de produtos alimentícios e bebidas	15	5	0,5
Metalurgia básica	27	5	0,5
Atividades recreativas, culturais e desportivas	92	4	0,5
Construção	45	4	0,5
Edição, impressão e reprodução de gravações	22	4	0,4
Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos e Aluguel de veículos, máquinas e equipamentos sem condutores ou operadores e de objetos pessoais e domésticos	52 e 71	3	0,4
Fabricação de equipamentos de instrumentação médico-hospitalares, instrumentos de precisão e ópticos, equipamentos para automação industrial, cronômetros e relógios	33	3	0,4
Fabricação e montagem de veículos automotores, reboques e carrocerias	34	3	0,3
Outros		48	0,3
Total		955	100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

Nas Rodovias Waldomiro Corrêa Camargo e Santos Dumont, encontramos um padrão de ocupação parecido com o existente nos eixos (ver **Tabelas 16 e 17**), com o percentual de participação do comércio varejista semelhante a eles no caso da segunda rodovia (45,4%) e inferior no caso da primeira (20%).

A maior participação das atividades da divisão 52 CNAE encontra-se na Rodovia Castelo Branco (68,6%), na qual o percentual desses estabelecimentos é, inclusive, superior à média apresentada pelo setor central onde eles não atingem os 60% (**Figura 20**, página 75). A elevada quantidade de fluxos de veículos existente nesse eixo, que dá acesso à grande São Paulo, estimulou a implantação de uma série de empreendimentos voltados a atender os motoristas que a percorrem. Destacamos aqui a existência do Road Shopping nesse trecho da rodovia, o qual conta, atualmente, com 45 lojas. Daí também a maior quantidade de estabelecimentos existentes nesse logradouro em relação aos outros dois da **Tabela 17**.

Nesse setor representado, também tem importância a existência de uma série de estabelecimentos industriais, com destaque para a Rodovia Waldomiro Corrêa Camargo, onde 38,1% do seu total de empresas correspondem a indústrias. Percentual que se aproxima ao apresentado pela Rodovia Santos Dumont, onde ele é de 36,3%. Já a Rodovia Castelo Branco, com a maior quantidade de estabelecimentos econômicos, tem apenas 4,4% deles exercendo atividades do setor secundário.

Tabela 17: Divisões de atividades Cnae – Rodovias

Tabela 17: Divisões de atividades Cnae – Rodovias					
	Divisão/CNAE				
Rodovia	Descrição	Código	Quantidade	Percentual no logradouro	Percentual no setor
Rodovia Waldomiro Correa Camargo	Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	52	11	20,0	35,5
	Comércio por atacado e representantes comerciais e agentes do comércio	51	9	16,3	
	Alojamento e alimentação	55	5	9,1	
	Fabricação de produtos de minerais não-metálicos	26	4	7,2	
	Metalurgia básica	27	3	5,4	
	Outros		23	41,8	
Rodovia Santos Dumont	Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	52	15	45,4	21,3
	Alojamento e alimentação	55	6	18,2	
	Fabricação de produtos de minerais não-metálicos	26	4	12,1	
	Metalurgia básica	27	3	9,1	
	Extração de minerais não-metálicos	14	1	3,0	
	Outros		4	12,1	
Rodovia Castelo Branco	Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	52	46	68,6	43,2
	Alojamento e alimentação	55	10	14,9	
	Comércio e reparação de veículos automotores e motocicletas; e comércio a varejo de combustíveis	50	2	2,9	
	Comércio por atacado e representantes comerciais e agentes do comércio	51	2	2,9	
	Agricultura, pecuária e serviços relacionados com essas atividades e Comércio varejista e reparação de objetos pessoais e domésticos	01 e 52	1	1,5	
	Outros		6	8,9	
Total			155		100

Fonte: Secretaria de Rendas, Prefeitura Municipal de Itu, 2007.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2008.

4. OS NOVOS CONTEÚDOS DO MEIO

Diante da análise das transformações recentemente geradas em Itu, as quais abordamos nos capítulos precedentes, deparamo-nos com a imagem de uma cidade que funciona cada vez mais apoiada na existência de redes geográficas. Na compreensão das causas e significados dessas redes acreditamos que é possível encontrar a chave para o entendimento dos novos conteúdos do meio, o qual Milton Santos denominou *técnico-científico-informacional*, visto que nesse novo período “a ciência e a tecnologia, junto com a informação, estão na própria base da produção, da utilização e do funcionamento do espaço e tendem a constituir seu substrato”¹. Para o autor essa denominação é válida para o espaço do mundo atual ainda que os novos objetos não sejam difundidos de maneira generalizada. Isso porque sua difusão é mais significativa que no passado e mesmo sua presença pontual marca a totalidade do espaço².

A formação desse novo meio geográfico responde a lógicas que ultrapassam a escala local. As exigências ditadas pelo sistema econômico mundial impõem-se no espaço interno das cidades e as redes, que a partir desta produção hegemônica se formam, buscam fundamentalmente assegurar a permanência dos processos ligados à manutenção dessas mesmas relações econômicas, apoiadas nas telecomunicações, para o estabelecimento dos fluxos necessários às suas atividades.

Entretanto, a heterogeneidade na espacialização dessas modernas redes, dada a escassez, em certos lugares, de objetos técnicos que permitem seu funcionamento, ao que Milton Santos chamou de seletividade do espaço³, não deve ser ignorada. Conseqüentemente seu estudo isolado não possibilita apreender a realidade espacial, pois as redes revelam apenas uma fração desta, formada por conteúdos específicos. Assim, a informação não é característica primordial no conteúdo de todo espaço em sua atual fase de evolução. Os espaços que não são englobados por essas redes informacionais geralmente são abrangidos por outras, também com conteúdos próprios, tendendo, porém, a serem menos valorizados economicamente. Em alguns casos nota-se a ausência de centralidade, como já

¹ SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção, p. 238.

² Ibid., p. 240.

³ SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, 2008.

abordamos no capítulo anterior, quando fizemos referência ao Passeio Público Marcos Steiner Neto, em Itu.

Pensar as redes pressupõe pensar na articulação entre lugares, nos fluxos que se estabelecem entre eles e que definem a estrutura interna da cidade, em constante transformação. Envolve a presença de objetos técnicos e de ações de indivíduos e grupos, que dão sentido a esses objetos e são por eles significados. Devendo ser abordados conjuntamente, tanto em suas relações horizontais quanto verticais, a presença do objeto abre caminhos para o entendimento dos processos gerados pelas ações, ambos podendo provir de escalas distintas. Contudo, a lógica macroescalar constantemente atua impondo suas determinações a despeito da lógica local.

No período atual, a morfologia das cidades, em uma análise comparativa, se torna aparentemente cada vez mais homogênea; posto que vivemos em uma sociedade cada vez mais globalizada, permeada pelos interesses de mobilidade do capital, por uma política neoliberal que atua em benefício de interesses privados e por uma sociedade segmentada, na qual a ideologia difunde e faz vigorar a mentalidade da disputa e do consumo. São os elementos estruturais que definem as estratégias dos agentes no espaço intra-urbano, tornando as formas mais ou menos padronizadas, devido às limitadas possibilidades estratégicas utilizadas para a obtenção de lucros capitalistas no processo de produção do espaço urbano. As formas herdadas são tidas, nesse contexto, como obstáculos ao progresso trazido pelas formas contemporâneas.

Cada nova técnica “não apenas conduz a uma nova percepção do tempo. Ela também obriga a um novo uso do tempo, a uma obediência cada vez mais estrita ao relógio, a um rigor de comportamento adaptado ao novo ritmo”⁴. Observa-se, desse modo, o aumento e a potencialização dos fluxos, dos quais as novas técnicas são causa e consequência.

Essas transformações no espaço afetam diretamente a vida dos indivíduos, modificando suas formas de perceber a cidade, a qual tem relações com a sociedade em seu conjunto e se transforma com ela. Por isso, as formas urbanas pretéritas não podem ser encaradas apenas como aspectos físicos da paisagem, mas como sendo constituídas por valores. Resultando do trabalho social, o valor

⁴ SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção, p.186.

dessas formas é definido pelo conjunto da sociedade, sendo assim formas “socioespaciais”.

As imagens predominantes da cidade são geradas, em grande parte, pelo *marketing urbano*, o qual busca adequá-la a essa nova etapa do capitalismo – no qual o setor terciário passa a ter mais destaque em relação ao secundário – evidenciando aspectos da paisagem e da história local que pareçam mais vantajosos para atrair lucros. Nesse contexto, o turismo passa a desempenhar importante papel no crescimento econômico de algumas cidades e vem sendo cada vez mais explorado na atualidade, atraindo recursos que estimulam a criação de toda uma infra-estrutura que passa a dele depender.

De uma homogeneidade globalizante dos espaços, evidenciam-se as heterogeneidades, as diferencialidades, pois cada meio social local responde de forma específica às determinações hegemônicas. Essas determinações globais, por outro lado, atuam seletiva e diferenciadamente em cada local da superfície, que, para seus agentes, são diferentemente valorados.

Este capítulo buscará principalmente discutir e explicar o significado, as causas e conseqüências das redes geográficas que se estabelecem concomitantemente e estritamente vinculadas à reestruturação da cidade de Itu, enfatizando os novos conteúdos de seu meio geográfico, como indicamos no título deste capítulo. Os fluxos, como elementos constituintes das redes, são os responsáveis pela articulação entre diferentes lugares e escalas nesse processo. Assim, comporão nossas análises na busca de entendimento da realidade. Para isso nos utilizaremos tanto da teorização necessária ao seu discernimento, quanto de sua observação e da sistematização de dados e informações obtidos nas empresas do município e outras fontes, os quais permitiram identificar o nível informacional, tomado por nós como um indicador das mesmas e sua atuação nas novas dinâmicas.

Cabe ressaltar que, tendo como enfoque principal as redefinições nas centralidades, continuaremos adotando como eixo principal de nossas análises o papel desempenhado pelas empresas neste processo, ainda que reconheçamos a existência e abordemos a importância de outros fatores determinantes ao longo do texto.

4.1 Centralidades distintas e complementares

Nas rápidas e profundas transformações que aconteceram em Itu nas últimas décadas, as imposições da nova lógica econômica atuaram buscando reduzir os empecilhos gerados pelas heranças do passado em suas formas, especialmente na área central. Junto a isso ocorreu a produção de novos espaços, mais equipados e adequados à implantação de modernos equipamentos produtivos, de consumo e serviços.

Durante esse período de reestruturação econômica, as cidades dotadas de infra-estrutura adequada passaram a atuar como “pontos de apoio” para a implantação de redes de empresas, que se vinculam e se confundem com as redes de transportes e de cidades, visto que há uma mudança na territorialização dos grandes estabelecimentos, que hoje buscam o acesso a eixos estruturais. Tal localização não só permite o rápido escoamento de produtos industrializados e recebimento de materiais e serviços, como também possibilita aumentar a área de atuação das empresas, dado o acesso que esses eixos possibilitam às cidades circunvizinhas e a outras regiões do país, bem como a portos e aeroportos, entre outros.

A localização estratégica é essencial ao funcionamento das atividades das empresas que se organizam em redes⁵, pois diminui o grau de incerteza a elas relacionado na medida em que favorece a potencialização dos fluxos e a conseqüente redução do “tempo morto” entre produção e consumo. Com base nisso, reconhece-se que a disseminação de novas tecnologias e unidades empresarias, principalmente as unidades produtivas, segue um novo paradigma de localização: o paradigma dos eixos, que se sobrepõe ao paradigma das áreas, sendo este último insuficiente para o entendimento das dinâmicas emergentes⁶. A estratégia de atuação dos grandes capitais, baseada nas fragmentações da cadeia produtiva entre estabelecimentos especializados, nas terceirizações, subcontratações, nas associações e franquias, que funcionam sob seu comando, tecem uma rede que integra diferentes lugares, em diferentes escalas.

⁵ Sobre esse tema ver o artigo de Mónica Arroyo “Fluxos e redes”, 2007.

⁶ Cf. SPÓSITO, E. S. Eixos de desenvolvimento em São Paulo, 2007.

Reorganizam, portanto, as relações entre lugares, as quais se pautam na logística das empresas, que se utilizam, sobretudo, dos mencionados eixos.

No setor produtivo relembramos o chamado processo de desconcentração industrial a partir da metrópole paulista (que ajuda a compreender a dinâmica de algumas áreas e regiões) e novas lógicas de localização da indústria (a tônica para se explicar o desenvolvimento e incremento desta atividade em outras áreas e regiões) são fatores analíticos e explicativos importantes e que constituíram e/ou reforçaram os eixos de desenvolvimento.

As atividades de comércio e serviços também apresentaram mudanças significativas ao longo das últimas décadas, por meio da tendência de concentração de capitais. Isso se refletiu, no plano do território, na implantação de uma série de grandes empreendimentos que, posteriormente, realizaram um movimento de dispersão pelas principais cidades, sobretudo do interior paulista, tanto quanto foram, em alguns casos, fruto de investimentos locais. Esses grandes empreendimentos (shoppings, franquias, hipermercados, etc.), como elementos do que Santos denominou como “circuito superior da economia”⁷, funcionam por meio da organização em redes, as quais são fortalecidas com a diminuição dos custos de transporte e comunicação, o que, por sua vez, permite o aumento da oferta de produtos e influencia na formação de um estilo de vida baseado no consumo de tipo “moderno”. A implantação desses estabelecimentos acontece impulsionando grandes mudanças na estrutura interna das cidades e nas relações entre cidades, pois atraem novos fluxos, redefinido, com isso, as centralidades inter e intra-urbanas.

No plano interurbano, as cidades que recebem esses empreendimentos passam, elas mesmas, a se constituírem em “nós” de uma rede complexa e abrangente, que atua em escala mundial. Arroyo (2007) chama a atenção para o fato que as relações de assimetria e de subordinação entre empresas acontecem gerando uma hierarquia na qual “a divisão do trabalho entre os territórios nacionais confunde-se com uma divisão do trabalho criada pelas empresas transnacionais”⁸. Junto a essa hierarquização há a valorização

⁷ Cf. SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, 2008.

⁸ Cf. ARROYO, M. Fluxos e redes, [não paginado].

diferenciada dos lugares pelo capital, com base na possibilidade que cada um deles oferece em tornar mais eficazes suas atividades.

No plano intra-urbano notam-se profundas mudanças na morfologia dessas cidades. Aí as ações se realizam e se materializam em novos objetos, refletindo conteúdos de uma lógica distante e estranha ao lugar. Novas centralidades surgem como resultado dessas dinâmicas. São espaços especializados, com grande potencial de segregação e interconectados com outras escalas.

Assim, uma nova dinâmica instaura-se no processo de produção da cidade: é a articulação entre diferentes processos que definem como a estrutura urbana vai se reorganizar. Desse ponto de vista, o reconhecimento de uma nova morfologia urbana é indicativo que se vive um processo de ruptura no movimento de estruturação e que, portanto, há reestruturação⁹.

A existência e constante aumento de todo esse aparato relacionado de objetos que vão compor a nova estrutura urbana indicam a existência e intensificação dos fluxos e, conseqüentemente, da interconexão dos lugares em rede. Isso porque

ao mesmo tempo que aumenta a importância dos capitais fixos (estradas, portos, silos, terra arada etc.) e dos capitais constantes (maquinário, veículos, sementes especializadas, adubos, fungicidas etc.) aumenta também a necessidade de movimento, crescendo o número e a importância dos fluxos, incluindo o dinheiro, dando um relevo especial à vida de relações¹⁰.

Reforça-se, pois, o entendimento da paisagem e seus elementos como pontos importantes e iniciais na compreensão do espaço, ao qual, entretanto, não devemos nos limitar. Nesse sentido, cabe a nós fazermos uma abordagem que ultrapasse esse nível de compreensão, considerando aspectos menos evidentes da realidade que, através da investigação, foram aqui levantados.

⁹ SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no estado de São Paulo. Relatório temático, [não paginado].

¹⁰ SANTOS, M. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional, p.120/121.

Com tal propósito, abordaremos elementos referentes ao nível tecnológico das empresas e suas articulações em redes. Entre outros, consideraremos: a existência, quantidade e utilização de computadores, linhas telefônicas e de fax; a existência de endereço eletrônico e de página própria na internet; a origem do capital das empresas e seu pertencimento a uma rede; a origem e faixa de renda da clientela etc. (ver modelo no Anexo 01). Todos esses elementos permitem analisar a existência, intensidade e conteúdo das centralidades na formação das redes, pois permitem deduzir a “quantidade de informações, de mensagens por fax a conversas telefônicas [que] vão e voltam [...] ao conduzirem a informação”¹¹.

Outro elemento importante, referente aos fluxos materiais, diz respeito ao fluxo de pessoas na cidade. Durante nossas análises, trabalharemos aqui com as linhas de transporte intra-urbanas.

Cabe ressaltar que ao lado de todo aparato necessário às telecomunicações; da existência de redes de linhas telefônicas fixa e móvel, antenas, redes de cabos, computadores conectados à internet etc.; está também o trabalho de alguns agentes: publicitários, diretores de empresas, consultores de vendas etc. As práticas associadas a eles refletem a flexibilidade encontrada no sistema como um todo.

Em Itu, no ano de 2008, implantou-se a Net, maior empresa de multiserviços via cabo da América Latina, oferecendo seus produtos, que incluem rede de internet, de telefonia fixa e TV a cabo. É hoje uma das melhores opções para transmissão de informações no município, pois além da velocidade de até 12Mb por segundo das conexões, vem popularizando o acesso à internet por meio do oferecimento de pacotes mais acessíveis para a população em geral. Para efeito de comparação, interessa notar que a conexão banda larga 3G, oferecida por algumas operadoras de celular, atinge em média a velocidade de 1Mb por segundo. Essas redes, conforme nos lembra SPOSITO (2007), são importantes elementos de desenvolvimento, que se somam às autopistas e ao parque industrial existente¹². Tais elementos adquirem cada vez mais importância na luta das grandes empresas pelo mercado, pois o acesso à informação tende a ser fator de segurança em um

¹¹ BENADUCE, G. M. C. Intensificação das redes de informação e novas espacialidades no Paraná, p.31/32.

¹² SPOSITO, E. S. Eixos de desenvolvimento em São Paulo, [não paginado].

ambiente de incertezas. Nesse ponto concordamos com Benaduce (1999) quando ela menciona sobre a existência de um aspecto secreto na existência e utilização dessas redes na transmissão de informações e de dados, já que, garantindo a competitividade, elas tornam mais poderosos aqueles que controlam seu uso¹³.

Tivemos a oportunidade de confirmar tal afirmação, no caso de Itu, durante o trabalho de campo realizado nas empresas do município. Nele, como mencionamos na introdução deste trabalho, percebemos maior resistência e negação no fornecimento de dados e informações pelas grandes empresas, em grande parte localizadas nas rodovias, fato que, acreditamos, não é fruto de mera coincidência.

Nessa discussão, é interessante retomar aqui acerca da localização dos bancos, cujo mapa (**Figura 34**) encontra-se na página 102. Eles são responsáveis por intensos fluxos materiais e, sobretudo, imateriais. São, desse modo, importantes elementos na definição das centralidades. Inúmeras transações financeiras deles partem e para eles se dirigem. Isso se intensificou com o surgimento da moeda eletrônica ou *smart cards*, que permitiu o aumento dos fluxos monetários¹⁴. Desse modo, a localização estratégica e a proximidade de outras empresas e instituições são de extrema importância nas atividades das agências bancárias. Seu levantamento neste trabalho buscou, primeiramente, reafirmar a significância dos lugares onde elas estão na definição das centralidades e, em segundo lugar, destacar como sua presença atua gerando e reforçando essas centralidades.

Como apresentado no referido mapa da página 102, as agências bancárias de Itu localizam-se, sobretudo, no “core” do centro, em importantes trechos das Ruas Floriano Peixoto e Sete de Setembro, e no Eixo G, em sua parte que corresponde à Rua Prudente de Moraes e trecho da Avenida Tiradentes. Algumas unidades, entretanto, já se estabelecem inclusive nas rodovias e no interior de condomínios fechados, como é o caso de agências do Banco do Brasil e

¹³ BENADUCE, G. M. C. Intensificação das redes de informação e novas espacialidades no Paraná, p. 32/33.

¹⁴ Itu foi pioneira na implantação desse tipo de moeda. Escolhida para ser a primeira cidade brasileira a adotá-la, o projeto foi implantado em 1996 e demandou um investimento inicial para o Banco Bradesco de 500 mil reais. Desde então essa opção de pagamento é cada vez mais utilizada, chegando a cerca de 30 mil o número de usuários já em 1999. Só em 1997 foram realizadas cerca de 20 mil transações comerciais mensais com *smart cards*. Cf. ITU: dinamismo e infra-estrutura, p.11.

Santander, localizadas à Rodovia Castelo Branco, km 104, no condomínio City Castelo¹⁵.

Após abordarmos a centralidade apoiando-nos em uma atividade evidentemente geradora e intensificadora de fluxos, como é o caso dos bancos, outro ponto de vista para uma análise mais abrangente, que não parta de tal evidência, é definir a centralidade com base na utilização de equipamentos tecnológicos pelas empresas. Assim um primeiro elemento pode referir-se às linhas telefônicas existentes, como apresentado no **Quadro 7**, a seguir, e na **Figura 35**, na pág. 119.¹⁶

Quadro 7: Empresas com linha telefônica fixa			
Setor		Percentual*	
Centro		91,9	
Eixos	Eixo A	100	Média dos Eixos: 90,9
	Eixo B	77,2	
	Eixo C	98,4	
	Eixo D	87,5	
	Eixo E	88,2	
	Eixo F	81,8	
	Eixo G	90,5	
	Eixo H	95,0	
	Eixo I	50,0	
	Eixo J	75,0	
Rodovias		100	
* Levantamento amostral.			

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

O número de empresas com linhas telefônicas nos setores pesquisados é bastante elevado, pois esse meio de comunicação permite um rápido contato entre estabelecimentos empresariais e entre eles e seus clientes. Assim, destaca-se como elemento que facilita tanto o pronto cumprimento de atividades por parte das empresas, como também a desconcentração de atividades econômicas. A

¹⁵ www.listaonline.com.br

¹⁶ Lembramos que o detalhamento da metodologia desenvolvida e aplicada se encontra na Introdução deste trabalho.

distribuição desse recurso, porém, é desigual, como sugere o mapa, com alguns setores apresentando grande concentração na quantidade de linhas telefônicas. Aí tem destaque, principalmente o setor definido pelas rodovias, com uma média de 6,6 linhas telefônicas por empresa, seguido pelos Eixos A, com 2,5 e G, com 2,3. O Eixo I aparece com uma média de apenas 0,5 linhas por empresa, enquanto a Rodovia Waldomiro Corrêa Camargo se destaca no contexto de seu setor, com uma média de 14,3 linhas telefônicas por empresa¹⁷.

Cabe considerar que esses dados referem-se apenas as linhas de telefones fixos, o que supõe pensar que talvez esses números sejam mais significativos, já que muitas empresas utilizam-se também da telefonia móvel na realização de suas atividades.

Os dois quadros seguintes (**Quadros 8 e 9**) tratam das linhas de fax e do número de computadores, respectivamente.

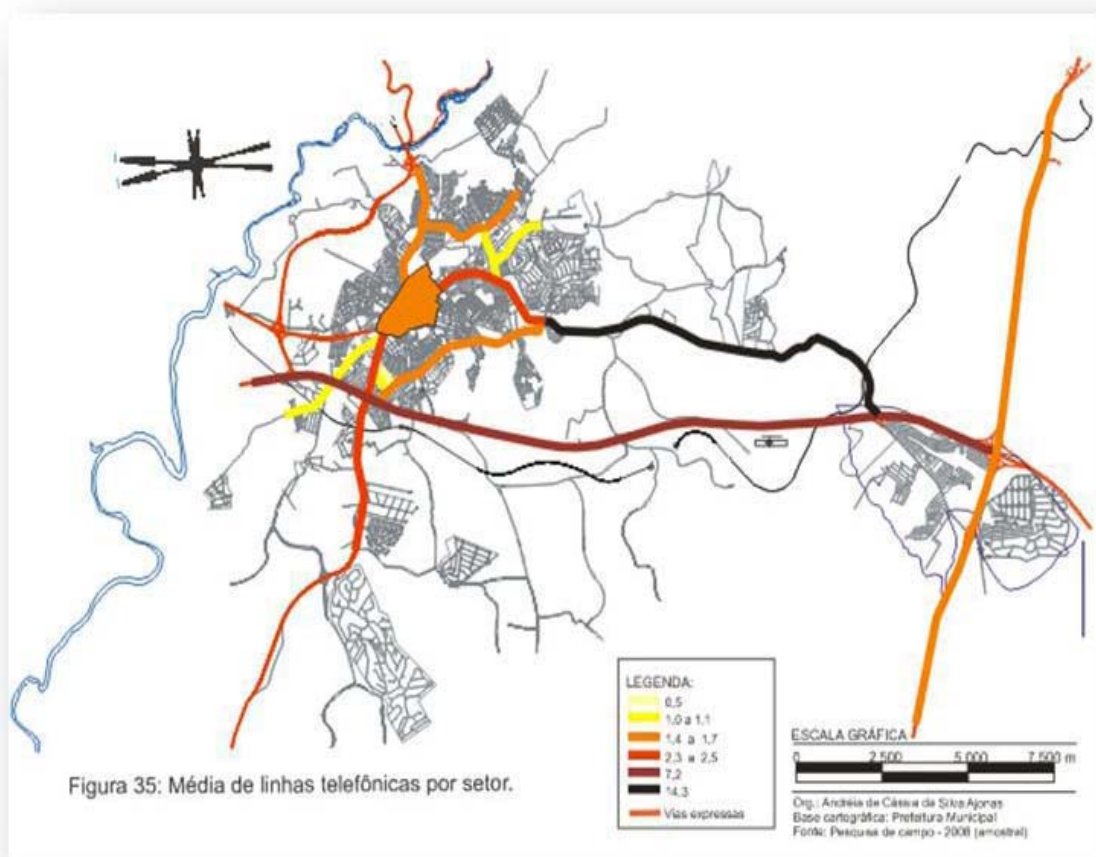
Quadro 8: Empresas com linha de fax		
Setor	Percentual*	
Centro	55,0	
Eixos	Eixo A	73,0
	Eixo B	45,5
	Eixo C	42,2
	Eixo D	50,0
	Eixo E	29,5
	Eixo F	27,2
	Eixo G	60,3
	Eixo H	60,6
	Eixo I	25,0
	Eixo J	62,5
	Média dos Eixos: 51,5	
Rodovias	73,7	

* Levantamento amostral.

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

¹⁷ Fonte: pesquisa de campo, 2008 (levantamento amostral).



Quadro 9: Empresas com computador			
Setor		Percentual*	
Centro		68,6	
Eixos	Eixo A	68,2	Média dos Eixos: 67,9
	Eixo B	45,4	
	Eixo C	93,7	
	Eixo D	66,0	
	Eixo E	47,0	
	Eixo F	45,4	
	Eixo G	66,0	
	Eixo H	65,5	
	Eixo I	50,0	
	Eixo J	50,0	
Rodovias		86,8	

* Levantamento amostral.

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

Utilizarmos esses objetos como elementos que contribuem na definição da centralidade dos locais implica em maior seletividade do critério. Isso porque, comparativamente às linhas telefônicas, observa-se a diminuição do percentual de empresa que os utilizam em todos os setores (**Quadros 7, 8 e 9**). Internamente a eles, a única exceção é tida no Eixo I, onde o percentual de linhas telefônicas e de computadores coincide.

O maior percentual de empresas com linhas de fax encontra-se nas rodovias, onde 73,7% delas as possuem. Entre essas empresas desse setor a média é de 2,4 linhas de fax por empresa, enquanto em todos os outros setores e sub-setores as médias giram em torno de uma linha por empresa que as possui. As maiores quedas entre o percentual de linhas telefônicas e o percentual de linhas de fax ocorreram nos Eixos E e F (- 67%), enquanto no total deste setor a queda foi de 43,3%. No centro a diminuição atingiu 40% e nas rodovias 26% (**Quadros 7 e 8**, nas páginas 117 e 118).

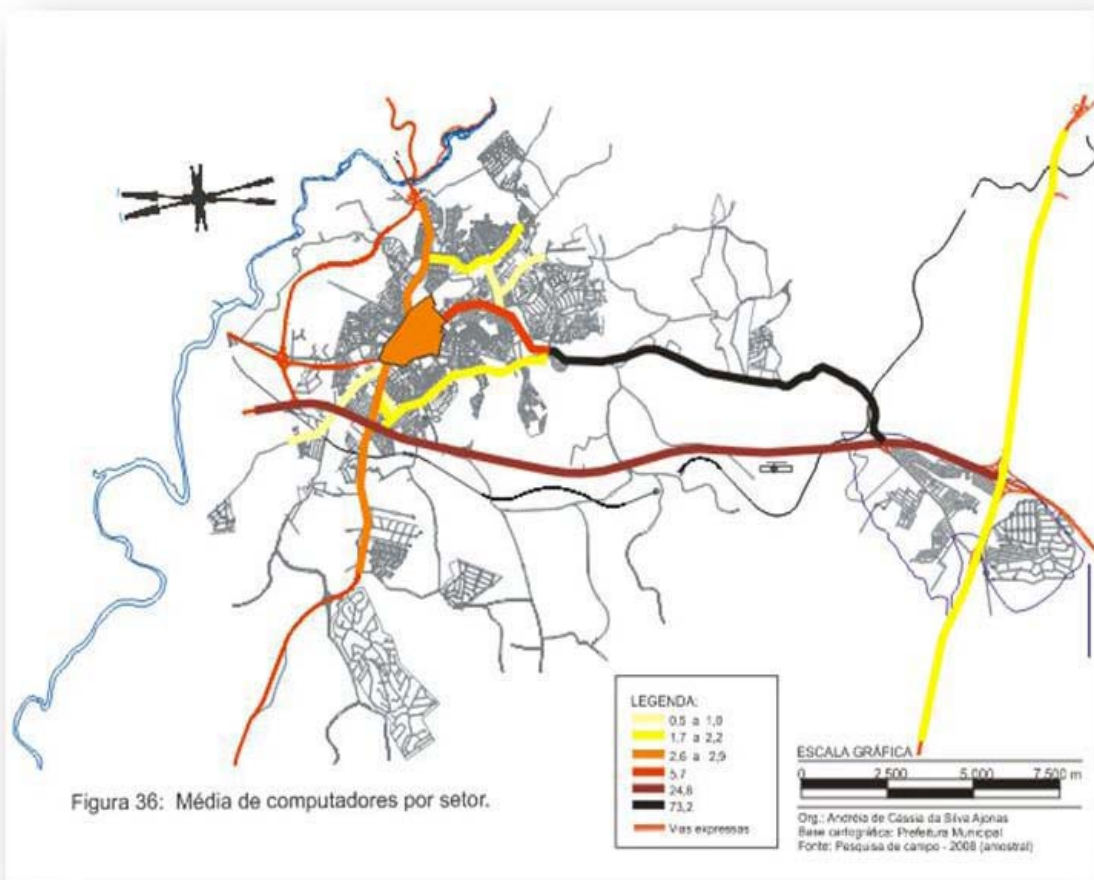
A utilização de computadores é, em geral, mais significativa que a utilização de linhas de fax. Com base nesse critério destaca-se o Eixo C, onde se localiza o Plaza Shopping, seguido pelo setor das rodovias. O centro e o Eixo A também apresentam percentuais significativos (de 68%).

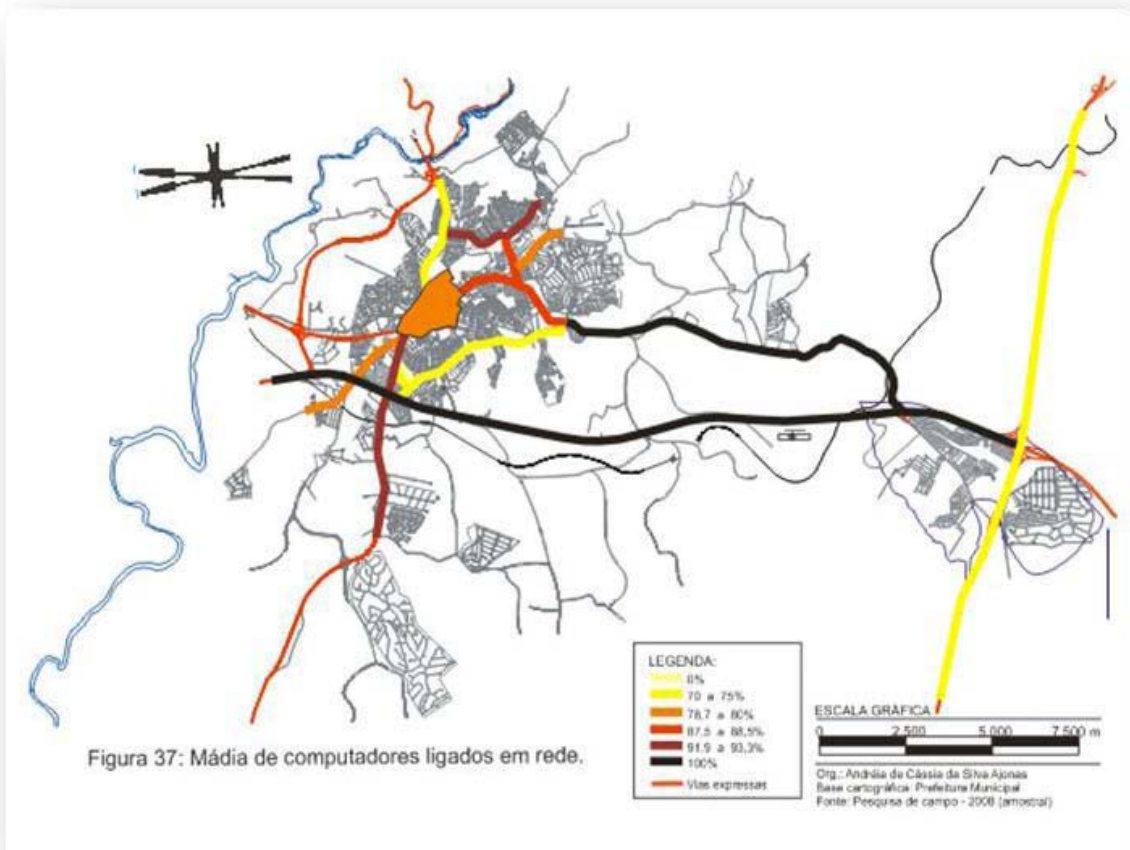
No mapa apresentado a seguir (**Figura 36**) representamos a média de computadores por setores pesquisados. Os Eixos I e E novamente aparecem com menor participação, com cerca de 0,5 computador por empresa. No setor das rodovias (com média de 28,7 computadores por empresa) cabe destacar novamente sua distribuição interna. A Rodovia Castelo Branco possui uma média de 2 computadores por empresa, a Rodovia Santos Dumont possui 24,8 computadores por empresa e na Rodovia Waldomiro Corrêa Camargo esse percentual salta para 73,2 computadores por empresa.

A análise da utilização desse equipamento tecnológico torna-se ainda mais relevante para os fins de nossa pesquisa quando consideramos sua conexão em rede, pois revela a possibilidade de comunicação existente, de se ter acesso a dados, imagens, ordens e outras informações, assim como de enviá-las e recebê-las de forma quase instantânea e, portanto, de se estar envolvido em uma série de fluxos que integram os lugares em redes imateriais.

Dos estabelecimentos econômicos de nosso recorte territorial, 69% deles possuem pelo menos um computador. Dentre estes, 80% estão conectados em rede. Em relação ao total de estabelecimentos econômicos, 55% deles possuem acesso a tal conexão.

No centro, 78,7% das empresas com computadores também tem acesso a algum tipo de rede, nos eixos 80% e nas rodovias 87,8% (**ver Figura 37**, pág. 123). Nota-se que os percentuais apresentados para o setor dos eixos são bastante diferenciados quando os consideramos de maneira isolada, mesmo que, no conjunto, eles se mantenham elevados. O Eixo I, por exemplo, não apresenta empresas com computadores conectados em rede, já no Eixo A 93,3% das empresas possuem conexão (para citarmos os dois extremos). Em relação às rodovias, apenas a Castelo Branco não possui todos os seus estabelecimentos econômicos com acesso a algum tipo de rede. Isso se explica pela presença do Road Shopping, que a torna uma via predominantemente comercial em seu trecho pertencente à Itu. Ainda assim, como já mencionamos, ela concentra uma média de dois computadores por empresa, sendo que 73,3% delas tem acesso à rede.





Na tabela seguinte (**Tabela 18**) especificamos os tipos de rede aos quais essas empresas têm acesso.

Tabela 18: Tipos de rede (%)*									
		Interna	Externa	Internet	Interna/ internet	Externa/ internet	Interna/ externa	Interna/ externa/ internet	Total
Centro		8,8	0,5	39,9	44,0	0,5	0	6,3	100
Eixos	EIXO A	0	0	28,6	35,7	7,1	0	28,6	100
	EIXO B	0	0	50,0	37,5	0	0	12,5	100
	EIXO C	2,3	0	27,3	31,8	20,4	2,3	15,9	100
	EIXO D	8,8	0	59,0	29,3	0	2,9	0	100
	EIXO E	14,3	0	28,6	57,1	0	0	0	100
	EIXO F	0	0	25,0	50,0	25,0	0	0	100
	EIXO G	0	0	41,9	38,7	6,5	3,2	9,7	100
	EIXO H	3,6	0	32,1	60,7	0	0	3,6	100
	EIXO I	0	0	0	0	0	0	0	0
	EIXO J	0	0	33,3	33,4	0	0	33,3	100
Total dos eixos		3,5	0	38,2	39,2	7,5	1,8	9,8	100
Rodovias		10,0	0	6,7	36,7	10,0	3,3	33,3	100
Total		6,6	0,3	36,6	41,4	4,3	1,0	9,8	100

* Levantamento amostral.

Fonte: Trabalho de campo, 2008.

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

A predominância, portanto, é de empresas que têm acesso tanto à rede interna quanto à internet concomitantemente, sendo que as empresas que apresentam apenas redes externas são as menos comuns, correspondendo a apenas 0,3% delas. Em associação com outros tipos de redes, entretanto, sua utilização chega a 15,4%.

Destacamos no quadro seguinte (**Quadro 10**) as formas de utilização dos computadores pelos estabelecimentos econômicos de nosso recorte territorial.

Quadro 10: Formas de utilização dos computadores pelas empresas (%)*							
	Gestão	Compras	Vendas e-commerce	Comunicação com outras empresas	Comunicação com a própria empresa	Outras utilizações	
Centro	88,2	57,1	22,0	60,4	42,4	28,5	
Eixos	Eixo A	86,6	66,6	40,0	66,6	60,0	20,0
	Eixo B	90,0	70,0	10,0	70,0	40,0	80,0
	Eixo C	100	53,3	16,6	51,6	61,6	41,6
	Eixo D	89,2	70,2	16,2	59,4	45,9	27,0
	Eixo E	87,5	12,5	0	25,0	25,0	50,0
	Eixo F	100	40,0	20,0	60,0	20,0	20,0
	Eixo G	94,2	71,4	40,0	65,7	51,4	57,1
	Eixo H	87,5	60	30,0	57,5	30,0	45,0
	Eixo I	100	0	0	0	0	50,0
	Eixo J	75,0	75,0	25,0	75,0	75,0	75,0
Total dos eixos	92,6	60,2	23,6	57,4	47,7	43,0	
Rodovias	100	72,7	39,3	63,6	75,7	36,3	
Total	90,7	59,4	23,8	59,2	46,8	35,3	

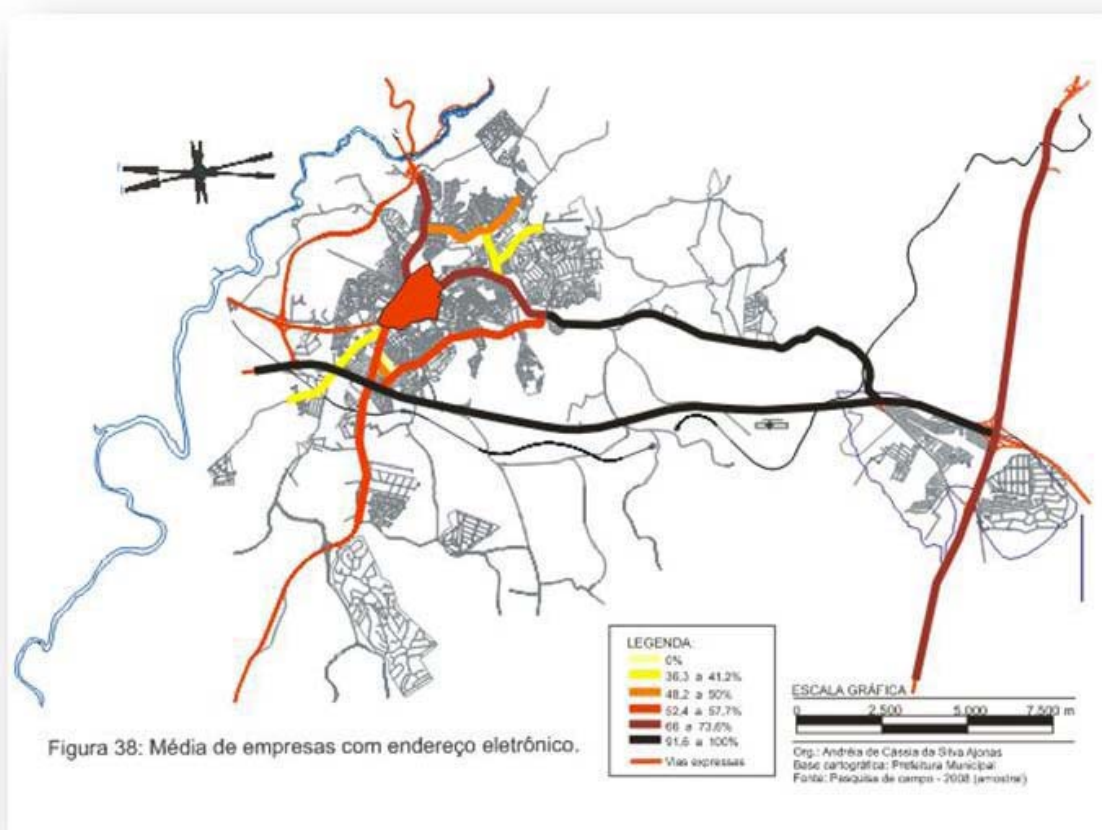
Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).

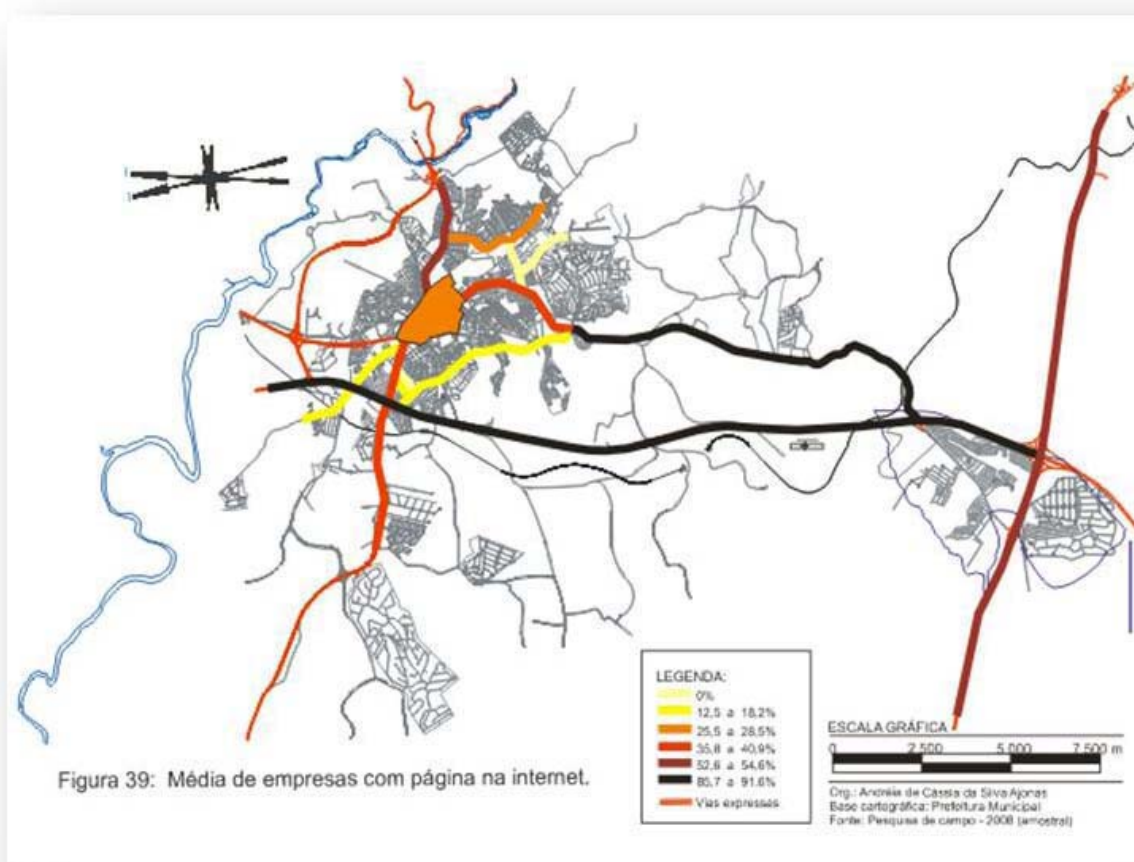
Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

A maior parte das empresas faz utilização desse equipamento para atividades de gestão. Mesmo pequenas empresas familiares estão aí incluídas, já que neste caso o acesso às redes nem sempre é um pré-requisito básico para suas atividades. Assim, os percentuais para esse tipo de utilização são, em geral, maiores que os apresentados para todos os outros tipos de uso.

Por esse quadro buscamos evidenciar aspectos acerca da quantidade e da qualidade dos fluxos que circulam através das redes de computadores, além da importância que eles assumem na atividade dos estabelecimentos dos setores de nossa pesquisa. Eles têm gerado novas formas de relações, que dispensam a proximidade física, ao mesmo tempo em que fazem aumentar os fluxos imateriais e materiais, visto que aos fluxos de informações geralmente se relacionam também os fluxos de produtos e serviços. Exemplo disso são as atividades de vendas *e-commerce* abordadas.

Nas figuras seguintes, a análise do percentual de empresas que possuem endereço eletrônico (**Figura 38**) e página na internet (**Figura 39**) também vai ao encontro de nossas afirmações, indicando o nível de centralidade desses locais.





Até agora sistematizamos nesse capítulo dados que revelam uma potencial centralidade das empresas tendo por base a existência e quantidade de um determinado objeto ou elemento tecnológico. Isso é importante porque à sua existência podemos relacionar uma série de fluxos, sem os quais a presença dos objetos não teria sentido algum. No caso dos computadores fizemos também uma abordagem qualitativa, na medida em que nos referimos também à suas formas de utilização pelas empresas. Desse modo, saber que os computadores são realmente utilizados para atividades que envolvem a geração de fluxos possibilita uma aproximação maior do nível de centralidade efetivamente existente nesses setores no atual momento histórico.

Os dados a seguir vêm complementar essa análise qualitativa que fizemos em relação ao uso dos computadores, pois abordam aspectos diretamente relacionados à existência de redes geográficas. É o caso, por exemplo, da origem do capital das empresas, que apresentamos na **Tabela 19**.

Tabela 19: Origem do capital da empresas (%)									
		Franquia	local	regional	nacional	Interna- cional	local/ regional	regional/ nacional	regional/ internacional
Centro		3,6	80,5	11,7	4,2	0	0	0	0
Eixos	Eixo A	9,1	63,6	4,6	22,7	0	0	0	0
	Eixo B		91,0	9,0	0	0	0	0	0
	Eixo C	18,7	40,6	37,5	1,6	1,6	0	0	0
	Eixo D	0	89,3	1,8	7,1	1,8	0	0	0
	Eixo E	0	88,2	5,9	0	0	5,9	0	0
	Eixo F	0	100	0	0	0	0	0	0
	Eixo G	9,4	75,5	7,5	3,8	0	0	1,9	1,9
	Eixo H	0	86,9	9,8	3,3	0	0	0	0
	Eixo I	0	100	0	0	0	0	0	0
	Eixo J	0	75,0	0	25,0	0	0	0	0
Total dos eixos		6,0	75,2	12,3	5,0	0,6	0,3	0,3	0,3
Rodovias		18,4	21,1	28,9	5,3	26,3	0	0	0
Total		5,5	75,0	12,9	4,6	1,7	0,1	0,1	0,1

Nota: As empresas cujo capital provém da Região Metropolitana de São Paulo foram classificadas como de “capital regional”.

Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

As empresas cujo capital tem origem na escala local são maioria em todos os setores, exceto nas rodovias onde a maior parte corresponde a empresas de capital regional. Nesta categoria têm grande importância as que participaram do movimento de desconcentração a partir da Região Metropolitana de São Paulo, sobretudo entre as localizadas nas rodovias e nos eixos viários intra-urbanos¹⁸. Além das informações orais que nos foram concedidas durante nosso trabalho de campo, os dados mostram que na Rodovia Castelo Branco – eixo estrutural do estado que liga a capital ao interior paulista - esse peso torna-se particularmente evidente. 47,3% de suas empresas tem a origem de seu capital nessa escala, 26,3% são franquias, 15,7% de capital local e 10,5% de capital internacional. A Rodovia Waldomiro Corrêa Camargo, por sua vez, destaca-se na quantidade de empresas com capital de origem internacional: 50% delas. Já na Rodovia Santos Dumont há um equilíbrio maior quanto a esse fator.

Assim como na Rodovia Castelo Branco, a importância do Eixo C em quantidade de empresas franquizadas decorre da existência de shopping no eixo (o Plaza Shopping Itu).

Os dois mapas apresentados na seqüência revelam outros aspectos diretamente relacionados à existência de redes geográficas, quais sejam: empresas com filiais (**Figura 40**) e pertencimento a uma rede (**Figura 41**).

Por meio das empresas existentes, esses mapas podem ser representativos de duas formas de relações entre cidades. A primeira corresponde às relações hierárquicas, que neste caso se estabelecem entre matriz e filial de uma mesma empresa. Evidentemente elas se mantêm com grande força em Itu, já que 23,4% das empresas pesquisadas possuem esse tipo de relação. No contexto da rede urbana, elas vêm reforçar o papel de algumas cidades sobre outras durante o processo de reestruturação urbana, já que em alguns casos essas relações se fortalecem na atualidade. Nos eixos de nosso recorte territorial 25,4% das empresas possuem filiais, no centro esse percentual é de 18,6 e nas rodovias de 52,6.

¹⁸ Devido à importância da grande de São Paulo e a sua proximidade em relação à Itu, classificamos como regional as empresas dela provenientes.

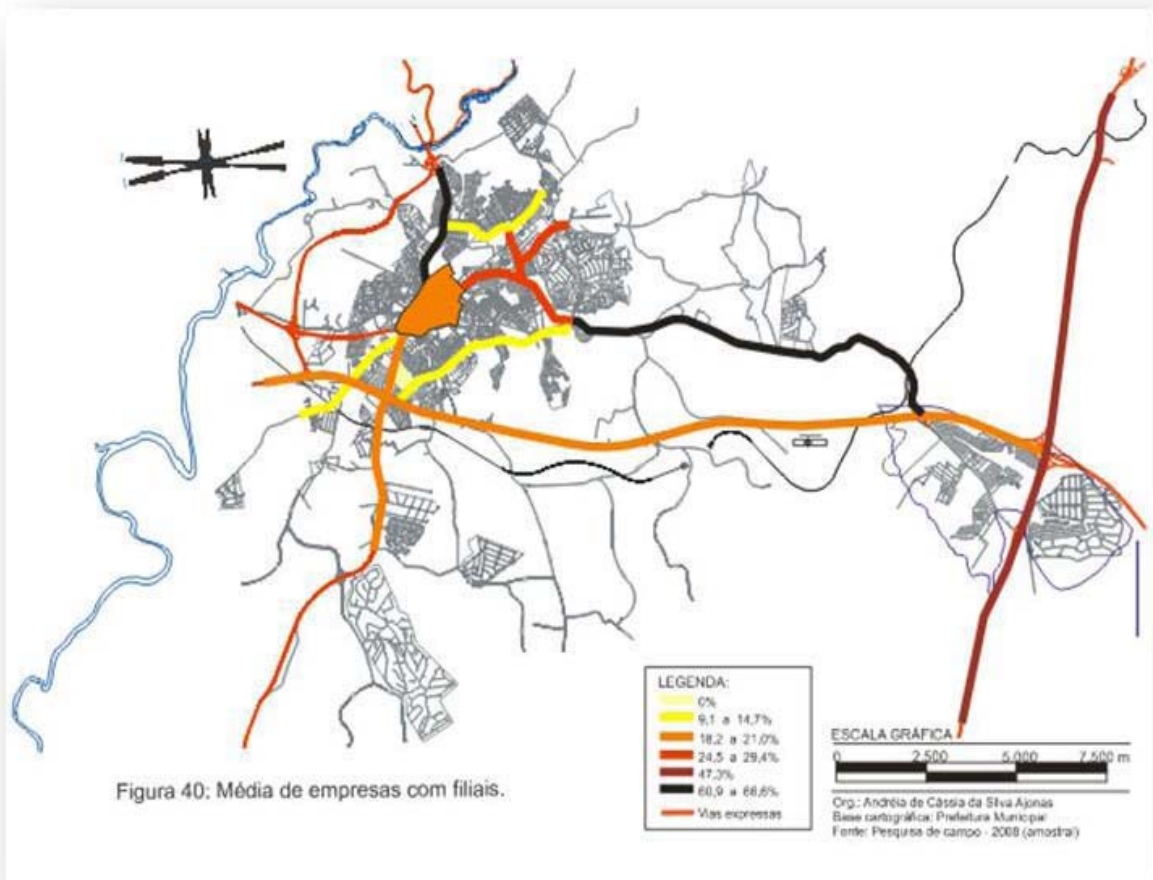
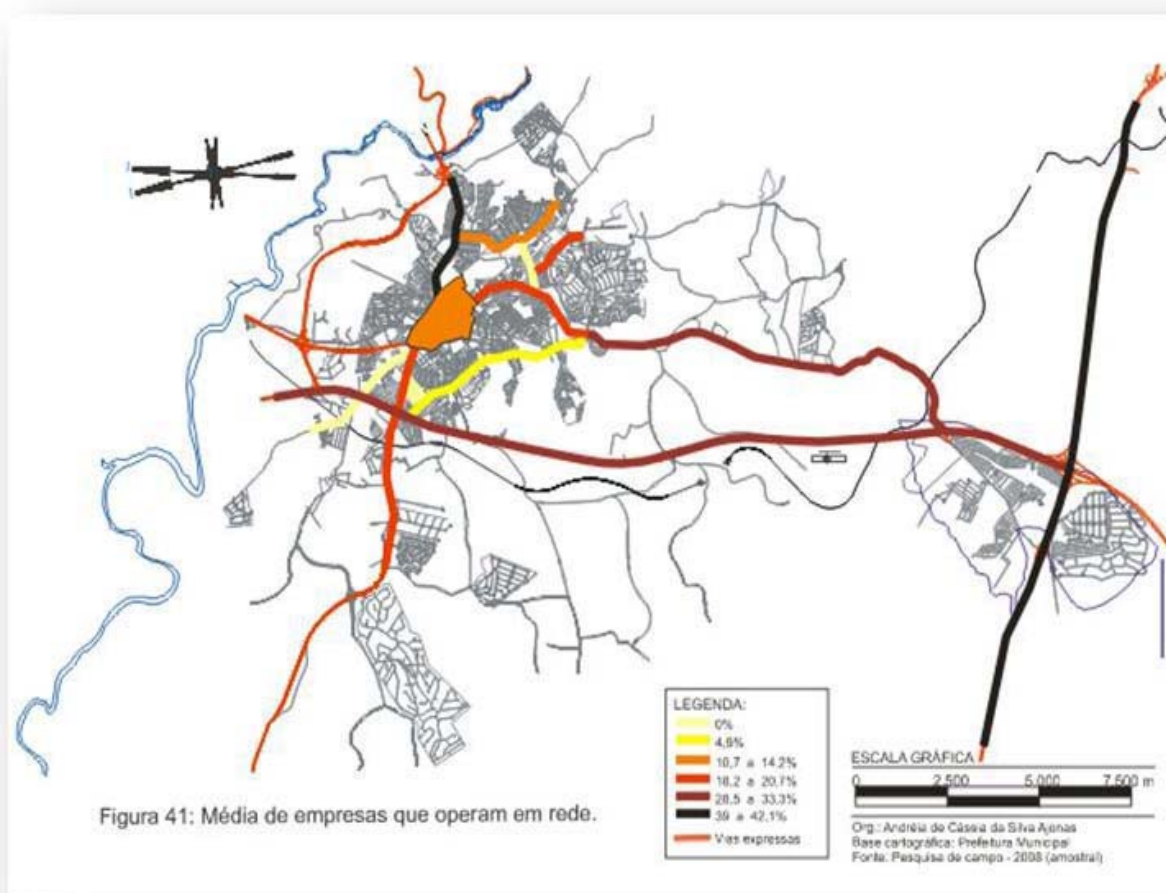


Figura 40: Média de empresas com filiais.



As redes de estabelecimentos, por outro lado, revelam relações de complementaridade, que se sobrepõem à lógica hierárquica, configurando realidades mais complexas. Essas relações são menos comuns que as hierárquicas em Itu, mas também importantes. De nosso recorte territorial, 16,2% das empresas fazem parte de alguma rede. Esse percentual é menor no centro (14,2), seguindo-se dos eixos (16) e das rodovias (36,8).

As **Tabelas 20** e **21** detalham as informações apresentadas, pois se referem à quantidade de filiais das empresas e aos tipos de redes aos quais elas pertencem.

Tabela 20: Empresas com filiais: quantidades					
		1	2 ou 3	4 a 8	mais de 8
Centro		19,4	44,8	13,4	22,4
Eixos	Eixo A	25,0	50,0	0	25,0
	Eixo B	100	0	0	0
	Eixo C	33,3	20,5	20,5	25,7
	Eixo D	50,0	33,3	0	16,7
	Eixo E	40,0	60,0	0	0
	Eixo F	33,3	0	66,7	0
	Eixo G	69,2	15,4	0	15,4
	Eixo H	88,9	0	11,1	0
Total dos Eixos		48,1	21,0	13,5	17,2
Rodovias		25,0	20,0	20,0	35,0
Total		33,9	30,4	14,3	21,4

Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

Assim, nota-se que no setor dos eixos viários a maior parte das empresas com filiais (48,1% dos 25,4% delas) possui apenas uma filial. No centro destacam-se as empresas com duas ou três (44,8% dos 18,6% de empresas que as possui) e nas rodovias as empresas com mais de oito filiais (35% dos 52,6% de empresas com filiais). Dentre as empresas deste último setor que possuem mais de oito filiais, 71,4% delas estão apenas na Rodovia Waldomiro Corrêa Camargo.

Por esses dados evidenciam-se as discrepâncias no nível de centralidade dado por este critério entre eixos e centro por um lado e rodovias por

outro, sendo que no interior destas novamente se destaca o papel da Rodovia Waldomiro Corrêa Camargo.

Tabela 21: Tipos de rede					
		Local	Regional	nacional	Internacional
Centro		5,9	45,1	49,0	0
Eixos	Eixo A	50,0	25,0	25,0	0
	Eixo C	0	32,0	60,0	8,0
	Eixo D	50,0	16,7	16,7	16,6
	Eixo F	0	100	0	0
	Eixo G	18,2	27,3	45,4	9,1
	Eixo H	0	33,3	66,7	0
Total dos eixos		13,7	31,3	47,0	7,8
Rodovias		0	28,6	50,0	21,4
Total		8,6	37,0	48,2	6,0

Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

Como mostra a **Tabela 21**, a organização em redes locais é característica de 5,9% das empresas do centro que pertencem a redes e de 13,7% das mesmas empresas dos eixos. Nas rodovias esse tipo de empresa não comparece. Destaca-se na tabela anterior a formação de redes nacionais de estabelecimentos, pois das empresas ligadas em redes 48,2% pertencem a redes nacionais. Na formação das redes internacionais de estabelecimentos, voltemos novamente nossa atenção para o percentual das rodovias em relação aos outros setores.

Outro aspecto a considerar em nosso trabalho refere-se à clientela das empresas. Abordamos nessa pesquisa dois elementos principais a esse respeito: a origem e a faixa de renda. O primeiro deles permite uma visão acerca da área de atuação dos estabelecimentos, que buscam abranger mercados contidos em um raio territorial cada vez mais extenso (o que se deve fundamentalmente à melhoria dos sistemas de transporte e comunicação) ao mesmo tempo em que revela um grau de seletividade da clientela, pois abrange segmentos com potencial financeiro para arcar com os custos decorrentes da distância a ser percorrida para o consumo de determinado bem ou serviço. Assim, o segundo elemento abordado

complementa essas informações do primeiro, no sentido que mostra diretamente os níveis de renda dos consumidores dos estabelecimentos pesquisados.

Como não estamos trabalhando apenas com estabelecimentos de comércio varejista, mas todas as atividades econômicas, deve-se compreender que o cliente acima aludido pode ser, e em várias situações é de fato, uma outra empresa, indústria etc. Sendo assim, podemos compreender que a seletividade espacial decorre da localização pensada em função dos clientes locais, mas também da localização pensada em função de um importante nó de uma rede mais complexa, abrangendo escalas distintas e complementares, tais como a regional, a nacional e a mundial.

Tabela 22: Clientela prioritariamente* atingida pelas empresas (%)					
		Local	regional	nacional	internacional
Centro		72,5	25	2,5	0
Eixos	Eixo A	45,5	50	4,5	0
	Eixo B	72,7	18,2	9,1	0
	Eixo C	31,2	67,2	1,6	0
	Eixo D	42,8	51,8	5,4	0
	Eixo E	94,1	5,9	0	0
	Eixo F	81,8	9,1	9,1	0
	Eixo G	32,1	58,5	7,5	1,9
	Eixo H	65,6	22,9	11,5	0
	Eixo I	100	0	0	0
	Eixo J	50	50	0	0
Total dos Eixos		50,3	43,4	6,0	0,3
Rodovias		2,6	42,1	55,3	0
Total		58,9	34,1	6,9	0,1

*Destacamos que a tabela acima registra a clientela **prioritariamente** atingida, havendo empresas com clientes em todos os recortes.

Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

Por meio da **Tabela 22**, acima, percebemos que a extensão territorial dos mercados das empresas aumenta conforme sua localização afasta-se do centro. Neste, 72,5% das empresas têm a maioria dos seus clientes na escala local, enquanto nos eixos esse percentual é de 50,3 e nas rodovias de apenas 2,6. Em relação às empresas que declararam possuir a maioria dos seus clientes em

escala nacional há uma inversão, pois no centro correspondem a apenas 2,5%, nos eixos a 6,0% e nas rodovias a 55,3%.

A Rodovia Castelo Branco constitui uma exceção dentro de seu setor, pois é a única que tem a maior parte da clientela de seus estabelecimentos de origem regional (63,2%). Segundo as informações que recebemos, isso se justifica pelo fluxo de pessoas que, morando em São Paulo, possuem casas nos inúmeros condomínios fechados de Itu, em especial no City Castelo, às bordas da mesma rodovia. Nela, do percentual de 63,2 empresas que afirmaram ter a maioria de seus clientes em escala regional, 66,7% delas fizeram referência direta à cidade de São Paulo.

Revela-se, portanto, a natureza segregativa desses novos centros (tanto quanto a seletividade espacial, que elege e cria nós da rede, como já abordamos), que se formam para atender a camadas socioeconômicas específicas. A implantação de loteamentos e condomínios residenciais fechados, que em Itu está seguindo uma tendência de dispersão rumo aos principais eixos rodoviários, surge criando uma nova demanda por espaços centrais, que vão se implantar também nesses eixos, seguindo a mesma lógica de busca por mobilidade que os moradores desses empreendimentos possuem. Os consumidores que buscam esses novos centros, dispersos por uma área relativamente extensa, estão dispostos a arcar com os custos decorrentes das distâncias a serem percorridas para usufruir determinados produtos ou serviços. Nestes casos, há uma associação entre a venda do produto ou serviço e o consumo do lugar, ao qual normalmente estão vinculados conteúdos específicos, culturais ou de reafirmação de status social.

Na **Tabela 23** apresentamos as faixas de renda dos clientes dos estabelecimentos econômicos de nossos setores.

Tabela 23: Clientela das empresas: faixas de renda (%)

SETORES	Salários mínimos											
	até 1	+ que 1 a 2	+ que 2 a 3	+ que 3 a 5	+ que 5 a 10	+ que 10 a 15	+ que 15 a 20	+ que 20	várias	n/s	n/r	
Centro	10,0	9,2	24,2	13,1	8,6	1,4	0,8	3,9	15,0	11,9	1,9	
Eixos	Eixo A	9,1	13,6	36,5	4,5	4,5	0	0	0	18,2	13,6	0
	Eixo B	4,5	4,5	13,6	0	9,1	0	0	13,6	18,2	36,5	0
	Eixo C	0	1,6	7,8	10,9	9,4	9,4	3,1	6,3	20,3	31,2	0
	Eixo D	14,3	8,9	42,8	19,6	3,6	1,8	1,8	1,8	0	5,4	0
	Eixo E	0	17,6	23,5	5,9	0	0	0	0	11,8	41,2	0
	Eixo F	0	9,0	36,4	0	0	0	0	0	36,4	18,2	0
	Eixo G	0	1,9	15,1	3,8	17	3,8	3,8	5,6	26,4	20,7	1,9
	Eixo H	4,9	8,2	11,5	11,5	8,2	3,3	1,6	14,8	8,2	26,2	1,6
	Eixo I	0	0	25	0	0	0	0	25,0	0	25,0	25,0
	Eixo J	0	12,5	12,5	25,0	0	0	0	25,0	0	25,0	0
Total dos eixos	4,4	6,6	20,4	9,7	7,9	3,5	1,9	7,2	14,5	23,0	0,9	
Rodovias	0	0	2,6	10,5	5,3	10,5	0	29,0	15,8	23,7	2,6	
Total	7,0	7,5	21,4	11,5	8,1	2,8	1,2	6,7	14,8	17,5	1,5	

Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

São altos os percentuais de empresas cujos clientes possuem faixa de renda maior que dois até três salários mínimos. No centro, elas correspondem a 24,2%. Há, entretanto, como já discutimos no capítulo anterior (página 70 a 94), heterogeneidade na distribuição deste elemento mesmo no interior da área central. Os eixos possuem 20,4% dos estabelecimentos com clientela nessa mesma faixa, destacando-se aí o grande percentual de empresas que declararam não saberem responder a essa pergunta, assim como observamos nas rodovias. Nestas, a faixa de renda que se destaca é a maior que 20 salários mínimos, na qual se incluem 29% das empresas pesquisadas, sempre lembrando que trabalhamos com todos os tipos de estabelecimentos econômicos e não apenas o comércio varejista.

Resta-nos, por fim, chamar a atenção para a mobilidade dos estabelecimentos econômicos de nosso recorte, através do que buscamos captar aspectos inerentes à redefinição das centralidades. Com vistas a isso, apresentamos alguns dados na **Tabela 24**, na qual buscamos indicar também os locais de origem e destino dos estabelecimentos. Observar que os dados foram

construídos apenas com as empresas provenientes de uma outra localização. Não estão computados os dados das empresas que tiveram a localização atual como primeira localização.

Tabela 24: Empresas com localização anterior: deslocamentos (%)											
		No mesmo logradouro do centro	No mesmo logradouro dos eixos	De bairro para o centro	Do centro para um eixo	De bairro para um Eixo	De um eixo para outro eixo	De outra cidade para um eixo	De outra cidade para o centro	De um eixo para o centro	Entre ruas do centro
Centro		17,4	0	16,3	0	0	0	0	6,5	5,4	54,4
Eixos	A	0	40	0	40	20	0	0	0	0	0
	B	0	25	0	25	25	0	25	0	0	0
	C	0	0	0	25	0	50	25	0	0	0
	D	0	22,3	0	33,3	33,3	11,1	0	0	0	0
	E	0	66,7	0	0	33,3	0	0	0	0	0
	F	0	0	0	0	75	25	0	0	0	0
	G	0	36,8	0	15,8	36,8	10,6	0	0	0	0
	H	0	20	0	53,3	6,7	20	0	0	0	0
	I	0	0	0			0	0	0	0	0
	J	0	0	0	33,3	33,3	33,3	0	0	0	0
Total dos eixos		0	25,8	0	28,8	27,3	15,1	3,0	0	0	0
Rodovias		0	0	0	0	0	0	100	0	0	0

Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

A maior mobilidade acontece no centro, onde 25,5% de seus estabelecimentos já possuíram outra localização antes de se instalarem no local atual. Nos eixos esse percentual é de 20,7 e nas rodovias de apenas 7,9.

Com relação a esses dados é conveniente lembrarmos o que escreve Milton Santos (2008) acerca da fixidez do espaço:

As formas novas, criadas para responder a necessidades renovadas, tornam-se mais exclusivas, mais endurecidas, material e funcionalmente, mais rígidas tanto do ponto de vista das técnicas implicadas como de sua localização. Passamos de uma cidade plástica para uma cidade rígida.¹⁹

¹⁹ SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção, p.251.

Deste ponto de vista, o alto nível tecnológico alcançado pelas empresas das rodovias para atender a necessidades específicas de suas atividades econômicas cria fixidez. Essas empresas são cada vez mais dependentes de certas localizações porque há uma forte intencionalidade no processo de produção desses lugares. “Pode-se, mesmo, dizer, sem risco de produzir um paradoxo, que a fluidez somente se alcança através da produção de mais capital fixo, isto é, de mais fixidez”²⁰. Do percentual de 7,9, referente às suas empresas que já possuíram outra localização, todas são provenientes de outra cidade.

Nota-se pela tabela apresentada anteriormente que, do total de empresas do centro com localização anterior, 54,4% referem-se àquelas que se deslocaram entre as próprias ruas da área central, buscando locais mais vantajosos para realizarem suas atividades. Outros 17,4% correspondem as que se mudaram dentro do mesmo logradouro no setor.

Em relação ao setor dos eixos percebe-se um movimento de desconcentração de atividades, pois a maior parte de seus estabelecimentos com localização anterior é proveniente da área central (28,8%). Há também certa atratividade sobre as empresas de bairro²¹ (27,3%), bem como alterações de lugar dos estabelecimentos dentro do mesmo eixo (25,8%). Em menor número, porém também importantes, há empresas provenientes de outros municípios (3,0%).

Quando analisamos a tabela anterior (**Tabela 24**) conjuntamente com a seguinte (**Tabela 25**), que retrata o tempo de permanência das empresas que se deslocaram em sua localização atual, evidenciam-se novos aspectos indicativos do processo de reestruturação urbana. Estes podem apontar para uma desconcentração industrial a partir da Região Metropolitana de São Paulo, processo que foi significativo nas últimas décadas do século XX. Não podemos, no entanto, deixar de considerar outras lógicas de localização e realocação industrial, como a transferência a partir de outras cidades, estados ou países.

²⁰ SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção, p.252.

²¹ Entenda-se como “empresas de bairro” aquelas cuja localização não é abrangida pelos setores definidos por nosso recorte territorial.

Tabela 25: Empresas com localização anterior: tempo na localização atual (%)*							
		até 2	+ que 2 a 4	+ que 4 a 6	+ que 6 a 8	+ que 8 a 10	+ que 10
Centro		29,3	25	9,8	7,6	9,8	18,5
Eixos	Eixo A	60,0	20	0	0	20	0
	Eixo B	25	50	0	0	0	25
	Eixo C	50	0	0	50	0	0
	Eixo D	11,1	22,2	11,1	33,4	0	22,2
	Eixo E	33,3	0	33,3	33,3	0	0
	Eixo F	0	0	25	50	0	25
	Eixo G	31,6	31,6	10,5	5,3	10,5	10,5
	Eixo H	40	26,7	6,7	13,3	0	13,3
	Eixo J	66,7	0	0	33,3	0	0
Total dos eixos		33,3	22,7	9,1	18,2	4,6	12,1
Rodovias		0	0	0	0	0	100

* Em anos.

Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).

Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

Assim, os dados indicam que todas as empresas que se deslocaram para as rodovias, provenientes de outras cidades, estão aí localizadas há mais de 10 anos. No centro e nos eixos, diferentemente, há uma grande mobilidade desses estabelecimentos, que, em sua maioria, estão em sua localização atual há menos de dois anos.

É interessante nos atermos a esses dados porque eles nos indicam o peso da especulação imobiliária na cidade, que atua valorizando e revalorizando locais no espaço intra-urbano, definindo as “melhores” e as “piores” localizações em cada momento. Apóia-a a atuação do marketing urbano, que não só estimula a venda desse novos locais como também o aumento do consumo de outros produtos cuja oferta é territorialmente concentrada, o que estimula uma competição por alguns locais da cidade. Mas a mobilidade dos estabelecimentos tende a permanecer, pois o que é “melhor” ou “pior” modifica-se constantemente, de modo que a “degradação” de certos lugares dura apenas o tempo suficiente para que o capital veja novamente neles possibilidades de lucro.

E relação a isso, o **Quadro 11** destaca a adequação das empresas em se localizarem no lugar onde estão atualmente, nos setores abrangidos por nosso recorte territorial.

Quadro 11: Adequação da localização (%)		
Centro		89,4
Eixos	Eixo A	95,4
	Eixo B	95,4
	Eixo C	98,4
	Eixo D	94,6
	Eixo E	100
	Eixo F	81,8
	Eixo G	98,1
	Eixo H	95
	Eixo I	100
	Eixo J	87,5
Total dos eixos		95,9
Rodovias		100
Total		92,8

Fonte: Trabalho de campo, 2008 (levantamento amostral).
Org.: Andréia de Cássia da Silva Ajonas, 2009.

Além disso, interessa pensar os motivos pelos quais alguns estabelecimentos afirmaram que não são adequadas suas localizações atuais. Tal afirmação, como mostra o quadro anterior, não se deu em nenhum estabelecimento das rodovias.

No centro, de 10,6% das empresas consideraram inadequadas suas localizações, 26,3% justificaram-se pela falta de espaço. Esse fato decorre das formas históricas do centro, que resultam em grandes dificuldades de acesso e estacionamento para os veículos, assim como de expansão do tamanho dos estabelecimentos. Outros 34,2% referiram-se à falta de movimento, justificativa que só pode ser compreendida quando associada com a localização exata do estabelecimento na área central, em geral em áreas de pequeno fluxo de consumidores, como a Rua Bom Jesus, Marechal Theodoro e trechos da Rua Santa Cruz, entre outras. São logradouro fisicamente próximo do “core” do centro, mas que não exercem a mesma atratividade. O mesmo pode ser dito em relação aos 7,9% de empresas que mencionaram os baixos lucros como justificativa para não estarem satisfeitos com a localização. Outros 7,9% referiram-se à inadequada infra-estrutura dos prédios. Essas últimas localizam-se todas em importantes logradouros: Ruas Floriano Peixoto, Santa Rita e Santa Cruz.

No setor dos eixos 4% das empresas não consideram a localização adequada. Destas, 46,1% basearam tal afirmação no intenso fluxo de veículos. Nota-se que, em geral, tais empresas coincidem com aquelas de pequeno porte, inclusive de comércio varejista, as quais são beneficiadas com um intenso fluxo de pedestres, que, no entanto, é bastante limitado nestes eixos. Quanto aos motivos pelos quais as empresas deste setor permanecem na localização atual, a despeito das inadequações que mencionaram, 61,5% delas fizeram referência ao preço do solo como justificativa, que aí são mais vantajosos que na área central.

Em geral, porém, percebe-se pelo **Quadro 11** que, na opinião dos empresários, há um alto nível de adequação das empresas às suas localizações, pois em cada setor elas apresentam determinadas características, devido às quais se beneficiam diretamente de suas atuais posições na obtenção da lucratividade, objetivo último de sua existência. Assim, as atividades que se desconcentram ou que se instalam diretamente nos eixos e rodovias, o fazem pela decisão deliberada de agentes econômicos, desinteressados pelas localizações que elas tradicionalmente ocupavam. Sobre isso, voltemos à contribuição de Milton Santos (2008), que escreve:

O endurecimento da cidade é paralelo à ampliação da intencionalidade na produção dos lugares, atribuindo-lhes valores específicos e mais precisos, diante dos usos preestabelecidos. Esses lugares que transmitem valor às atividades que aí se localizam, dão margem a uma nova modalidade de criação de escassez, e a uma nova segregação. Esse é o resultado final do exercício combinado da ciência e da técnica e do capital e do poder, na reprodução da cidade²²

Nas áreas industriais, a intencionalidade que perpassa o processo de produção do espaço responde constantemente tanto a fatores externos, quanto internos ao espaço urbano; responde tanto às novas lógicas territoriais do sistema produtivo a partir de seu processo de reestruturação, quanto às leis de zoneamento implantadas pelo governo municipal, que, em Itu, definem a localização das indústrias nas principais rodovias (ver **Figura 42** - referente ao zoneamento urbano). Trata-se de um instrumento do Estado na produção do espaço urbano, cuja utilização induz ao racionalismo das formas, à especialização dos lugares no interior da cidade.

²² SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção, p. 251

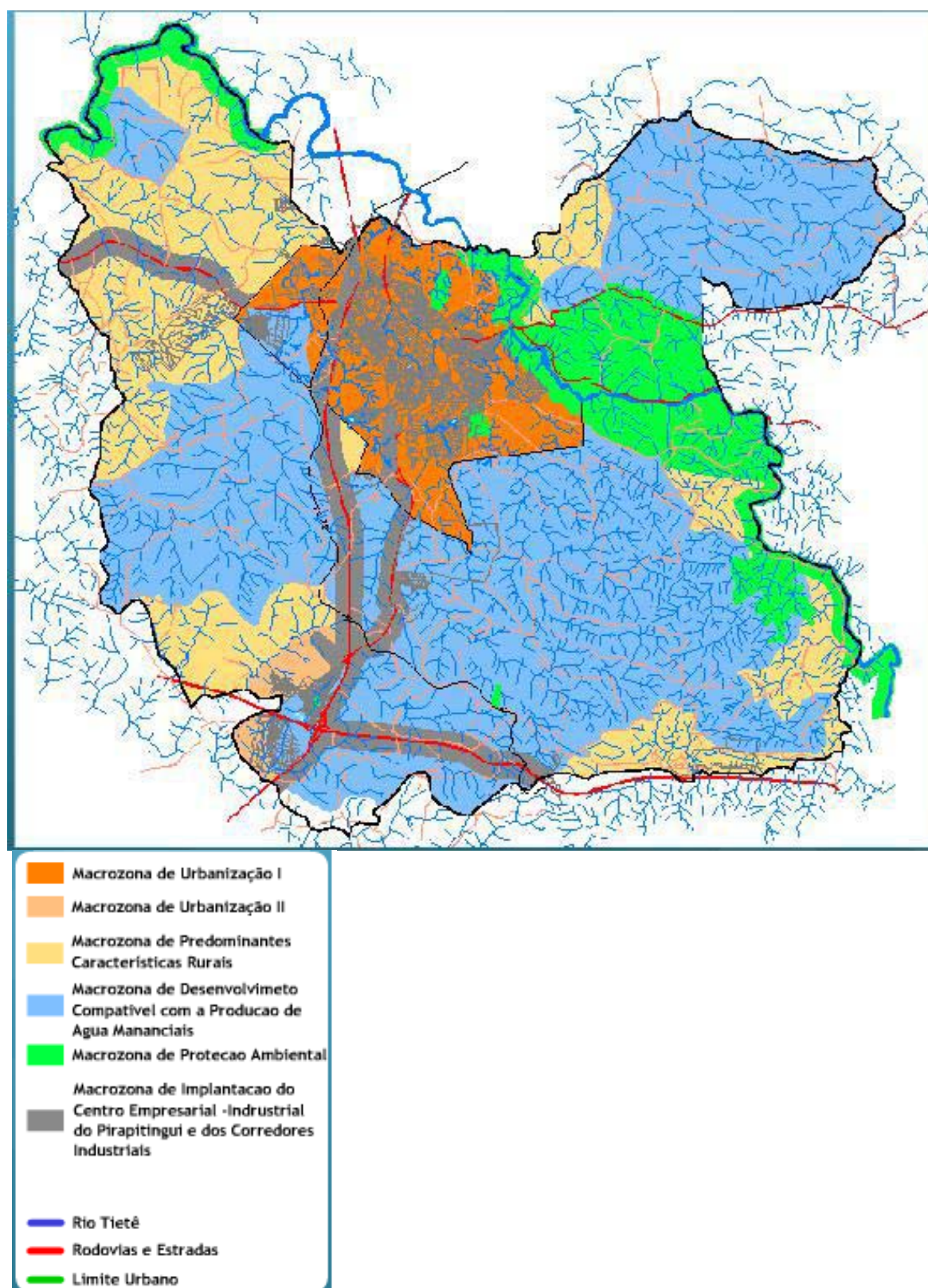


Figura 42: Macrozoneamento.
Fonte: Plano Diretor de Itu 2006 (Cd-rom).

A conseqüência disso no espaço urbano é a criação de uma cidade setorizada. Isso pôde ser notado neste trabalho através da análise da estrutura, da localização e do conteúdo informacional das atividades econômicas de Itu, que revelou a existência de subespaços destinados a empreendimentos que possuem diferentes níveis de modernização, definindo centralidades específicas.

Por outro lado, a localização dos estabelecimentos nos eixos viários e rodovias e os dados até aqui apresentados por meio de nosso trabalho de campo revelam nestas localizações centralidades que se formam em função de outras escalas, mantendo menores relações com o espaço interno da cidade, comparativamente ao centro. Guardadas as especificidades que marcam seu espaço interno, os dados referentes ao centro indicam que suas empresas estão voltadas, principalmente, para o atendimento de uma clientela local.

Há, obviamente, distinções entre esses setores, que se evidenciam quando pensamos em uma centralidade definida por quantidade de atividades econômicas e em outra definida por conteúdos ligados a uma lógica flexível, pautada em fluxos imateriais (ver **Figura 16**, na página 69, e a seqüência de figuras apresentadas neste capítulo - **Figuras 34 a 41**).

4.2 Uma nova morfologia urbana

É certo que, na compreensão da estrutura urbana, importa levantarmos também elementos sobre a segregação e auto-segregação, que acontecem segundo a mesma lógica de setorização da cidade e, por isso, induzem a formação de novos fluxos e redefinem a morfologia urbana, como abordaremos neste tópico.

O novo padrão de centralidade que se revela em Itu é disperso e essa dispersão resulta e induz à criação de espaços cada vez mais exclusivos, tanto os destinados à habitação, quanto ao consumo ou produção, resultantes dos interesses de poucos²³.

²³ Para ressaltar essa afirmação temos o depoimento do Sr. Ayrton Savi (diretor da Secretaria de Obras e Planejamento Urbano de Itu), que afirma que a quase totalidade das terras antes de serem loteadas pertenciam a particulares, sendo o crescimento irregular da malha urbana resultado da especulação. Segundo ele, existem na cidade cerca de quatro grandes loteadores, que foram os principais responsáveis pelo crescimento da cidade (informação oral).

Essa extensão exagerada da malha urbana pode ser observada pela **Figura 43**, a seguir. Nela percebe-se a descontinuidade no processo de crescimento da malha urbana, fruto, principalmente, da especulação.

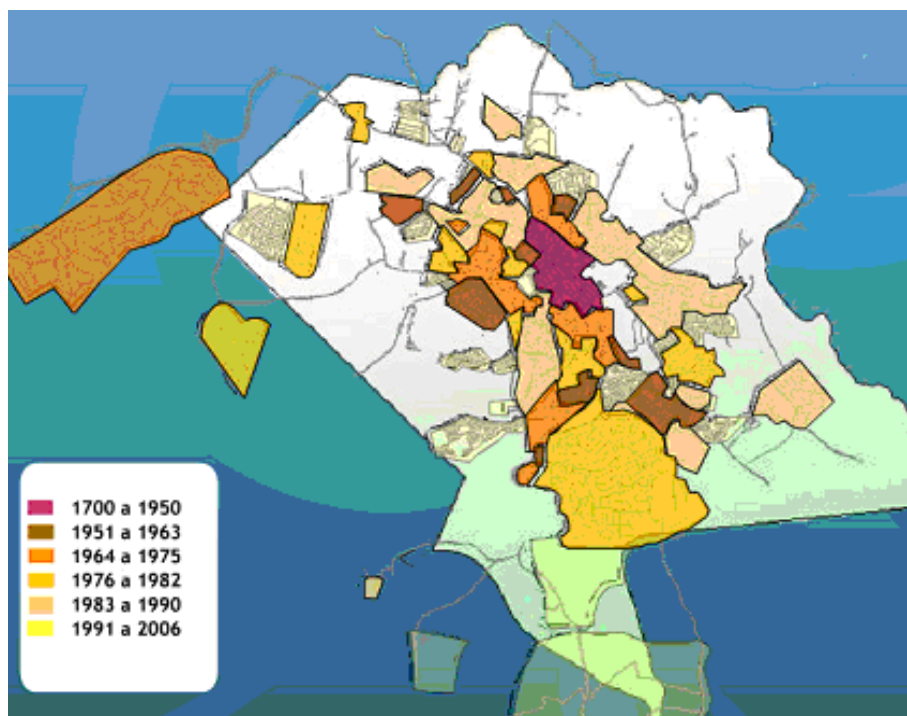


Figura 43: Evolução da malha urbana de Itu (2006).
Fonte: Plano Diretor (2006).

A área de cor lilás na figura apresentada corresponde ao centro urbano, por onde se inicia o processo de crescimento da cidade e em torno do qual sua malha urbana se limitou até por volta da década de 1950. Nesse período, começam a surgir vários loteamentos descontínuos e, com eles, vazios urbanos que favoreceram as atividades de especuladores. Revela-se, assim, um padrão irregular de crescimento que, podemos notar, mantém-se até hoje.

De acordo com Sposito (2004), as dinâmicas geradas pelos interesses fundiários e imobiliários “são, sem dúvida, os motores principais de extensão da cidade”. Fato que, segundo a autora, tem se agravado nas últimas décadas em algumas cidades, devido à ampliação de seus papéis na rede urbana, motivando crescente interesse por seus mercados fundiário e imobiliário²⁴.

²⁴ SPOSITO, M.E.B. Os novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil, p.125/131.

Junto a esse processo, há o interesse em localizações exclusivas para certos empreendimentos, cujos agentes adquirem amplos terrenos localizados estrategicamente e que, por isso, possibilitam sua atuação segundo uma lógica flexível. Esse fato é justificável pelo poderio econômico de certos indivíduos e empresas e, não raro, por benefícios concedidos pelo poder público, principalmente no caso do setor produtivo. A importância da localização decorre do acesso que ela permite a “nós” da rede urbana e da possibilidade de abranger novos mercados regionais. Com a chegada desses investimentos há uma revalorização dos terrenos adjacentes, que vão tornando menores as possibilidades de adquiri-los.

A intensificação dos fluxos indica uma dinamização da economia urbana, o que é verdade também em relação ao centro, sobretudo à sua parte relacionada à importância turística que a cidade vem adquirindo nas últimas décadas.

No setor habitacional, a estruturação da cidade, orientada pela especulação, ocorre gerando novas formas de habitat, que estão intimamente relacionadas à formação de novas centralidades ou à intensificação de outras. São causa e consequência da implantação de equipamentos, que, periféricamente localizados, atuarão redefinido fluxos.

Em outro trabalho, Sposito (2007) chama a atenção para a importância que o consumismo assume nas estratégias dos agentes imobiliários. Diante de um declínio do mercado para seus produtos há um esforço deliberado no lançamento de inovações, que buscam estimular aqueles que já possuem um imóvel a adquirir outros. Concomitantemente, com o aumento da violência urbana, a “segurança” passa a ser vendida junto com essas novas formas²⁵.

O sucesso adquirido pelo novo estilo de vida representado pelos condomínios e loteamentos fechados ocorre reforçando a expansão territorial exagerada das cidades e, conseqüentemente, os inúmeros problemas que esse tipo de empreendimento gera para a coletividade. Os eixos atuam orientando essa expansão descontínua, pois as novas áreas implantadas são dependentes de vias de acesso rápido, por meio das quais há possibilidade de compensar a distância em relação ao(s) centro(s) do(s) aglomerado(s) por meio de uma economia nos tempos dos deslocamentos. Juntamente como os novos estabelecimentos econômicos que

²⁵ SPOSITO, M. E. B. Uma discussão sobre o conceito de estruturação da cidade, [não paginado].

se instalam, esses empreendimentos habitacionais atuam impulsionando novas dinâmicas econômicas, que aumentam os custos de vida – particularmente da moradia – tornando a cidade mais seletiva, mais excludente.

Diante da perspectiva de altos lucros que a produção de residências para as classes de maiores rendimentos gera – notadamente, no caso de Itu, para aquelas originárias da capital que se estabeleceram definitivamente na cidade ou que aí possuem residências para os finais de semana – há pouco interesse dos agentes imobiliários em produzir habitações para a população de baixa renda.

Como consequência, grande parte dessa população pobre é forçada a se instalar nas periferias descontínuas, em loteamentos populares, irregulares, conjuntos habitacionais ou favelas. Há, em muitos casos, a justaposição de áreas residenciais de alto e de baixo padrão, separadas pelos muros dos novos habitats das camadas mais ricas. Exemplo disso pode ser visto em Itu quando se observa - no entroncamento das rodovias Castelo Branco e SP 79 (Waldomiro Corrêa Camargo) - o contraste causado na paisagem pela justaposição dos condomínios fechados Parque Village Castelo e City Castelo com o bairro popular Portal do Éden.

A periferização encoraja ainda mais especulação, já que ela acontece valorizando os espaços vazios que se formam entre a malha urbana contínua e os novos habitats descontínuos. Em relação a Itu, a especulação imobiliária resultou em um modelo de crescimento da malha urbana bastante irregular, marcado por vazios urbanos que demoraram a serem preenchidos, quando foram. São 181 loteamentos, de acordo com listagem fornecida pela Secretaria de Obras da prefeitura municipal. Dentre esses, identificavam-se nove condomínios, dez loteamentos fechados e quinze loteamentos irregulares em 2007²⁶.

Dois fatores tornam a situação particularmente grave nesse processo de periferização das camadas mais pobres. Primeiramente o fato de que a distribuição dos equipamentos urbanos não acompanha o ritmo em que se dá a expansão do tecido urbano, ou, como já colocara Sposito (2004) “A paisagem urbana se estende mais depressa do que o atendimento das necessidades da população”²⁷. O que se observa nas periferias é a formação de duas paisagens distintas, mas bastante homogêneas internamente. As periferias ricas, protegidas

²⁶ Segundo o Sr. Ayrton Savi, diretor da Secretaria de Obras e Planejamento Urbano (informação oral).

²⁷ SPOSITO, M. E. B. Os novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil, p. 122.

por muros, guardam o acesso a amplos serviços e infra-estruturas que não são encontrados nas áreas mais pobres. Há, diante disso, certo desinteresse das populações das primeiras pelas condições que se verificam além-muros, já que dentro de seus habitats grande parte de suas necessidades podem ser atendidas.

Em segundo lugar, as possibilidades de deslocamento são amplamente variáveis de um extremo a outro da estrutura de classes sociais. Daí a opção das camadas mais ricas em se auto-segregarem, enquanto os mais pobres sofrem uma segregação forçada pela impossibilidade financeira de terem acesso à moradia nas áreas próximas ao centro. Esses têm suas condições de deslocamento fortemente prejudicadas devido ao ponto do território onde vivem. Sofrem com a imobilidade ao mesmo tempo em que são forçados a se deslocarem em busca dos bens e serviços necessários à própria sobrevivência.

Enquanto algumas camadas socioeconômicas possuem o automóvel como meio de transporte, que lhes permite grande mobilidade espacial, os mais pobres utilizam-se do transporte coletivo. O modelo de centralidade que se forma a partir de seus deslocamentos é radiocêntrico, pois é no centro da cidade que se concentram os bens e serviços que não são encontrados na periferia pobre.

A seqüência de figuras apresentada nas próximas páginas (Figuras **44, 45, 46, 47, 48 e 49**) representa as médias de passageiros por linha de ônibus em dias úteis. Nelas, podemos observar o padrão de centralidade mencionado.

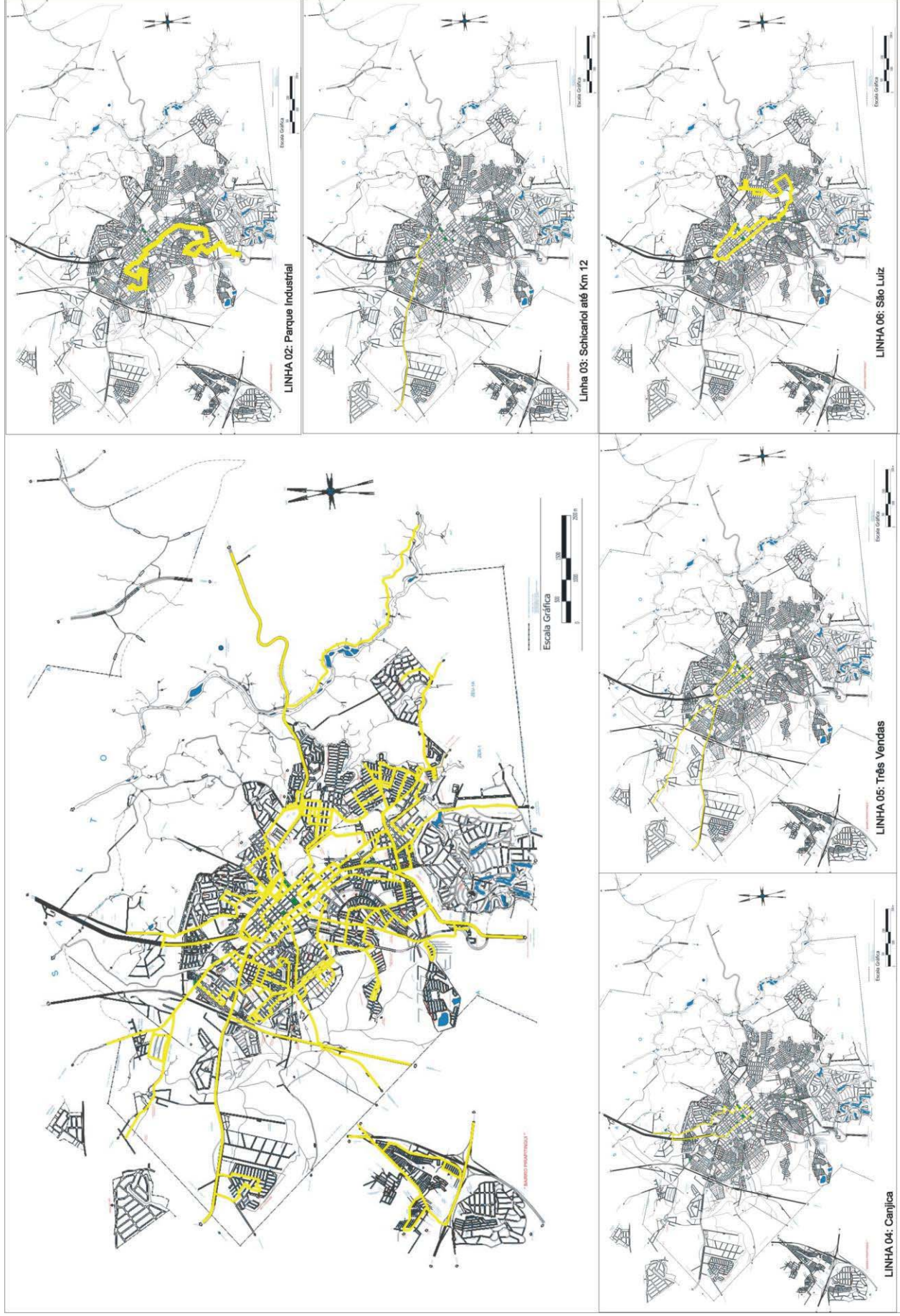
Há, pois, grande dependência em relação ao centro da cidade, refletida nos fluxos mapeados. Essa forma de organização do território conduz o homem a um processo de alienação, porque

A possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está. Enquanto um lugar vem a ser condição de sua pobreza, um outro lugar poderia, no mesmo momento histórico, facilitar o acesso àqueles bens e serviços que lhe são teoricamente devidos, mas que, de fato, lhe faltam²⁸.

E como faltam esses bens e serviços nas periferias pobres, a distância desses locais de moradia em relação ao centro obriga o indivíduo a pagar

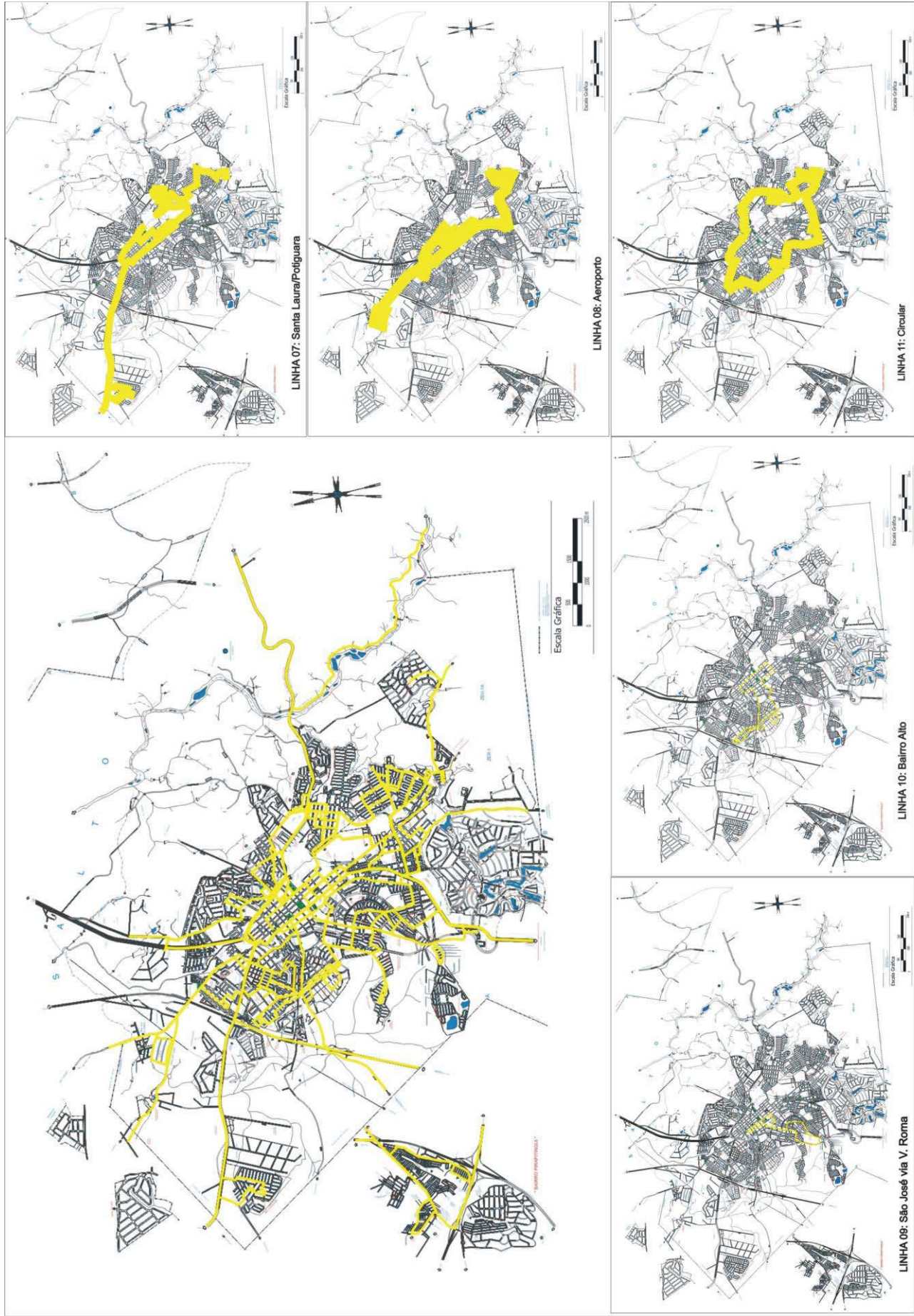
²⁸ SANTOS, M. O espaço do cidadão, p.80.

para ter acesso ao consumo, o que acontece agravando suas condições de pobreza. Devido aos limitados recursos financeiros dessa população, os fluxos de passageiros em direção ao centro são extremamente dependentes da tarifa cobrada pela empresa de transportes, variando inversamente a ela, como nos afirmou Sr. Delismar, funcionário da empresa de transportes Avante, responsável pelo transporte intra-urbano em Itu:



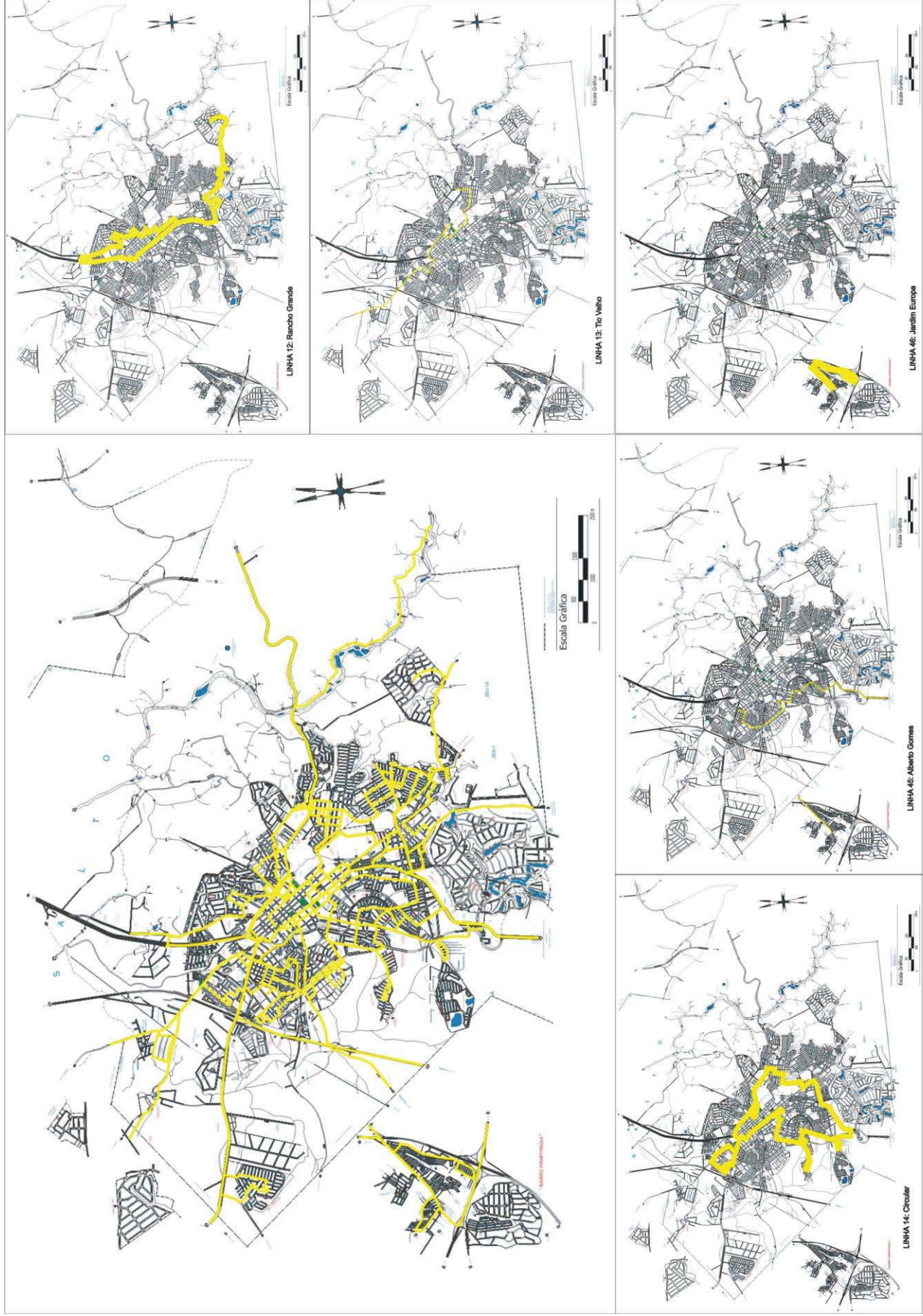
Org.: Andréia C. S. Ajonas.
 Fonte: Empresa de transportes Avante Itu.

Legenda: — 41 a 473 — 1.084 a 1.459 — 1.842 a 2.179 — 2.179
Figura 44: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis), 2008.



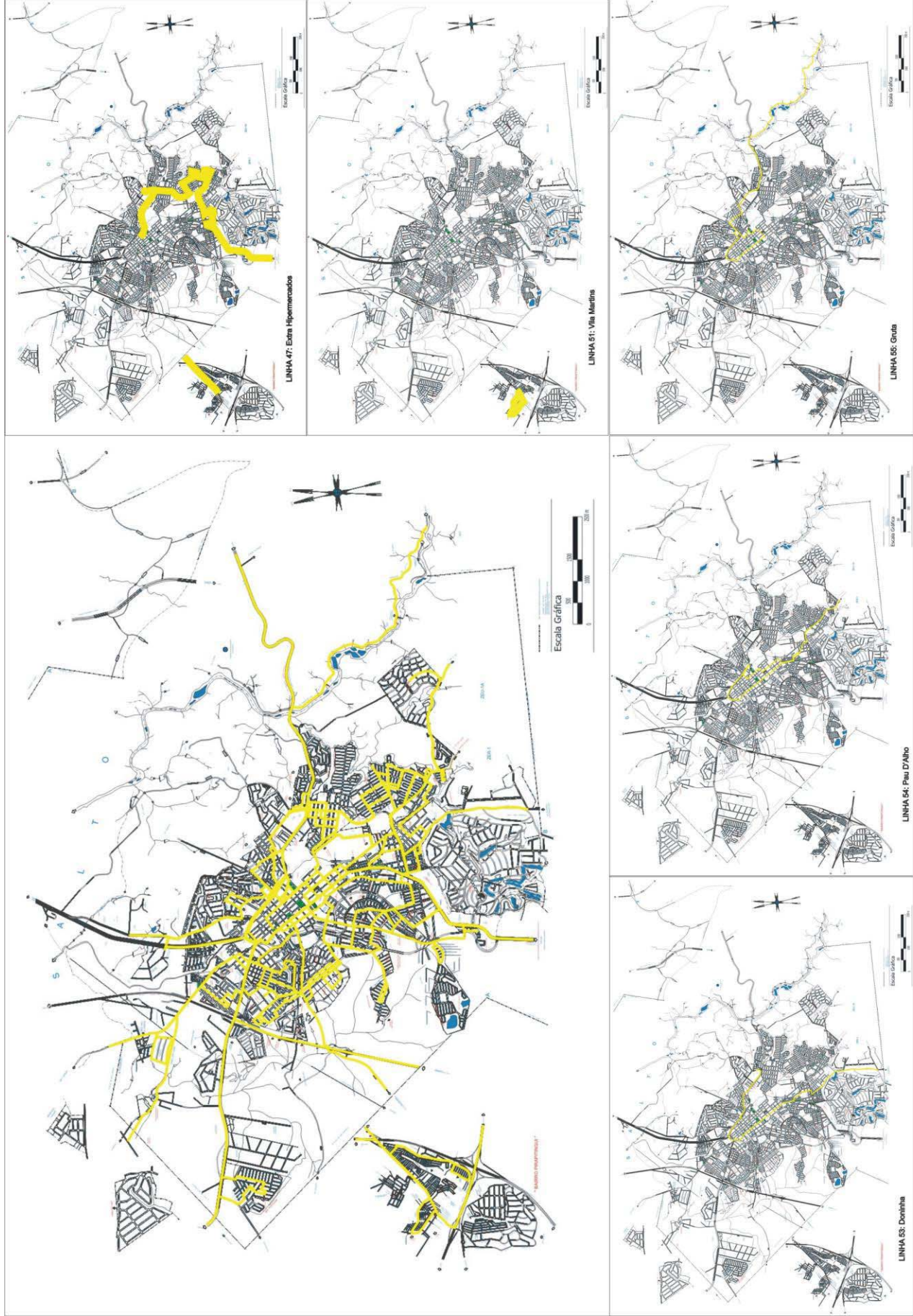
Org.: Andréia C. S. Ajonas.
Fonte: Empresa de transportes Avante Itu.

Figura 45: Fluxo de passageiros por linhas de ônibus (média referente aos dias úteis), 2008.



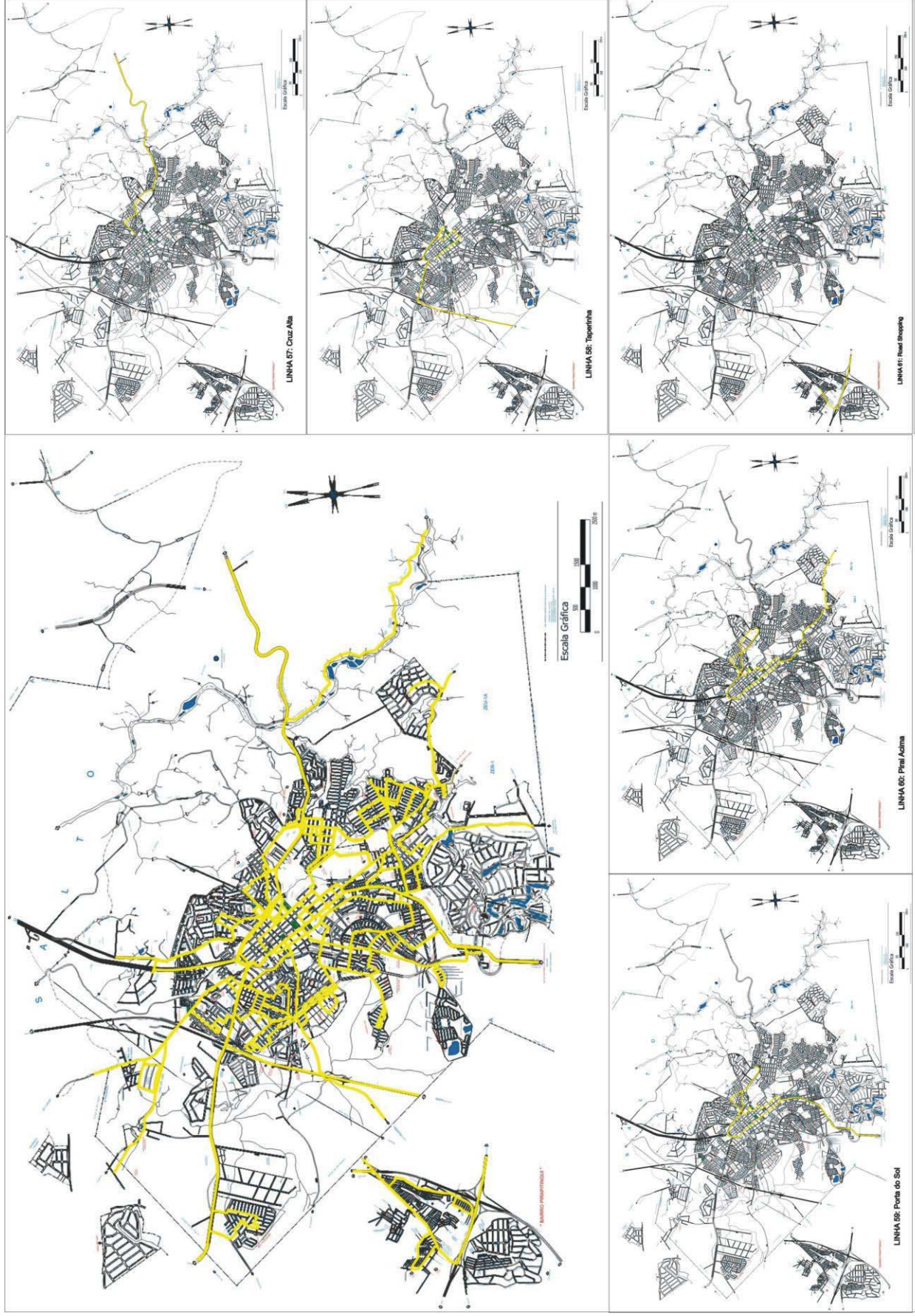
Org.: Andréia C. S. Ajonas.
 Fonte: Empresa de transportes Avante Itu.

Legenda: — 41 a 473 — 1.842 a 2.179 — 2.497 a 2.895
Figura 46: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis), 2008.



Org.: Andréia C. S. Ajonas.
Fonte: Empresa de transportes Avante Itu.

Figura 47: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis), 2008.



Legenda: — 41 a 473

Org.: Andréia C. S. Ajonas.
Fonte: Empresa da transportes Avante Itu.

Figura 48: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis), 2008.

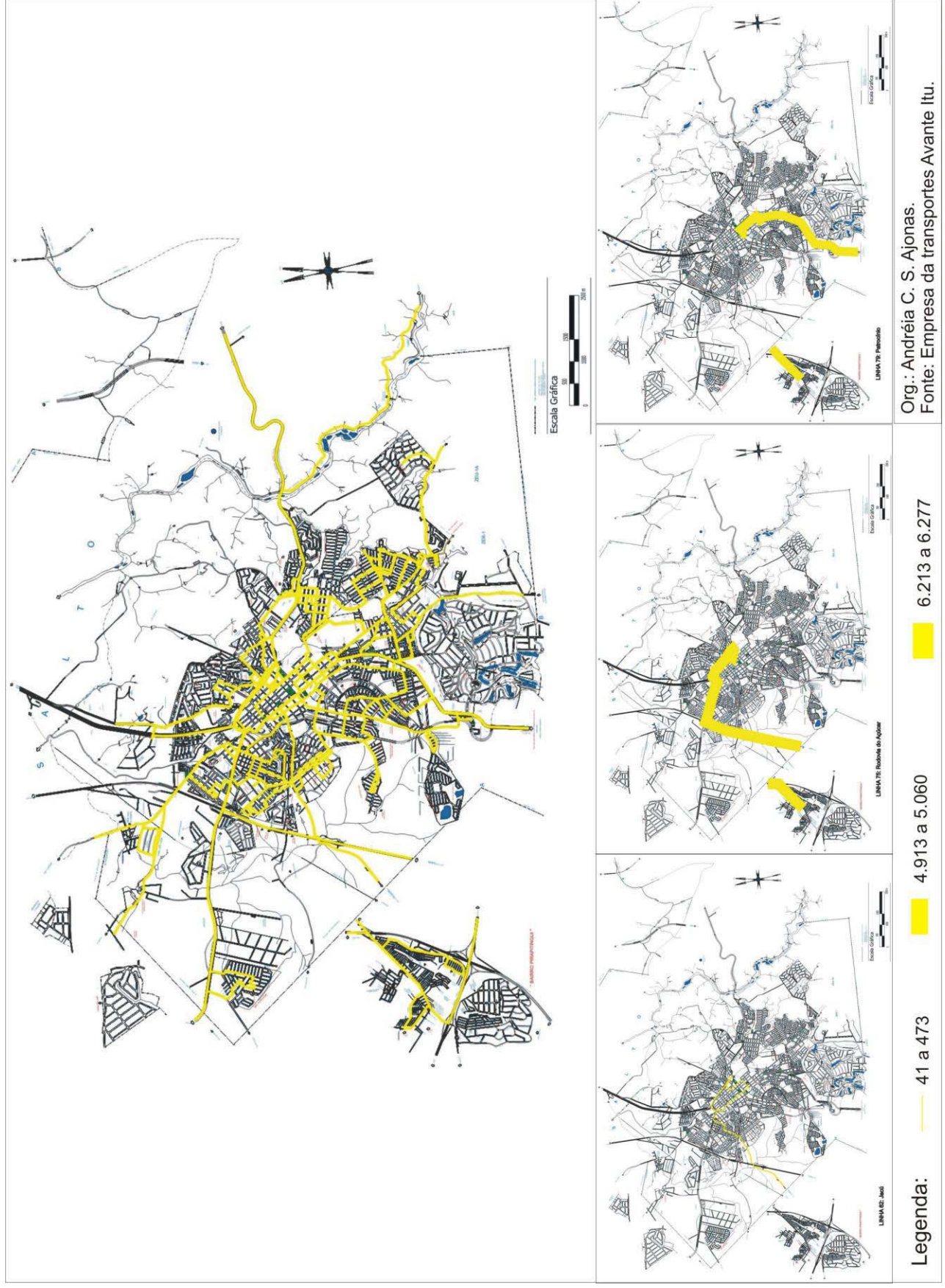


Figura 49: Fluxo de passageiros por linha de ônibus (média referente aos dias úteis), 2008

“Quando a cidade era mais concentrada, cerca de 60 carros atendiam a demanda. Com a criação da Cidade Nova na década de noventa houve dispersão da população e foi preciso aumentar o número de carros (são 102 atualmente). Com isso, foi necessário aumentar a tarifa, mas o número de passageiros não cresceu, pois ele varia com o preço da passagem. Há dez anos chegávamos a um total de 58.000 passageiros por dia, quando a tarifa era de um real” (informação oral).

Atualmente a média é de 46.955 passageiros por dia, com uma tarifa de R\$ 2,20. Considere-se aí o crescimento demográfico do período mencionado, que variou no município de 125.170 habitantes em 1997, para 153.622 habitantes em 2007 (SEADE, 2008). Isso indica que, quando as tarifas estão altas, parte da população das periferias pobres simplesmente fica impedida de se deslocar e, conseqüentemente, de ter suas necessidades atendidas.

Sobre isso podemos citar Rochefort (2005), que afirma que “há uma contradição entre as condições que vão dividir o espaço urbano em subespaços e as necessidades de funcionamento da vida urbana, quer dizer, de mobilidade do homem dentro do espaço urbano”²⁹. Essa contradição, como mencionamos, é particularmente grave para o homem pobre.

Há um prejuízo no que se refere aos conteúdos da vida urbana à medida que esse processo de urbanização se intensifica, pois ele gera uma cidade na qual os habitantes organizam suas próprias vidas em torno de redes. Apropriam-se precariamente da cidade, pois a vivenciam através de parcelas predefinidas por meio de fluxos que se criam e que tem como objetivo principal satisfazer suas necessidades de consumo. O valor de uso dos lugares é anulado em benefício do valor de troca que se impõe sobre os mesmos.

O papel do marketing favorece a exacerbação do consumo e atua como elemento importante na transformação do indivíduo em consumidor, em detrimento do cidadão. O consumismo torna-se o verdadeiro ópio da sociedade, que torna o homem submisso aos objetos e o impede de exercer sua cidadania plena³⁰.

Desvendar essa alienação produzida na cidade e pela cidade, entretanto, é o ponto de partida rumo a uma nova dimensão de apropriação do espaço. A cidade pensada, vivida, torna-se, no dizer de Milton Santos (2000),

²⁹ ROCHEFORT, M. Problemas de organização do espaço urbano, p.36.

³⁰ SANTOS, M. O espaço do cidadão, p.34 passim.

“espaço de revelação”³¹, onde os indivíduos são capazes de se contrapor às novas ordens de interesses que se estabelecem no território e que afetam diretamente suas próprias vidas.

A dispersão da malha urbana, a criação de espaços homogêneos, destrói o que há de essencial na cidade: a urbanidade, que se expressa no cotidiano, nos encontros, na vida de relações que a nova morfologia dificulta. A urbanidade é, pois, expressão do “direito à cidade” que

se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade³².

Com o processo de reestruturação urbana e as novas formas a ele associadas, a morfologia urbana se torna ainda mais complexa, pois revela áreas próximas que pouco se relacionam, ao passo que mantêm intensos contatos com áreas fisicamente distantes. As novas tecnologias permitem esse tipo de relação. Ao lado dos fluxos materiais estabelecem-se e intensificam-se os fluxos imateriais, passando a compor redes descontínuas.

A cidade expressa essa complexificação e revela em suas formas os conflitos que permeiam a sociedade como um todo. Observa-se uma estrutura multi(poli)nucleada³³. Nessa estrutura complexa, uma análise pautada somente em relações do tipo centro-periferia já não é mais suficiente para o entendimento das dinâmicas que atuam sobre a cidade acelerando, dando novos rumos ao processo de urbanização e redefinindo os conteúdos da vida urbana.

³¹ SANTOS, M. O espaço do cidadão, p.63.

³² LEFÈBVRE, H. O direito à cidade, p.135.

³³ Cf. SPOSITO, M. E. B. Multi(poly)centralité urbaine, p.259 – 286.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para o desenvolvimento das idéias contidas nessa pesquisa seguimos uma linha de raciocínio que buscou apreender os elementos principais abrangidos pelos recortes que, indubitavelmente, tivemos que estabelecer a fim de discutir o centro e a centralidade em Itu. Esses recortes territoriais e temáticos implicam que a linha de raciocínio, mesmo orientada, possua limites tênues e, por vezes, imprecisos, que resultam principalmente da busca por apreender uma realidade que é complexa, na qual seus diversos aspectos relacionam-se. Nesta busca, o observado e o conhecimento empírico confrontam-se com o conhecimento teórico para apreensão da essência dos fenômenos e processos.

Desse modo, iniciamos nossas discussões com a abordagem de alguns conceitos, como o de centro e centralidade, que compõem o título desta pesquisa, partindo, em seguida, para a busca de apreensão do processo de urbanização da cidade de Itu, que foi marcado por mudanças que se originaram tanto a partir de uma lógica macroescalar, quanto da atuação de agentes internos no processo de produção do espaço, o que resultou em alterações na própria morfologia da cidade e nas relações que ela passou a estabelecer no âmbito da rede urbana.

Na seqüência, apresentamos os resultados de nossa pesquisa empírica, enfocando primeiramente aspectos referentes ao ordenamento territorial, e, em seguida, sobre os conteúdos e relações que as diversas partes do território estabelecem entre si e com áreas distantes, refletindo a própria estrutura urbana. Nesse ponto retomamos aspectos referentes ao processo de produção do espaço e suas conseqüências sobre os fluxos e relações na cidade, discutindo acerca dos espaços de moradia, elemento que, mesmo de grande importância para a apreensão da centralidade, não tivemos a pretensão de aprofundar, visto que não foi uma dimensão privilegiada em nosso trabalho. Conseqüentemente, qualquer tentativa de avançar nessa discussão esbarraria nos limites que se apresentam quando não existem pesquisas empíricas para a sustentação das análises, ficando-se apenas no nível da especulação.

Porém, se a definição de recortes para a investigação gera, até certo ponto, barreiras para a apreensão da realidade, por outro lado torna a investigação

um processo coletivo de ampliação dos conhecimentos acumulados, que se pauta na colaboração de investigadores interessados por diferentes temáticas e dimensões da realidade.

Sobre Itu, queremos registrar aqui a relevância que ainda existe em se estudar alguns temas que, particularmente, colaborariam para a discussão sobre centro e centralidade, já que, na opacidade do delineamento que realizamos, dimensões também importantes sobre a temática acabaram por não serem aprofundadas. São eles:

- A dimensão simbólica do espaço, definida a partir da apropriação de diversos lugares pelos habitantes que o valoram diferentemente, assim como as causas e conseqüências dessa valoração sobre as dinâmicas que se implantam na cidade, o que permitiria uma visão mais aprofundada sobre os conteúdos da urbanização;
- O turismo como atividade que, adquirindo grande importância no município, atua reforçando os papéis de Itu na rede urbana, projetando-a em âmbito nacional. Atua também impulsionando dinâmicas relativas ao processo de produção do espaço, por meio tanto do turismo de massa, quanto do rural ou cultural. Essas três vertentes impulsionam a implantação de uma série de atividades e empreendimentos econômicos a elas voltados, que induzem a mudanças nos conteúdos tanto da área central (como abordamos no capítulo 3), quanto das áreas rurais do município;
- O capital imobiliário que, por meio das estratégias de atuação de seus agentes, influencia o processo de estruturação da cidade, podendo induzir à formação de uma morfologia urbana cada vez mais dispersa;
- Os espaços de moradia, já mencionados anteriormente, cujo estudo traz esclarecimentos não apenas sobre a segmentação na e da cidade, mas também sobre as dificuldades que essa nova forma de organização cria para a apropriação dela pelos habitantes, já que favorece a manutenção de relações superficiais com seus espaços. Para as populações mais pobres, a nova morfologia cria sérios obstáculos à suas possibilidades de

deslocamento. Os condomínios e loteamentos fechados, por sua vez, como resultados da auto-segregação, privilegiam a exclusividade e o individualismo. Negam, assim, a cidade por meio da negação de seu conteúdo essencial, que é a urbanidade.

Incluído nesse terceiro ponto, importa pesquisar também a atuação do poder público diante dos interesses do capital imobiliário durante o processo de aprovação desses empreendimentos voltados às camadas mais ricas.

Esses estudos sugeridos permitirão avançar no conhecimento sobre o centro e a centralidade, bem como sobre a própria estrutura urbana, em constante processo de transformação.

Apesar das limitações apresentadas pelos próprios recortes estabelecidos para o desenvolvimento da temática, e de outras que provavelmente este trabalho contém, acreditamos que ele permitiu dar um pequeno passo rumo a uma apreensão maior das transformações pelas quais a cidade vem passando. Entender e conhecer a cidade é fundamental para a formação de laços de identidade que impulsionam os indivíduos rumo a uma consciência maior sobre si mesmos e seus papéis no contexto da sociedade, sobre o momento histórico em que vivem e suas representatividades no contexto das transformações que os rodeiam e dos lugares onde habitam.

Sobre a realidade que apreendemos por meio da investigação, resta-nos, por fim, fazer algumas reiteraões pautadas em uma tentativa de síntese.

O novo período histórico de reestruturação urbana não está completamente definido, envolvendo uma série de possibilidades de transformações. Nele, toda organização da economia tem sido permeada pelo interesse de mobilidade do capital, a fim de facilitar a busca por superlucros. Para isso, há uma crescente importância do desenvolvimento tecnológico e dos meios de transporte, o aumento dos fluxos, apoiados em pontos estratégicos do espaço, dotados de infraestrutura adequada e que, por isso, passam a redefinir as relações espaciais antes existentes.

No caso de Itu, pudemos constatar alguns aspectos inerentes ao processo de reestruturação da cidade, os quais estão ligados a essas transformações que atuam a partir de uma macroescala.

As transformações recentes na estrutura interna da cidade têm sido resultado de interesses capitalistas que, em última análise, visam o aumento do consumo e, com isso, a diminuição do ciclo de reprodução do capital. Isso é verdade tanto no que se refere à lógica de atuação e de localização das grandes empresas, que se pautam pelo uso de tecnologia, quanto na lógica originária de atores locais que possuem interesses na especulação com a terra e buscam criar e difundir novos produtos imobiliários e estilos de vida. O uso das novas tecnologias e equipamentos urbanos, territorialmente concentrados e apropriados por alguns, implica em uma cidade que se dispersa constantemente.

Os acréscimos técnicos que renovam o território aumentando os fluxos materiais são revigorados com a globalização, resultando em uma circulação maior de produtos e de pessoas, entretanto, principalmente no último caso, a mobilidade é privilégio de poucos. Mas no período atual o principal diferencial é o desenvolvimento das telecomunicações, que incutem novos conteúdos ao meio. Os fluxos imateriais atuam permitindo uma maior articulação entre os lugares e, por conta disso, a formação de novas redes geográficas que irão redefinir as centralidades intra e interurbanas.

O aumento populacional e da importância econômica do município no contexto da reestruturação urbana, juntamente com a especulação e o apelo ao consumo, irão promover, junto com a expansão da cidade, um maior desenvolvimento de suas atividades de comércio e serviços. A formação dessas novas centralidades também surge atendendo a interesses hegemônicos e principalmente por isso ocorre uma especialização dos seus espaços.

A morfologia de Itu revela uma cidade extremamente dispersa, na qual ocorre uma especialização tanto funcional quanto socioeconômica dos espaços. No primeiro caso, verificamos uma concentração de determinados usos em alguns locais da cidade: áreas médicas, residenciais, eixos industriais e especializados em atividades voltadas ao automóvel, além de outras diferenças que destacamos ao longo do trabalho. No segundo caso, essa especialização socioeconômica deixa claro para quem é direcionada cada área da cidade, porque a nova cidade que se forma é fruto do racionalismo. Ela aparece como um mosaico, e nela a centralidade reflete uma clara separação das classes sociais no território.

A urbanização processa-se, então, com vistas a atender os interesses de agentes hegemônicos, o que leva ao contínuo espraiamento da malha

urbana. “Nesses termos a cidade é mais do que nunca um negócio e, contrariamente às tendências anteriores, o que se tem na cidade atual é o espaço planejado, resultado da intenção e das estratégias de mercado e não da história”¹.

Somem-se a isso as diferenças no próprio conteúdo das centralidades. Nos “centros dos ricos” o moderno é dominante e os fluxos imateriais são constantes. Seus dinamismos decorrem de seus papéis nas redes geográficas, principalmente macroescalares. As atividades neles existentes compõem em sua maioria o que Milton Santos denominou como *circuito superior da economia*. Já os “centros dos pobres” são desconectados dos espaços globais, como demonstraram os dados analisados, e podemos nos referir às suas atividades como integrantes do que o mesmo autor definiu como *circuito inferior da economia*².

¹ SPOSITO, M. E. B. Os novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil, p.125.

² Cf. SANTOS, M. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos, 2008.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARROYO, Mônica. Fluxos e Redes. In: UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. **O Mapa da Indústria no Início do Século XXI: diferentes paradigmas para a leitura territorial e a dinâmica econômica no estado de São Paulo.** (Projeto Temático). Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR). Primeiro Relatório Parcial. Presidente Prudente, 2007.

BASTOS, M. A. T. R. A cidade de Itu: berço da república, um estudo de geografia urbana até a 1ª República (1930). 1997. 356p. Tese (doutorado em Geografia) – FFLCH/USP, São Paulo.

BENADUCE, G. M. C. Intensificação das redes de informação e novas espacialidades no Paraná. 1999. 217f. Tese (doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

CLARK, D. Introdução à geografia urbana. São Paulo: DIFEL, 1985.

CAIADO, A.S.C.; RIBEIRO, T.F.F.; AMORIM, R.L.C. Políticas neoliberais e reestruturação produtiva. In.: Pochmann, M. (org.). Reestruturação produtiva: perspectivas de desenvolvimento local com inclusão social. Petrópolis: Vozes, 2004.

CAMPO E CIDADE. Itu: [s.n.], n°44, 2006.

_____. Itu: [s.n.], n°51, 2007.

CORRÊA, R. L. O espaço urbano. Rio de Janeiro: Ática, 1989.

Empresas instaladas. Disponível em: <www.ituonline.com.br> acesso em janeiro de 2009.

GOTTDIENER, M. A produção social do espaço urbano. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1997.

História de Itu. Disponível em: <www.mp.usp.br/mr/hist_itu.html> acesso em abril de 2008.

IANNI, O. Dagnóstico geral da cidade de Itu para a implantação de um programa de ação cultural: a formação social e cultural de Itu. São Paulo: Condephaat, 1977, vol.03 (mimeografado).

_____. Diagnóstico geral da cidade de Itu para a implantação de um programa de ação cultural: o sistema econômico do município, suas pressões sobre o patrimônio cultural. São Paulo: Condephaat, 1977, vol.06 (mimeografado).

ITU. Código de Posturas da câmara municipal de Ytu – 1907/1908. Itu: Typ. do <<República>>, [1908].

ITU: dinamismo e infra-estrutura. Itu: Secretaria de desenvolvimento econômico, nº1, 1999.

ITU. Plano Diretor. Itu: [s.n.], 2006 (CD-Rom).

LEFÈBVRE, H. O direito à cidade. São Paulo: Moraes, 1991.

LENCIONI, S., 2003. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. In: Anais do X Encontro Nacional da ANPUR. Belo Horizonte: 1 CD-ROM.

_____. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In.:Espaço e debates, nº38, 1994, p.54-61.

ROCHEFORT, M. Problemas de organização do espaço urbano. In: Caderno Prudentino de Geografia, nº 27. Presidente Prudente: AGB, 2005, p.23 - 37.

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

_____. O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. O espaço do cidadão. São Paulo: Nobel, 2000.

_____. Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Edusp, 2008.

São Paulo (Estado). Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Informações Municipais. <www.seade.sp.gov.br> acesso em novembro de 2008.

São Paulo (Estado). Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE). Informações Municipais. <www.seade.sp.gov.br> acesso em janeiro de 2009.

SPOSITO, E. S. Eixos de Desenvolvimento em São Paulo. In: UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. O Mapa da Indústria no Início do Século XXI: diferentes paradigmas para a leitura territorial e a dinâmica econômica no estado de São Paulo. (Projeto Temático). Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR). Primeiro Relatório Parcial. Presidente Prudente, 2007.

_____. Reestruturação Produtiva e Reestruturação Urbana no estado de São Paulo. In: UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. O Mapa da Indústria no Início do Século XXI: diferentes paradigmas para a leitura territorial e a dinâmica econômica no estado de São Paulo. (Projeto Temático). Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR). Primeiro Relatório Parcial. Presidente Prudente, 2007.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: Urbanização e cidades: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: Unesp, 2001, p.609 – 643.

_____. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre novas formas espaciais. In: O espaço no fim do século: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 2001, págs. 83 – 99.

_____. Multi(poly)centralité urbaine. In: FISCHER, A., MALEZIEUX, J. (Orgs). Industrie et aménagement. Paris: L'Hartman, 1999, p. 259 -286.

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. In: Investigaciones geográficas, nº 54. México: Universidade Nacional Autónoma, 2004, págs. 114 – 139.

_____. Uma discussão sobre o conceito de estruturação da cidade. In: UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. O Mapa da Indústria no Início do Século XXI: diferentes paradigmas para a leitura territorial e a dinâmica econômica no estado de São Paulo. (Projeto Temático). Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais (GAsPERR). Primeiro Relatório Parcial. Presidente Prudente, 2007.

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

TOPALOV, Christian. Fazer a História da Pesquisa Urbana: a experiência francesa desde 1965. In: Espaço & Debates. São Paulo: NERU & Cortez, 23: 5-30, 1988.

TOSCANO, O. H. S.; TOSCANO, J. W. (org.). Diagnóstico geral da cidade de Itu para a implantação de um programa de ação cultural: análise urbana. São Paulo: Condephaat, 1977, vol. 01 (mimeografado).

VILLAÇA, F. O espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

WHITACKER, A. M. A produção do espaço urbano em Presidente Prudente: uma discussão sobre a centralidade urbana. 1997. 318 f. Dissertação (mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

_____. Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto – SP. 2003. 238 f. Tese (doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

Disponível em: <www.listaonline.com.br> acesso em março de 2009.

Disponível em <www.guiamais.com.br> acesso em março de 2009.

BIBLIOGRAFIA

BENKO, G. Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI. São Paulo: Hicitec, 1995.

CARLOS, A. F. A. A cidade. São Paulo: Contexto, 1992.

_____. A (re)produção do espaço urbano. São Paulo: EDUSP, 1994.

_____. Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano. São Paulo: Edusp, 1994.

_____. O lugar no/do mundo. São Paulo: Hucitec, 1996.

CASTELLS, M. A era da informação: economia, sociedade e cultura. A sociedade em rede. (volume I). São Paulo: Paz e Terra, 2006.

_____. A questão urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. Explorações geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CHOAY, F. O urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 1979.

_____. O espaço urbano. Rio de Janeiro: Ática, 1989.

DAMIANI, A. L., CARLOS, A. F. A. & SEABRA, O. C. L. O espaço no fim do século: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999.

GEORGE, P. Geografia urbana. São Paulo: DIFEL, 1983.

HARVEY, D. A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005

_____. Urbanismo y desigualdad social. Madrid: Ed. Siglo XXI, 1977.

JOHNSON, J. Geografia Urbana. Barcelona: Oikos-Tau, 1974.

KOWARICK, L. (org.). Os movimentos sociais e a cidade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

LEFÈBVRE, H. A revolução urbana. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LIPIETZ, A. O capital e seu espaço. São Paulo: Nobel, 1988.

LOJKINE, J. O estado capitalista e a questão urbana. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

MUMFORD, L. A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

SANTOS, M. Metamorfoses do espaço habitado. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. Metrópole corporativa fragmentada. São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura/Nobel, 1990.

_____. Por uma economia política da cidade. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M. & SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SINGER, P. Economia política da urbanização. São Paulo: Brasiliense, 1973.

_____. O uso do solo urbano na economia capitalista. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo: AGB, n. 57, 1980. p. 77-92.

SMITH, N. Desenvolvimento desigual : natureza, capital e a produção de espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOJA, E. A Geografia Histórica da Reestruturação Urbana e Regional In: Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

SOUZA, M. A. de. Governo urbano. São Paulo: Nobel, 1988.

SOUZA, M. J. L. Urbanização e desenvolvimento no Brasil atual. São Paulo: Ática, 1996.

SPOSITO, M. E. B. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMIANI, A. L., CARLOS, A. F. A. & SEABRA, O. C. L. O espaço no fim do século: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999. p. 83.

_____. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In.: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (org.) Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média. Presidente Prudente: PPGG/FCT/UNESP/GAsPERR, 2001.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 1990.

STORPER, M. A industrialização e a questão regional no Terceiro Mundo. In: VALLADARES, L. & PRETECEILLE, E. (coord). Reestruturação Urbana: tendências e desafios. São Paulo: Nobel [Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisas].

VAZ, M. D. A. C. Transformações no centro de Goiânia: renovação ou reestruturação? 2002. 195 p. Dissertação (mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

ANEXOS



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE

PESQUISA: “Centro e centralidade em Itu - SP”

QUESTIONÁRIO:

Entrevistador:					Quest. Nº:		
1.Setor:				Quadra:	Face:		
2.Logradouro:					Nº:		
3.Atividade:							
4.Localização anterior	Logradouro:					Nº:	
5.Localização atual:	Tempo:			É adequada?			
Por quê?							
Motivo da permanência:							
6.Possui telefone?	sim		não		n/r		nº de linhas:
7.Possui fax?	sim		não		n/r		nº de linhas:
8.Possui computador?	sim		não		n/r		quantidade:
9.O computador é ligado em rede?	sim		não		n/r		
	rede interna		rede externa		internet		outras
10. O computador é utilizado para:							
	gestão e controles	sim		não		n/r	
	compras e contatos com fornecedores	sim		não		n/r	
	vendas e-commerce	sim		não		n/r	
	comunicação com outras empresas	sim		não		n/r	
	comunicação com a empresa	sim		não		n/r	
	outros	sim		não		n/r	
11. Possui página própria na Internet?	sim		não		n/r		
12. Possui endereço eletrônico?	sim		não		n/r		
13. A empresa é de capital:							
	franquia		local		regional		nacional
							internacional
14. A empresa possui filiais?	sim		não		n/r		
quantas?	1		2 ou 3		4 a 8		mais de 8
15. A empresa pertence a uma rede?	sim		não		n/r		
	local		regional		nacional		internacional
16. Clientela prioritariamente atingida:							
	local		regional		nacional		internacional
17. Faixa de renda da clientela atingida:	menos que 1/2 a 1SM		mais que 1 a 2SM				
	mais que 2 a 3SM		mais que 3 a 5SM				
	mais que 5 a 10SM		mais que 10 a 15SM				
	mais que 15 a 20SM		mais que 20SM				
	não sabe		n/r				

ANEXO 1: Modelo de questionário aplicado nas empresas.

Adaptado de: WHITACKER, A. M. Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto, 2003.



ANEXO 2: Centro - Metodologia de aplicação dos questionários.

PróTur
ITU

Camping
CARRION

ITU CARRION
CAMPING & POUSADA

Colônias
de férias
e recreação

Prédio de
recepção
e administração

Área de
lazer

Área de
esportes
e recreação

Camping & Pousada

ABERTO DOMINGO A DOMINGO

PróTur
ITU

Fazenda
DO CHOCOLATE


Venha se divertir e aproveitar momentos agradáveis com a família e amigos a menos de uma hora das grandes cidades de São Paulo. Traga seus filhos para ver nossos bichinhos e passear de pôneis e, aproveite para fazer um belo passeio a cavalo pela trilha com belas paisagens.

ALEGRIA DAS CRIANÇAS, PARAÍSO DOS ADULTOS


AGENDAMENTO PARA GRUPOS: passeios com refeições e monitoria para escolas, grupos de amigos ou da melhor idade.

TURISMO RURAL E PEDAGÓGICO



ANEXO 3: Anúncios publicitários relacionados ao turismo rural em Itu, 2009.




Chalés
CHACARA DA FELICIDADE




Na belíssima histórica cidade de Itu não podia faltar um lugar com muito conforto comodidade em íntimo contato com a natureza. Este lugar se chama Pousada Chalés da Chacára da Felicidade, onde se pode desfrutar na tranquilidade do campo com a comodidade de estar próximo à cidade, em suites aconchegantes com frigobar, TV e ventilador de teto.

Venha curtir momentos agradáveis com seus amigos ou família, divirta-se em nossa piscina com cascata e nossos quiosques com churrasqueira.

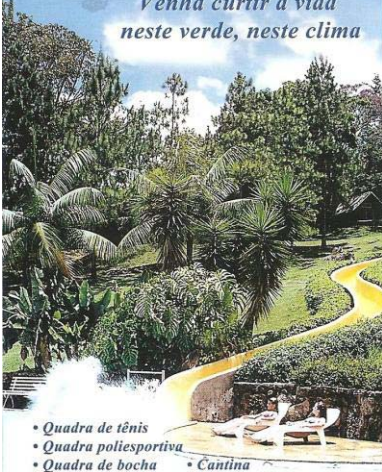


Camping
CHAPÉU-DE-SOL



Camping
Chapéu-de-Sol

Venha curtir a vida neste verde, neste clima



- Quadra de tênis
- Quadra poliesportiva
- Quadra de bocha
- Piscinas (uma aquecida)
- Toboágua
- Cantina
- Playground
- Salão de jogos
- Saunas, seca e vapor

ANEXO 4: Anúncios publicitários relacionados ao turismo rural em Itu, 2009.