



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
Campus de Presidente Prudente

Vitor Koiti Miyazaki

**ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E MORFOLOGIA
URBANA: um estudo sobre cidades de porte médio da rede
urbana paulista**

Presidente Prudente-SP
2013



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

Campus de Presidente Prudente

**ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE E MORFOLOGIA
URBANA: um estudo sobre cidades de porte médio da rede
urbana paulista**

Vitor Koiti Miyazaki

Orientador: Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker

Tese de Doutorado elaborada junto ao
Programa de Pós-Graduação em Geografia -
Área de Concentração: Produção do Espaço
Geográfico, para obtenção do Título de Doutor
em Geografia.

Presidente Prudente-SP
2013

FICHA CATALOGRÁFICA

Miyazaki, Vitor Koiti.
M68e Estruturação da cidade e morfologia urbana : um estudo sobre cidades de porte médio da rede urbana paulista / Vitor Koiti Miyazaki. - Presidente Prudente : [s.n], 2013
305 f. : il.

Orientador: Arthur Magon Whitacker
Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia
Inclui bibliografia

1. Produção do espaço urbano. 2. Morfologia urbana. 3. Estruturação da cidade. I. Whitacker, Arthur Magon. II. Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia. III. Título.

BANCA EXAMINADORA



PROF. DR. ARTHUR MAGON WHITACKER
ORIENTADOR



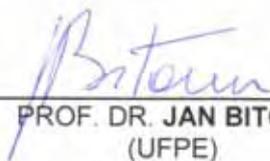
PROF. DR. EVERALDO SANTOS MELAZZO
(UNESP/FCT)



PROFA. DRA. MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO
(UNESP/ FCT)



PROFA. DRA. ROSA MOURA
(IPARDES)



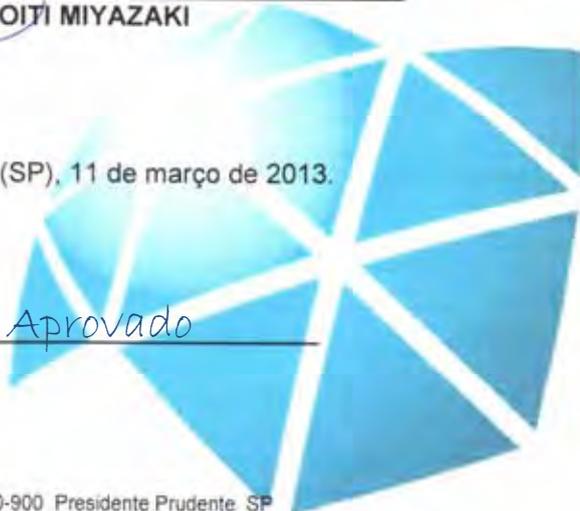
PROF. DR. JAN BITOUN
(UFPE)



VÍTOR KOITI MIYAZAKI

Presidente Prudente (SP), 11 de março de 2013.

RESULTADO: Aprovado



Aos meus pais.

À minha irmã.

Aos meus avós.

À Leda.

AGRADECIMENTOS:

Muitas pessoas contribuíram, direta ou indiretamente, no desenvolvimento desta pesquisa. Nesse sentido, gostaria de registrar aqui os meus agradecimentos a todos, em especial:

- À minha família, especialmente aos meus pais e à minha irmã, pelo constante apoio e incentivo, mas também pela compreensão, pela “correria” e pelas ausências; aos meus tios, primos e avós;
- A todos os amigos e colegas da FCT/UNESP, em especial ao Cássio, Clayton, Diana, Érika, Leandro, Márcio, Raquel e Wagner. Ao Cleverson e Rafael, grandes amigos que conheci durante o doutorado, pelos vários momentos de debates, discussões e risadas!
- A todos os colegas da FACIP/UFU, em especial aos grandes amigos Antônio, Hélio, Gerusa, Jussara, Loboda, Rildo e Roberto, com os quais dividi, em muitos momentos, as angústias e as dúvidas da pesquisa;
- Aos amigos e colegas de outras instituições, ou mesmo que não têm vínculo com o “mundo acadêmico”, mas que sempre estiveram ao meu lado;
- Aos amigos e colegas que colaboraram com a pesquisa em cada uma das cidades estudadas: Newton, Andréia, Márcia, Hugo e Elaine;
- Aos docentes da FCT/UNESP;
- Aos professores, pesquisadores e alunos da ReCiMe e do GAsPERR;
- Aos professores e alunos do Observatório das Cidades e do LAGHEN;
- À Thaís, pela elaboração, apoio e auxílio nos mapas;
- Aos meus alunos e orientandos;
- Aos companheiros da AGB Presidente Prudente e Ituiutaba;
- Aos estudiosos, pesquisadores e representantes de diferentes instituições que concederam entrevistas para esta pesquisa;
- Aos funcionários da Seção de Pós-Graduação e do Departamento de Geografia da FCT/UNESP;
- Ao CNPq, que concedeu apoio financeiro no início da pesquisa;
- À Direção da FACIP/UFU;
- À Carminha e ao Everaldo, pelas contribuições no exame de qualificação;
- Ao Arthur, orientador e amigo, pelos ensinamentos, pela paciência, persistência e compreensão;
- À Leda, pessoa muito especial, com quem tive a felicidade de dividir todos os momentos de angústias e alegrias do processo de elaboração desta pesquisa.

A todos, muito obrigado!

SUMÁRIO:

Resumo.....	10
Abstract.....	11
Apresentação	12
1. Introdução.....	18
2. Morfologia urbana: aspectos teóricos	24
2.1. Forma e morfologia urbana: iniciando o debate	26
2.2. Sítio e situação	31
2.3. Morfologia urbana e os aspectos históricos	36
2.4. Morfologia urbana: do enfoque multidisciplinar a uma categoria de análise	41
2.5. Estruturação da cidade: usos e funções, desigualdades socioespaciais e circulação	48
2.6. Morfologia urbana, estruturação da cidade e as novas configurações espaciais	59
3. Formação socioespacial paulista: uma contextualização dos núcleos urbanos analisados ...	64
3.1. O cenário anterior ao século XIX	66
3.2. Os impactos do desenvolvimento da economia cafeeira	72
3.3. Morfologia e estrutura dos primeiros núcleos urbanos	77
3.4. Aspectos recentes da rede urbana paulista: as especificidades regionais	85
3.5. As cidades escolhidas	101
4. Estruturação e morfologia urbana em cidades paulistas de porte médio	110
4.1. Apresentação sumária de procedimentos metodológicos	113
4.2. Itu	119
4.3. Itapetininga	177
4.4. Caraguatatuba	209
4.5. Assis	235
4.6. Birigui	257
5. Considerações finais	283
6. Referências	292

Lista de figuras

Figura 1 – Os três modelos clássicos da estrutura intra-urbana	50
Figura 2 – Mapa da Província de São Paulo, 1886, divulgada pela Societá Promotrice di Immigrazione di San Paolo – 1886	71
Figura 3 – Avanço cronológico do café e das ferrovias no Estado de São Paulo	74
Figura 4 – Área urbana e ferrovia de algumas cidades do Oeste Paulista em 1938	80
Figura 5 – Divisão regional do Estado de São Paulo, segundo o processo de metropolização (LENCIONI, 2004)	92
Figura 6 – Hierarquia dos centros urbanos da rede urbana paulista – Região de Influência das Cidades, 2007	94
Figura 7 – Rede urbana paulista – 2010, segundo a Emplasa	96
Figura 8 – Exemplos de mapas por setores censitários sem e com os eixos viários	116
Figura 9 – Croqui da cidade de Itu e arrabaldes, 1939	124
Figura 10 – Itu: expansão territorial urbana (1950-2011)	126
Figura 11 – Matacões ao longo da Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (SP-300)	129
Figura 12 – Vista de trecho do Anel Viário de Itu	130
Figura 13 – Itu: localização dos espaços residenciais fechados	133
Figura 14 – Itu: domicílios particulares permanentes de uso ocasional por setores censitários – Itu (2010)	137
Figura 15 – <i>Homepage</i> do loteamento Terras de São José II	139
Figura 16 – <i>Homepage</i> do loteamento Fazenda Kurumin	139
Figura 17 – <i>Homepage</i> da Âncora Imóveis, divulgando o loteamento City Castelo	140
Figura 18 – <i>Homepage</i> do loteamento Fazenda Vila Real de Itu	140
Figura 19 – Deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo que partem de Itu – 2000	141
Figura 20 – Itu: proporção e número de domicílios com sete banheiros ou mais – por setores censitários – 2010	142
Figura 21 – Road Shopping, na Rodovia Presidente Castelo Branco	145
Figura 22 – Croqui de localização do loteamento fechado Altos de Itu e do Road Shopping	146
Figura 23 – Croqui de localização do loteamento fechado Fazenda Kurumin e do Road Shopping ..	146
Figura 24 – Avenida Dr. Ermelindo Maffei, no trecho que compreende o hipermercado Walmart e o Plaza Shopping Itu (ao fundo)	148
Figura 25 – Vista aérea com croqui do empreendimento Itu Novo Centro	149
Figura 26 – <i>Outdoor</i> de divulgação do Itu Novo Centro, no local do empreendimento	149
Figura 27 – <i>Outdoor</i> de divulgação do novo paço municipal, no local da obra	149
Figura 28 – Itu: localização dos shopping centers, Itu Novo Centro e principais supermercados e hipermercados	150
Figura 29 – Itu: Percentual de estabelecimentos em relação ao total de endereços	151
Figura 30 – Concentração estabelecimentos na Avenida Octaviano Mendes, área central de Itu	152
Figura 31 – Concentração estabelecimentos na Rua Floriano Peixoto, centro histórico de Itu ..	152
Figura 32 – Sede da Prefeitura Municipal da Estância Turística de Itu, na Avenida Tiradentes.	152
Figura 33 – Trecho da Avenida Tiradentes, com destaque para a concentração de estabelecimentos ao longo da via	152
Figura 34 – Estabelecimentos comerciais em trecho da Av. da Paz Universal, no Bairro Pirapitingui	153
Figura 35 – Centro Administrativo Regional de Pirapitingui	153
Figura 36 – Itu: renda média do responsável pelo domicílio, em salários mínimos, 2010	154
Figura 37 – Localização da Favela do Isac, ao lado do Jardim Theodora, um dos espaços residenciais fechados de alto padrão de Itu	156
Figura 38 – Vila Lucinda, um dos aglomerados subnormais de Itu	156
Figura 39 – Diferença em relação ao tipo de ocupação: Portal do Éden, Village Castelo e CityCastelo	158
Figura 40 – Vista parcial do Portal do Éden	159
Figura 41 – Vista do City Castelo a partir da portaria	159
Figura 42 – Itu: densidade demográfica por setores censitários – 2010	159
Figura 43 – Itu: localização de plantas industriais ao longo das principais rodovias	164

Figura 44 – Itu: localização dos corredores e demais áreas industriais	166
Figura 45 – Vias de acesso ao Residencial São Camilo, Itu-SP	169
Figura 46 – Via de acesso ao Residencial Potiguara, Itu-SP	170
Figura 47 – Via de acesso ao Jardim Itaim, Itu-SP	171
Figura 48 – Itu: número de edificações em construção, por setores censitários – 2010	172
Figura 49 – Imagem de satélite das áreas urbanas no entorno de Itu-SP – 2010	173
Figura 50 – Itu e cidades do entorno: deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo, 2000 ..	174
Figura 51 – Croqui com localização do primeiro arraial, nas margens do Rio Itapetininga, e do segundo núcleo, que deu origem à cidade, na segunda metade do século XVIII	180
Figura 52 – Planta urbana de Itapetininga e arredores, em 1886	181
Figura 53 – Itapetininga: expansão territorial urbana de Itapetininga (1886-2011)	184
Figura 54 – Ocupação urbana ao longo do eixo da Avenida Dr. José Lembo	186
Figura 55 – Ocupação urbana ao longo do eixo do prolongamento da Avenida Dr. José Lembo e da Estrada Velha do Porto	187
Figura 56 – Ocupação urbana ao longo do eixo da Avenida Dr. Cyro Albuquerque	187
Figura 57 – Ocupação urbana ao longo do eixo da Rua Francisco Weiss Júnior	187
Figura 58 – <i>Outdoor</i> localizado na Rodovia Presidente Castelo Branco divulgando os incentivos à indústria do município de Itapetininga	191
Figura 59 – Áreas com uso agrícola entre o distrito industrial e o núcleo urbano principal	192
Figura 60 – Itapetininga: localização dos conjuntos habitacionais implantados e dos bairros que ainda receberão novos empreendimentos populares – 2011	194
Figura 61 – Vista parcial da Vila Palmeira	194
Figura 62 – Vista parcial da Vila Prado	194
Figura 63 – Itapetininga: renda média do responsável pelo domicílio por setores censitários – 2010	195
Figura 64 - Portaria do Residencial Orouville	196
Figura 65 – Praça dos Três Poderes	196
Figura 66 – Vista da Vila Nastro ou “bairro dos Bancários”	197
Figura 67 – Portaria em obras do Residencial Spazio Verde	197
Figura 68 – Itapetininga: localização dos principais lançamentos imobiliários, 2011	197
Figura 69 – Itapetininga: percentual de estabelecimentos de outras finalidades sobre o total de endereços urbanos – 2010	199
Figura 70 – Rua Monsenhor Soares, área central de Itapetininga	199
Figura 71 – Rua Lopes de Oliveira, área central de Itapetininga	199
Figura 72 – Unidade da rede de <i>fast-food</i> Habib’s, no centro de Itapetininga	200
Figura 73 – Vista parcial do Itapetininga Shopping Center	200
Figura 74 – Itapetininga: localização dos principais supermercados – 2011	201
Figura 75 – Itapetininga: setores censitários com maior concentração de estabelecimentos de saúde – 2010	202
Figura 76 – Itapetininga: densidade demográfica por setores censitários – 2010	203
Figura 77 – Vista parcial do Conjunto Habitacional Gramados I, característico de alta densidade de ocupação	204
Figura 78 – Contraste entre a ocupação do Jardim São Camilo e as áreas rurais do entorno	204
Figura 79 – Itapetininga: número de edificações em construção por setores censitários – 2010	205
Figura 80 – Itapetininga: principais áreas periféricas não atendidas pelo transporte público – 2010	207
Figura 81 – Itapetininga: vista da área central da cidade, com pouca expressividade do processo de verticalização	208
Figura 82 – Caraguatatuba: evolução da expansão territorial urbana	215
Figura 83 – Caraguatatuba: número de domicílios de uso ocasional por setores censitários – 2010 ..	217
Figura 84 – Caraguatatuba: renda média do responsável pelo domicílio por salários mínimos, segundo os setores censitários – 2010	220
Figura 85 – Caraguatatuba: densidade demográfica por setores censitários – 2010	221
Figura 86 – Vista parcial dos bairros Casa Branca e Olaria	221
Figura 87 – Vista parcial do bairro Perequê Mirim	221
Figura 88 – Caraguatatuba: uma das portarias do Condomínio Costa Verde Tabatinga	222

Figura 89 – Caraguatatuba: número de edificações em construção por setores censitários – 2010 ...	224
Figura 90 – Caraguatatuba: vista simulando três dimensões da planície da bacia do Rio Juqueriquerê	225
Figura 91 – Localização da UTGCA e do Serramar Shopping	227
Figura 92 – Croqui com o novo traçado previsto para a SP-099 (rodovia dos Tamoios)	227
Figura 93 – Caraguatatuba: percentual de atividades de outras finalidades em relação ao total de endereços urbanos, por setores censitários – 2010	228
Figura 94 – Caraguatatuba: número de estabelecimentos de saúde por setores censitários – 2010 ...	230
Figura 95 – Caraguatatuba: zoneamento do setor sul da área urbana com o futuro traçado do contorno viário	231
Figura 96 – Vale do Paraíba e Litoral Norte: deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo - 2000	233
Figura 97 – Cultura do café e vias férreas às vésperas da crise de 1929	238
Figura 98 – Croqui da ocupação inicial do núcleo de Assis	239
Figura 99 – Assis: evolução da expansão territorial urbana (1930-2011)	240
Figura 100 – Assis: renda média do responsável pelo domicílio por setores censitários – 2010	244
Figura 101 – Vista da entrada do Residencial Renascense, Assis-SP	244
Figura 102 – Vista da entrada do Residencial D’Ville, Assis-SP	245
Figura 103 – Vista da entrada do Residencial Esmeralda Park, Assis-SP	245
Figura 104 – Vista parcial de conjunto habitacional em implantação no setor sudoeste da cidade de Assis-SP	246
Figura 105 – Assis: densidade demográfica por setores censitários – 2010	247
Figura 106 – Assis: número de edificações em construção por setores censitários – 2010	249
Figura 107 – Vista aérea do loteamento Portal de São Francisco, setor oeste de Assis-SP	250
Figura 108 – Anúncio de lançamento do empreendimento Mont Blanc Club, Assis-SP	250
Figura 109 – Assis: proporção de estabelecimentos de outras finalidades por setores censitários - 2010	252
Figura 110 – Assis: número de estabelecimentos de saúde por setores censitários – 2010	253
Figura 111 – Assis: localização dos principais supermercados (2012)	254
Figura 112 – Assis: zonas de expansão urbana e de transição do perímetro urbano, 2010	255
Figura 113 – Birigui: expansão territorial urbana (1913-2010)	262
Figura 114 – Birigui: localização das indústrias de calçado – 2011	266
Figura 115 – Birigui: planta de uso do solo urbano	268
Figura 116 – Birigui: localização dos espaços residenciais fechados e dos principais conjuntos habitacionais	270
Figura 117 – Birigui: renda média do responsável pelo domicílio por setores censitários – 2010 ...	272
Figura 118 – Birigui: densidade demográfica por setores censitários – 2010	273
Figura 119 – Birigui: número de edificações em construção por setores censitários – 2010	274
Figura 120 – Vista da Rua Natal Masson, no Residencial Simões	275
Figura 121 – Vista parcial do Residencial Jandaia II	275
Figura 122 – Vista parcial do empreendimento Alto do Silvares, no início de sua implantação..	275
Figura 123 – Vista parcial do empreendimento Alto do Silvares, no período de divulgação e comercialização	275
Figura 124 – Localização do empreendimento Alto do Silvares, Birigui-SP	276
Figura 125 – Birigui: percentual de estabelecimentos de outras finalidades no total de endereços urbanos – 2010	277
Figura 126 – Birigui: localização de estabelecimentos de saúde por setores censitários – 2010.	278
Figura 127 – Birigui: localização dos principais supermercados da cidade – 2010	279
Figura 128: Birigui e entorno: deslocamentos por motivos de trabalho ou estudo, 2000	281
Figura 129 – Área urbana da aglomeração urbana de Araçatuba	282

Lista de quadros

Quadro 1 – Classificação dos centros urbanos segundo o REGIC, a Emplasa e Tipologia das Cidades	99
Quadro 2 – Características consideradas para a seleção dos centros urbanos analisados na pesquisa	108
Quadro 3 – Quadro síntese das principais características verificadas nos centros urbanos analisados na pesquisa	285

Lista de tabelas

Tabela 1- Estado de São Paulo: grau de urbanização segundo as Regiões Administrativas e Regiões Metropolitanas (1980-2010)	87
Tabela 2 – Estado de São Paulo: distribuição da população por Regiões Administrativas (1980-2010)	88
Tabela 3 - Estado de São Paulo: Produto Interno Bruto – PIB segundo as Regiões Administrativas e Regiões Metropolitanas (1999-2009 - Em milhões de reais correntes)	89
Tabela 4 – População urbana dos municípios paulistas com aproximadamente 100 mil habitantes	101
Tabela 5 – Participação dos diferentes setores da economia no valor adicionado e nos empregos formais, por município	106
Tabela 6 – Itu: evolução da população total (1872-2010), urbana e rural (1940-2010)	125
Tabela 7 – Assis, Birigui, Caraguatatuba, Itapetininga e Itu: proporção de domicílios particulares permanentes de uso ocasional em relação ao total de domicílios, 2010	136
Tabela 8 – Itu e municípios do entorno: número de deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo, 2000	173
Tabela 9 – Itapetininga: evolução da população urbana e rural	188
Tabela 10 – Caraguatatuba: evolução da população urbana e rural	218
Tabela 11 – Assis: evolução da população urbana e rural	248
Tabela 12 – Birigui: evolução da população urbana e rural	263

Lista de gráfico

Gráfico 1 - Cidades paulistas de porte médio: correlação entre população urbana e área urbanizada, 2000	102
---	-----

RESUMO:

O estudo das formas urbanas tem se apresentado como um importante ponto de partida para se compreender diferentes processos e fenômenos que estão atrelados às transformações em curso no espaço urbano. Diferentes áreas do conhecimento científico tratam do estudo das formas com abordagens que tanto possuem especificidades quanto complementaridades. Na Geografia, há estudos que abordam esse tema a partir de análises pautadas na representação dos elementos constituintes da morfologia, como o plano e a sua evolução; as relações do plano com o sítio urbano; a fisionomia urbana; a densidade da ocupação, a identificação de áreas morfologicamente homogêneas; a heterogeneidade das formas. Há, também, estudos que tomam a análise das formas urbanas como uma investigação que remete ao estudo da paisagem, com foco nos conteúdos culturais, sociais e políticos que irão se manifestar em formas espaciais, tanto quanto nas representações a partir delas construídas, baseadas em perspectivas históricas, econômicas, sociais ou culturais. Isso se deve à influência das diferentes correntes teórico-metodológicas que, direta ou indiretamente, contribuíram (ou contribuem) nas abordagens referentes à morfologia urbana. Considerando-se que o estudo das formas urbanas é relevante para se compreender a dinâmica das transformações espaciais, neste trabalho realizamos uma discussão sobre diferentes abordagens teóricas que contemplam aspectos ligados à produção do espaço urbano e estruturação da cidade. Embora o termo morfologia urbana compareça associado à análise da forma e daquilo que pode ser apreendido a partir do empírico, é preciso considerar que seu significado não se limita apenas a esta dimensão, uma vez que é a forma a concretização de um processo. Partindo-se desta perspectiva, realizamos um estudo das formas urbanas complementado com elementos característicos de uma análise da estruturação de um conjunto de cidades de porte médio, sendo elas: Assis, Birigui, Caraguatatuba, Itapetininga e Itu, localizadas no Estado de São Paulo. Desenvolvemos um conjunto de procedimentos metodológicos que contemplou o levantamento de dados primários e secundários, que permitiram não só uma análise das formas, mas também dos processos e conteúdos que constituem a morfologia. Os resultados obtidos mostram que as lógicas e interesses inerentes ao processo de produção do espaço têm levado à constituição de formas urbanas associadas a uma estrutura cada vez mais complexa no que se referem aos conteúdos, usos e configuração territorial, mesmo considerando-se cidades de porte médio de diferentes contextos regionais. Isto porque se constatou, principalmente nas últimas décadas, fortes tendências à dispersão por meio de áreas urbanas cada vez mais distantes e descontínuas territorialmente em relação ao centro tradicional, além de transformações atreladas aos usos e conteúdos, como é o caso da diferenciação social e espacial, no âmbito dos novos conteúdos das periferias. Embora se observem certas especificidades em relação à dispersão ou constituição de discontinuidades territoriais, à variação da densidade demográfica, às diferenciações socioespaciais etc., as lógicas que permeiam tais dinâmicas são semelhantes, inerentes aos interesses envolvidos no processo de produção do espaço urbano. Diante disso, evidencia-se a necessidade de se apreender também as articulações de diferentes escalas geográficas, pois em muitas situações há uma imbricação entre fenômenos e processos urbano-regionais e intraurbanos. A análise mostrou a importância de se abordar os diferentes contextos históricos e espaciais no âmbito da morfologia urbana, reforçando-a como um importante caminho para se compreender as transformações que ocorreram e que ainda se encontram em curso no espaço urbano, uma vez que evidencia, em associação ao estudo da estrutura urbana, os processos que atuam na dinâmica espacial e temporal.

Palavras-chaves: Produção do espaço urbano; Morfologia urbana; Estruturação da cidade; Forma urbana; Cidades de porte médio; Estado de São Paulo.

ABSTRACT:

The study of urban forms has emerged as an important starting point for understanding different processes and phenomena that are linked to ongoing transformations in urban space. Different areas of scientific knowledge have dealt with the study of urban forms, from perspectives that show specificity as complementarities. In geography, there are studies that address this theme from analyzes based on the representation of the constituent elements of morphology, such as the plan and its evolution; the relationships of the plan with the urban site, the urban physiognomy, the density of occupation, the identification of morphologically homogeneous areas, the heterogeneity of the forms. There are also studies that take the morphology analysis as a research that refers to the study of landscape, with a focus on contents as cultural, social and political. that will manifest in spatial forms and representations constructed from them, based on perspectives as historic, economic, social or cultural. This is due to the influence of different theoretical and methodological currents that directly or indirectly contributed (or contribute) to urban morphology approaches. Considering that the study of urban forms is relevant to understanding the dynamics of spatial transformations, this thesis conducted a discussion of different theoretical approaches, aspects linked to the production of urban space and structure of the city. Although the urban morphology term to be associated with analysis of form and what can be catch from the empirical, we must consider that their meaning is not limited to this dimension, because the form is the configuration of a process. Starting from this perspective, we conducted a study of urban forms complemented with elements characteristic an analysis of the structuring of a series of medium-sized cities, which are: Assis, Birigui, Caraguatatuba, Itapetininga and Itu, in the São Paulo State. We developed a set of methodological procedures which included the raising of primary and secondary data, which allowed an analysis of the forms, but also the processes and contents that constitute the morphology. The results show that the logics and interests inherent in the process of urban space production have led to the formation of urban forms associated by urban structure increasingly complex with regard to content, uses and territorial configuration, even considering medium-sized cities in different regional contexts. All because we found, especially in recent decades, strong tendencies to spread through urban areas more distant and discontinuous in relation to the traditional central area, as well transformations linked to the uses and contents, as is the case of spatial and social differentiation within the new contents of peripheries. Although there are certain specifics in relation to urban sprawl or formation of territorial discontinuities in urban areas, the variation of demographic density, the socio-spatial differentiation etc., the logics that underlie these dynamics are similar, inherent to the interests involved in the production of urban space. Like this, there is an evident the need to comprise also the integrations of different geographical scales, because in many situations there is an overlap between urban-regional and intra-urban phenomena and processes. The analysis showed the importance to approach the different historical and space contexts within the urban morphology, reinforcing it as an important way to understand the changes that have occurred and is occurring in the urban space, because this perspective, in association with study of urban structure, the processes that act in spatial and temporal dynamics.

Key-words: Production of urban space; Urban morphology; Structuration of the city; Urban form; Medium-sized cities; State of São Paulo.

APRESENTAÇÃO

As diferentes configurações territoriais urbanas verificadas nas várias cidades brasileiras na atualidade, cada uma delas inseridas em contextos socioespaciais específicos, nos quais a presença ou ausência de certas características comparecem como aspectos que dão similaridades ou dissimilaridades a cada centro urbano, sempre nos despertou atenção no sentido de analisá-las e compreendê-las, face aos interesses e lógicas que perpassam pelo processo de produção do espaço urbano.

Em cada centro urbano, ou ainda, em determinados setores da cidade, frente às especificidades locais e regionais, é possível observar, em alguns casos, áreas urbanas territorialmente descontínuas e dispersas e, em outros, mais compactas e contínuas, ou mesmo uma mescla dessas configurações. Isso é evidente em várias cidades brasileiras, principalmente nas cidades de maior porte demográfico ou com alto grau de complexidade em relação aos papéis e funções urbanas.

Estes apontamentos iniciais nos levaram à escolha da morfologia urbana para se analisar as transformações verificadas nas configurações territoriais das cidades.

Ao nos depararmos com diferentes cidades de menor porte demográfico, fora do contexto metropolitano, procuramos atentar para as configurações urbanas verificadas nestes centros urbanos, inseridos em contextos regionais específicos. Como o tamanho populacional não se constitui em parâmetro único para as análises, embora seja um importante ponto de partida, passamos a observar que um conjunto de cidades cuja população encontra-se situada no patamar de 100 mil habitantes vinha apresentando mudanças expressivas no que se refere às configurações territoriais e as funções urbanas no âmbito regional. E esse ponto de partida foi considerado a partir da realidade da rede urbana paulista, composta por um conjunto denso e complexo de centros urbanos.

Considerando-se esse panorama, surgiram questionamentos acerca das transformações em curso nas cidades situadas nesse patamar demográfico, tanto em relação à dimensão (populacional e territorial) quanto nas funções urbanas e níveis de centralidade no âmbito regional. Diante disso, a preocupação inicial da pesquisa caminhava para duas frentes de trabalho: primeira, focada na análise da morfologia urbana, para se compreender essas novas configurações territoriais e; segunda, voltada para a compreensão do contexto regional no qual se inserem as cidades. Concordamos que “há articulação entre a

morfologia da cidade, que denuncia processos de reestruturação e de produção de novas centralidades, e o desenho que se pode estabelecer a partir dos diversos fluxos componentes da rede urbana” (WHITACKER, 2007, p.2). Neste mesmo sentido, Sposito (2011, p.137) afirma que o “conceito de morfologia urbana, embora próprio para a escala do espaço urbano, pode ser adotado para a escala interurbana”.

Esta abordagem, embasada na importância de se considerar a articulação das escalas intra e interurbana para se compreender as transformações verificadas nestas cidades, procurou sustentar o desenvolvimento da pesquisa ora apresentada, mesmo dentro dos limites impostos pelas dificuldades existentes nesta perspectiva. Embora a articulação dessas escalas seja fundamental, existem ainda desafios a serem superados tanto no que se refere à abordagem teórica, mas também na análise empírica como, por exemplo, na obtenção de dados frente aos sistemas de levantamento de informações que fragmentam o recorte territorial dentro dos limites político-administrativos. Mesmo assim, acreditamos que o esforço despendido nesse sentido trouxe resultados significativos, ao relacionar, por exemplo, determinadas características da morfologia urbana à dinâmica e às especificidades regionais. Cabe ressaltar que ainda no âmbito da segunda perspectiva, atrelada ao contexto regional, procuramos abordar a questão das interações espaciais, principalmente em relação aos deslocamentos pendulares, uma vez que, em alguns centros urbanos, constituiu-se em variável importante para se compreender a constituição de novas formas espaciais urbanas.

No entanto, mesmo considerando-se essas duas frentes iniciais de trabalho, a pesquisa acabou concentrando um foco maior na primeira perspectiva, ou seja, na análise da forma urbana. Isto decorre da preocupação inicial que se teve em compreender as diferentes configurações territoriais urbanas, o que concentrou as atenções na morfologia, mas sem deixar de considerar também as dinâmicas que transcendem os limites da cidade.

Considerando-se, portanto, esta abordagem, a pesquisa procurou empreender uma análise no âmbito da morfologia urbana de um conjunto de cidades de porte médio, inseridas em diferentes contextos regionais, embora todas localizadas no Estado de São Paulo. O porte em questão pautou-se no patamar de 100 mil habitantes, pois no âmbito da rede urbana paulista, é expressiva a presença de centros urbanos desta faixa demográfica que parecem, num primeiro momento, não se enquadrar nem no grupo das pequenas cidades, nem no conjunto das cidades médias consideradas como polos regionais. Cabe

ênfatizar que não é nossa intenção classificar as cidades em questão em pequenas, médias ou grandes, até porque consideramos que a simples distribuição em classes não traz resultados suficientes para a análise. Muitos outros aspectos atrelados às dinâmicas de estruturação urbana e da cidade têm peso significativo, tornando a delimitação por meio do tamanho populacional insuficiente. Assim, mesmo cientes de que o critério demográfico não seja suficiente para explicar ou compreender a complexidade que caracteriza essas cidades, este recorte foi definido como um parâmetro inicial, considerando-se que cada vez mais centros urbanos deste porte passam a se destacar no âmbito da estruturação e reestruturação urbana e da cidade.

Em uma rede urbana densa e complexa como a paulista, a presença de cidades que se enquadram nesse patamar demográfico chama atenção a partir de distintas situações: algumas se configuram como importantes polos regionais; outras, apesar do porte, desempenham poucas funções regionais; ou ainda, outras “disputam” a influência regional com centros maiores e mais importantes. No que se refere à configuração da forma urbana, verificam-se cidades com áreas urbanas mais compactas, outras mais dispersas, contínuas ou descontínuas territorialmente, ou, até mesmo, conformando aglomerações urbanas ou apresentando tendências nesse sentido. Somam-se ainda a estes aspectos as especificidades regionais e locais, abrangendo inclusive elementos que influenciam na origem dos primeiros núcleos urbanos até os dias atuais, como sítio, posição e situação.

É neste contexto, portanto, que cidades como Assis, Birigui, Caraguatatuba, Itapetininga, Itu, entre outras, despertaram interesse no sentido de compreender as suas atuais configurações territoriais urbanas a partir das lógicas e interesses que permeiam a produção do espaço. Além dos centros urbanos citados anteriormente, muitos outros também se enquadram no patamar demográfico em questão, situando-se, inclusive, em contextos regionais bastante diferenciados.

No entanto, frente ao grande número de casos e a complexidade da tarefa de contemplar todos eles, foi preciso estabelecer um recorte para viabilizar os levantamentos empíricos. Assim, selecionamos cinco cidades que, a nosso ver, são representativas da diversidade de casos e situações existentes no Estado de São Paulo. Posteriormente, ao longo deste trabalho, procuraremos justificar a escolha destas cidades.

Portanto, o objetivo do trabalho foi compreender como as transformações e as diferentes configurações territoriais urbanas têm se manifestado no conjunto de cidades situadas no patamar demográfico em discussão. Na realidade, como apresentaremos no decorrer do trabalho, o porte demográfico aproximado pode esconder diferenças expressivas na configuração territorial que, por sua vez, se relaciona com outros aspectos da cidade como, por exemplo, em relação às desigualdades socioespaciais, localização das atividades econômicas ou densidade demográfica. Como corolário deste esforço, esperamos poder contribuir para o estudo das Cidades Médias, permitindo que elementos que identificamos nas cidades de porte médio aqui estudadas possam ser comparados ou confrontados com outros, auxiliando no contínuo trabalho de se estabelecer relações entre o geral e o específico.

A análise dessas configurações territoriais urbanas sustenta-se no âmbito do processo de produção do espaço, uma vez que os diferentes elementos que constituem a morfologia urbana são resultantes das ações e interesses de determinados agentes. Sobre o assunto, Gottdiener (2010, p.195) ressalta que, na perspectiva crítica, “as formas do espaço de assentamento são produzidas pelas forças sócio-estruturais dominantes que controlam a sociedade”.

Por isso, o entendimento da constituição das distintas formas espaciais demanda, necessariamente, a compreensão das transformações ao longo do tempo, segundo as ações e os interesses dos diferentes agentes.

Neste contexto, nossa preocupação centrou-se na busca de um caminho teórico e metodológico que permitisse analisar e refletir sobre as atuais formas urbanas frente ao processo histórico que as constituiu, bem como as lógicas que as reconfiguram em período contemporâneo. Para tanto, consideramos importante abordar e aprofundar o conceito de morfologia urbana, incluindo a perspectiva que contempla as lógicas de produção do espaço a partir da compreensão de duas perspectivas analíticas: uma baseada na compreensão da dinâmica temporal, ou seja, histórica; e outra pautada na análise da forma.

A partir desta delimitação temática e empírica, conjugada ao caminho teórico e metodológico anteriormente apresentado, procuramos focar a morfologia urbana em um conjunto de cidades paulistas de porte médio. Essa análise foi pautada em um levantamento histórico da origem das cidades estudadas, na evolução de suas formas urbanas ao longo da história e nos conteúdos e características atuais. Para tanto, além de

pesquisa bibliográfica e documental, foi levantado um conjunto de dados estatísticos e material cartográfico, bem como a realização de trabalhos de campo, com várias finalidades.

Os resultados desta pesquisa são apresentados a seguir, organizados em quatro partes principais. Inicialmente, apresentamos uma discussão teórica sobre morfologia urbana e as temáticas relacionadas que norteiam esta pesquisa. Em seguida, tratamos de uma contextualização das cidades de porte médio em questão, a partir da compreensão dos aspectos históricos e regionais no âmbito da formação socioespacial. Na terceira parte abordaremos os resultados empíricos, a partir das análises e interpretações realizadas nas cidades analisadas por meio de dados primários e secundários, entrevistas, material cartográfico e levantamentos em geral. Por fim, baseando-se nos resultados alcançados, estabelecemos alguns encaminhamentos para a discussão, contemplando a questão da morfologia urbana e a análise das cidades de porte médio, para assim tecer algumas considerações finais, que, num recomeço, podem abrir caminho para futuros debates.

1. INTRODUÇÃO

Frente às constantes transformações que vivenciamos cotidianamente nas cidades, o espaço urbano tem ganhado uma complexidade cada vez maior e, conseqüentemente, demandado novos olhares e abordagens para a compreensão dessa realidade.

Nesse contexto de desafios que se tem posto aos pesquisadores diante das transformações no espaço urbano, consideramos fundamental o aprofundamento do debate teórico e a realização de estudos empíricos para tentar contribuir nesta análise. A partir deste balizamento inicial passamos a refletir sobre possíveis caminhos teóricos e metodológicos para se compreender lógicas e interesses presentes no processo de produção do espaço. Ressaltamos que a produção do espaço urbano é considerada como um processo e, portanto, a partir das complexas relações que se expressam para além das formas espaciais. Como já abordado por Gottdiener (1997), para se compreender a organização espacial contemporânea, é preciso contemplar a dimensão social atrelada às lógicas de produção/reprodução do espaço, não se restringindo apenas às configurações da forma.

Para a discussão sobre morfologia urbana, é preciso levar em consideração a produção do espaço em seu sentido amplo, como apresenta Carlos (2011, p.62), ao considerá-la “como ato de produção da vida em todas as suas dimensões”. Para a autora:

[...] a noção de *produção* traz questões importantes: seu sentido revela os conteúdos do processo produtivo, os sujeitos produtores, os agentes da produção material do espaço, as finalidades que orientam essa produção no conjunto de determinada sociedade, bem como as formas como é apropriada. Essa produção distingue-se das outras em seu significado e apresenta novas implicações. Se ela tem por conteúdo as relações sociais, tem também uma localização no espaço. Dessa forma, há produção do espaço e produção das atividades no espaço, portanto, as atividades humanas se localizam diferencialmente no espaço, criando uma morfologia (CARLOS, 2011, p.62).

Para além da localização, deve-se focar os conteúdos do processo produtivo que, por sua vez, ocorre segundo determinados contextos e interesses dos agentes envolvidos. A produção do espaço urbano deve ser apreendida enquanto processo que, segundo Corrêa (2011, p.43), “é consequência da ação dos agentes sociais concretos, históricos, todas de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da

sociedade”. Assim, essa relação de convivência e de conflitos entre os distintos contextos da produção do espaço entendida no âmbito de um processo em sentido amplo leva à conformação de formas espaciais diversas e variadas.

Consideramos, portanto, esta perspectiva de produção do espaço como via fundamental para a análise morfológica, contemplada tanto a partir de seu sentido amplo, como apresentado por Carlos (2011), assim como por meio dos conflitos e da simultaneidade das ações dos diferentes agentes, conforme abordado por Corrêa (2011).

O espaço urbano, apreendido tanto a partir da escala da rede urbana quanto da cidade, apresenta características cada vez mais complexas considerando-se sua configuração espacial, as diferenciações socioespaciais e os diversos conteúdos que o compõem. Para se compreender esse conjunto de aspectos que caracterizam o espaço urbano atual, faz-se necessário levantar e refletir sobre o processo histórico que fundamentou as lógicas da produção. Enquanto processo, a produção do espaço deve ser considerada a partir das dimensões histórica e espacial. Assim, considerando-se a relação dialética existente entre forma, função, estrutura e processo, tomamos a morfologia urbana como um possível caminho para se englobar forma e conteúdo.

Nesse sentido, não confundimos a morfologia urbana com uma visão restrita de descrição das formas. Estas são tomadas tanto como um ponto de partida para a análise, como um ponto de chegada, como já escrevera Capel (2002). Dessa maneira, compreendemos que a análise das formas espaciais engloba elementos para além da forma em si.

Em função da intensificação do processo de urbanização em diferentes regiões e países, há diversos casos e situações que podem ser abordados, desde as grandes áreas metropolitanas fortemente vinculadas à dinâmica global, até as pequenas cidades dispersas no território. Neste ponto, ressaltamos que não defendemos a ideia de uma hierarquia urbana rígida, uma vez que até mesmo as pequenas cidades podem estar vinculadas fortemente à dinâmica global. Busca-se, nesse caso, apenas ilustrar a ampla diversidade de situações que podemos encontrar em relação aos centros urbanos que compõem a rede urbana brasileira.

A dimensão dos processos que caracterizam a produção do espaço urbano nas grandes cidades pode se diferenciar daquela verificada em cidades de menor porte, sendo que estas últimas, no atual contexto de articulação de escalas, podem estar inseridas

diretamente em uma dinâmica nacional ou mesmo global. Desse modo, temos um conjunto de realidades muito distintas e inúmeras combinações de contextos espaciais e temporais, ampliando-se as possibilidades de recortes empíricos territoriais para a análise.

Essa complexidade e variedade de situações demanda o estabelecimento de um recorte territorial para a análise em questão. Neste estudo, delimitamos como recorte territorial um conjunto de cidades de porte médio da rede urbana paulista. Tal recorte se justifica pelo fato de que, nas últimas décadas, muitas cidades de porte médio têm se destacado no âmbito da rede urbana, seja por sua dimensão demográfica ou pelo conjunto de funções urbanas e papéis regionais que passam a desempenhar. No Estado de São Paulo, por exemplo, há vários centros urbanos com estas características.

Ao mesmo tempo em que tais mudanças ocorrem, difundem-se os estudos e pesquisas que tratam das cidades desse porte, inclusive no âmbito da construção conceitual de Cidade Média. É neste contexto que se inserem diversos estudos que tratam deste tema, desde os pioneiros, como aqueles realizados por Lajugie (1973) e Amorim Filho (1973), como também os mais recentes, desenvolvidos por Andrade e Serra (2001), Costa (2002), Amorim Filho e Sena Filho (2005), Sposito, Sposito e Sobarzo Miño (2006), Sposito (2007), Sanfeliu e Sposito 2009, entre outros, por meio de abordagens e perspectivas variadas. Em linhas gerais, consideramos que a ideia de *cidade média* contempla um conjunto de características que vai além do critério demográfico, o que o diferencia do termo *cidade de porte médio*. Entre as características a serem consideradas, destacam-se a diversidade e complexidade das funções urbanas, bem como os papéis regionais desempenhados em diferentes escalas¹.

No Estado de São Paulo, por exemplo, há vários centros urbanos, como Assis, Birigui, Bragança Paulista, Catanduva, Guaratinguetá, Itapetininga, Itu, Jaú, Ourinhos, entre outros, com tamanho demográfico em torno de 100 mil habitantes, que desempenham papéis regionais importantes frente ao conjunto de funções urbanas que apresentam, mas que não são considerados como cidades médias, embora neles sejam observadas mudanças relevantes em suas formas e estruturas urbanas.

Com o estudo desse conjunto específico de centros urbanos pretendemos contribuir para as discussões teóricas e conceituais sobre Cidades Médias, uma vez que a

¹ Não é nosso objetivo, neste momento, aprofundar a discussão sobre o conceito de cidade média. Sobre o assunto, recomendamos as obras anteriormente mencionadas.

análise das formas espaciais urbanas e da estruturação urbana pode trazer elementos importantes no sentido de qualificar esse debate para além do porte populacional.

Cientes de que o critério demográfico não se constitui em fator determinante, consideramos este recorte inicial como um primeiro ponto de partida para se estabelecer a seleção das cidades que foram analisadas nesta pesquisa. Assim, a partir desse balizamento, realizamos um levantamento de outras variáveis para a caracterização dos centros urbanos de porte médio. Consideramos que mesmo em uma rede urbana estruturada a partir de dinâmicas e processos semelhantes, ou seja, de uma mesma formação socioespacial, há diferenças significativas entre as cidades e sua inserção regional. Por isso, foram selecionados centros urbanos localizados em diferentes regiões do estado de São Paulo e em contextos e situações geográficas distintas. A partir do primeiro indicador demográfico, e após pesquisas empíricas preliminares, identificamos posições-tipo para a seleção das cidades analisadas².

Estas posições-tipo foram definidas considerando-se: a) tamanho demográfico; b) sítio, situação e posição geográficas; c) nível de centralidade; d) particularidades da formação socioespacial; e) presença ou não de processos de aglomeração; f) configuração territorial urbana. Ao final, chegamos a um conjunto composto por cinco cidades: Assis, Birigui, Caraguatatuba, Itapetininga e Itu. Foi este recorte empírico que abordamos a partir da morfologia urbana e de aspectos ligados à estruturação da cidade.

Como já enfatizado anteriormente, no campo teórico-metodológico, existem vários caminhos que podem ser trilhados no que se refere às pesquisas sobre o espaço urbano. Neste vasto conjunto de possibilidades, procuramos explorar e discutir a morfologia urbana e a estrutura da cidade, apresentando-as como um importante caminho para se apreender complexas dinâmicas concernentes à produção do espaço urbano. Esta escolha se embasa, como já enfatizado anteriormente, na perspectiva de se analisar as formas e processos espaciais de maneira conjunta, sem desconsiderar dimensões fundamentais ligadas à formação socioespacial e aos conteúdos que caracterizam a cidade. Sposito (2011, p.137), por exemplo, destaca a necessidade de revalorizar o conceito de morfologia urbana no “sentido da articulação entre as formas, os processos e as lógicas que ensejam as dinâmicas de estruturação” e que possibilita compreender tais relações.

² As cidades escolhidas e a justificativa da seleção dos centros urbanos analisados nesta pesquisa são apresentadas mais adiante, especificamente no capítulo 3.

Mas este caminho se justifica também pela observação e constatação, além da configuração, nas últimas décadas, de formas urbanas cada vez mais complexas, inclusive em cidades de porte médio, o que torna a análise morfológica importante. Por isso, intentamos, inicialmente, estabelecer um referencial sobre morfologia urbana por meio das contribuições de diferentes autores.

Essa perspectiva de análise morfológica se torna importante à medida que, para além das formas, a abordagem passa a contemplar os conteúdos e os processos que caracterizam o espaço urbano atual, principalmente frente a dinâmicas atreladas às dispersão urbana, descontinuidades territoriais e desigualdades socioespaciais.

Essa preocupação em compreender as formas espaciais urbanas não negligenciou a escala interurbana, até porque certas dinâmicas e processos de estruturação da cidade estão diretamente relacionadas com a estruturação urbana no âmbito da rede e suas formas espaciais só podem assim ser apreendidas. Isto porque consideramos fundamental levar em consideração a dinâmica das interações espaciais que, em muitos casos, apresenta relação direta com a constituição ou reconfiguração da forma urbana.

Embora se verifiquem desafios e limites para se articular as escalas intra e interurbana, tal abordagem é necessária para a apreensão das dinâmicas atreladas ao processo de produção do espaço urbano e, conseqüentemente, à morfologia urbana. É neste sentido que, por exemplo, Corrêa (2011) aborda a produção do espaço tanto na escala da rede urbana quanto do espaço intraurbano; Sposito (2004 e 2007) propõe a análise da articulação entre reestruturação da cidade e reestruturação urbana; ou ainda, Sposito (2011) trata da relação entre situação geográfica e morfologia urbana.

Portanto, considerando-se a articulação das escalas intra e interurbana, abordaremos neste trabalho a análise das formas espaciais urbanas, dada a sua importância para a compreensão dos diferentes processos e dinâmicas urbanas por meio da integração entre formas, processos e interesses que repercutem na lógica da produção do espaço urbano.

Para iniciarmos este trabalho, abordaremos, a seguir, uma discussão teórica e conceitual sobre morfologia urbana. Trataremos também dos diferentes elementos que compõem a análise morfológica, tais como sítio urbano, usos, funções e as lógicas que levam à configuração das formas espaciais. Pretendemos, com isso, reunir elementos que sustentem nossa análise empírica.

2. MORFOLOGIA URBANA: ASPECTOS TEÓRICOS

Vários profissionais têm se dedicado ao estudo das cidades e do processo de urbanização: arquitetos, urbanistas, sociólogos, economistas, geógrafos, entre outros. Cada um, a partir de seus enfoques, métodos e procedimentos metodológicos, tem se debruçado sobre temáticas urbanas. Nesse contexto de múltiplas formas de análise, existem vários caminhos possíveis de serem trilhados para se compreender as transformações em curso no que se refere ao processo de urbanização.

Entre essas possibilidades, focamos a morfologia urbana. Sendo assim, torna-se necessário contextualizar a abordagem que utilizamos em relação a essa análise morfológica das cidades.

Diferentes áreas do conhecimento científico tratam do estudo da morfologia, porém, cada uma por meio de caminhos e abordagens específicas. Mesmo no caso da Geografia, há muitos estudos que tratam desse tema a partir de diferentes pontos de vista, desde análises pautadas na forma em si, por meio da utilização de modernas técnicas de geoprocessamento, por exemplo, até aquelas com foco nos conteúdos culturais, sociais, políticos etc., baseadas em perspectivas históricas, econômicas, semióticas, entre outras.

Isso se deve à influência de diferentes correntes teórico-metodológicas que, direta ou indiretamente, contribuíram (ou contribuem) nas abordagens referentes à morfologia urbana. Autores como Capel (2002) e Moudon (1997) chamam atenção para as distintas correntes que influenciaram nos estudos morfológicos sendo que cada uma trouxe, de uma forma ou de outra, uma contribuição para o tema.

Na Geografia, o estudo da forma espacial é fundamental para se compreender a dinâmica das transformações espaciais. Porém, para tanto, é preciso estabelecer um balizamento que circunscreva as abordagens referentes ao conceito de Morfologia Urbana. Nesse sentido, a seguir, contemplaremos uma discussão sobre esse conceito e abordagem a partir de diferentes concepções, relacionando-os com diferentes temas que julgamos importantes para esta análise.

2.1. Forma e morfologia urbana: iniciando o debate

Quando recorremos à acepção da palavra *morfologia*, inevitavelmente nos deparamos com a palavra forma. Inicialmente, cabe analisarmos o significado etimológico da palavra *morfologia*, ainda sem a adjetivação *urbana*. De acordo com o Dicionário Aurélio (2004), por exemplo, o termo *morfologia* significa “Tratado das formas que a matéria pode tomar”. Essa primeira aproximação ao tema é importante para que não confundamos o estudo da coisa (a morfologia) com a coisa em si (a forma).

Quando recorremos ao significado de morfologia para outras línguas³, essa vinculação também é evidente. Para o Oxford Dictionaries o termo *morphology* significa “the study of the forms of things, in particular”. Consultando-se os dicionários, vale destacar a vinculação do termo morfologia a dois campos específicos: a Biologia e a Linguística, mas sempre atrelado à análise da forma. O Dictionnaire Français Larousse, por exemplo, traz uma definição para morfologia ligada diretamente à Biologia: “Étude de la forme et de la structure externes des êtres vivants dans les différentes sciences biologiques”, à linguística: “Partie de la grammaire qui étudie les problèmes relatifs à la formation des mots ainsi qu'aux variations de leurs désinences”, além de outros significados mais gerais: “Synonyme de géomorphologie ; Étude de la quantité, de la forme, de la répartition et de la proximité des éléments d'une structure macro- ou micrographique”. Em todas as definições, fica evidente a vinculação do termo com a forma. Na língua espanhola, o termo morfologia também se encontra atrelada à Biologia, como mostra a definição do Diccionario de La Lengua Española da Real Academia Española (2009), que define o termo *morfología* como “parte de la Biología que trata de la forma de los seres orgánicos y de las modificaciones o transformaciones que experimenta”.

Essa relação do termo morfologia com as ciências biológicas denota que essa vinculação pode estar, ou pode ter estado atrelada, por exemplo, aos estudos urbanos e à forma de se compreender a morfologia urbana no âmbito de determinadas correntes e escolas. É comum nos depararmos com termos do tipo “organismos urbanos”,

³ Neste ponto, é preciso tratar desses termos com certa cautela, como já destacou Vasconcelos (2009) em relação aos problemas decorrentes da mudança de idiomas.

“regeneração urbana” ou abordagens em que as relações espaciais e temporais são ligadas às “forças seletivas, distributivas e acomodativas do meio ambiente” (MACKENZIE, 1925 *apud* CLARK, 1982, p.183), como na Ecologia Humana. É possível, por exemplo, estabelecer associações entre crescimento das cidades e fenômenos biológicos. Patrick Geddes (1994), por exemplo, em seu estudo sobre urbanismo e o crescimento das grandes cidades inglesas no início do século XX, traz contribuições importantes para o planejamento urbano a partir de uma visão interdisciplinar, apesar de sua formação em biologia. No que se refere à associação entre a análise das formas e processos biológicos, cabe citar o desenvolvimento do conceito de conurbação, referindo-se à mudança na morfologia urbana resultante do crescimento das grandes cidades industriais inglesas, proposto pelo mesmo autor.

Porém, como o próprio Geddes (1994) nos mostra, o importante é contemplar a visão interdisciplinar para se compreender as diferentes dinâmicas da cidade e do urbano. Uma análise da morfologia urbana, limitada apenas à contribuição da biologia, não pode trazer grandes avanços, uma vez que restringiria a análise às formas, sem um aprofundamento dos processos. Além disso, preocupar-se demasiadamente com a análise da forma a partir de fenômenos biológicos pode reduzir a idéia de morfologia apenas à forma em si, excluindo-se os processos históricos, sociais, políticos e econômicos.

Lefebvre (1999, p.110), por exemplo, ao abordar a importância da centralidade no âmbito do fenômeno urbano, ressalta que não podemos ficar restritos apenas à forma no “sentido habitual do termo, isto é, geométrico ou plástico” para se tratar somente da disposição espacial. Isto porque, para o autor, a centralidade dá conta de apreender “o movimento dialético” de constituição/desconstituição.

Nesse esforço de superar uma visão limitada e restrita de *forma*, Holanda et al. (2000, p.11) enfatizam que “falar em forma urbana ou espaço urbano remete, necessariamente, à abordagem dos processos de organização social na cidade a partir de suas características configurativas”. Isto porque a definição de *forma* circunscrita aos limites exteriores da forma em si é superada a partir do momento em que o termo vem acompanhado da adjetivação *urbana*, que traz consigo uma série de elementos atrelados ao processo de urbanização.

Essa preocupação em não limitar o significado de morfologia apenas à forma é fundamental para as análises feitas no âmbito da Geografia, principalmente quando nos

referimos à cidade e ao urbano no contexto da produção do espaço. Sobre o assunto, Sposito (2004b, p.65) já destacou que “o termo morfologia é designativo daquilo que se refere à forma, mas o conceito de morfologia urbana vai muito além da análise das formas urbanas em si, embora as contenha”.

Portanto, é preciso avançar para além da forma, principalmente quando *forma* comparece no sentido de *modo*, como destaca Serra (1987, p.51): “Com freqüência, os autores, principalmente na área das ciências sociais, empregam o termo *forma* no sentido de *modo*. Nos textos das áreas de arquitetura, da engenharia e das artes plásticas, *forma* refere-se à sua aparência externa”. Para estas situações, o autor utiliza-se das contribuições de Locke (1983) que designa o espaço circunscrito, ou seja, o contorno dos objetos, como *figura*, não contemplando os aspectos que vão além da forma.

Witherick, Ross e Small (2001, p.269), por meio da obra *A Modern Dictionary of Geography*, apresentam o termo *townscape* (paisagem urbana) numa acepção em que se enfatiza a análise da forma urbana. Os autores apresentam a seguinte definição para o termo *townscape*: “In essence, this is the urban equivalent of landscape and comprises the visible forms of the built-up area, particularly street plan and layout, architectural styles, land and building use”. Nesse caso, a análise da forma urbana é reforçada na perspectiva do estudo dos contornos dos objetos, ou seja, a forma em si. Assim, o foco se dá na observação da área construída, por meio das ruas e do plano urbano.

Sobre o assunto, Sposito (2004b) chama atenção para o fato do estudo da forma urbana remeter, freqüentemente, à apreensão da planta urbana e à elaboração de tipologias. Para a autora, tais estudos buscam:

classificar diferentes planos urbanos e reconhecer as formas que as cidades têm em função desses planos ou mesmo da ausência deles, quando a configuração resultante da disposição das vias e de outros espaços da cidade é desordenada e/ou resulta de um processo em que o desenho prévio ou o planejamento não ocorreu (SPOSITO, 2004b, p.65).

George (1983) e Beaujeu-Garnier (1997), por exemplo, tratam da forma e da extensão urbana por meio da análise dos planos urbanos, embora não fiquem restritos somente a elas. Segundo as tipologias dessas plantas (em quadrículas, radiocêntricas, lineares e flexíveis ou mistas), elas oferecem contribuições importantes para a compreensão da forma urbana. Porém, “le plan ne se résume pourtant pas en une simple géométrie” (RONCAYOLO, 1990, p.92), pois para este autor, ele deve permitir a

compreensão das diferentes etapas de crescimento e não ficar restrito apenas às fronteiras físicas, ou seja, ao que é imediatamente apreendido em cada momento específico da história.

A partir da análise da planta urbana e de suas formas, não podemos ficar restritos apenas à aparência momentânea dos objetos. A “planta da cidade é o resultado de sua história” (MERLIN, 1988, apud BEAUJEU-GARNIER, 1997, p.98), ou seja, como já destacou Capel (2002), a análise não pode se limitar apenas ao tecido urbano. Dessa maneira, a descrição e compreensão das formas abrem caminho para o aprofundamento da análise, permitindo progredir em direção ao exame da morfologia urbana.

Isto porque a ideia de *forma* na Geografia e, posteriormente, de *forma urbana*, vai muito além da simples observação das formas. O estudo das formas na Geografia parece ter suas bases na análise da paisagem que, mesmo se restringindo apenas à descrição do visível num primeiro momento, mostrou ser necessário buscar compreender, posteriormente, as dinâmicas e processos que levaram à configuração da forma em questão. Dolfuss (1983, p.13), por exemplo, ao tratar da análise da paisagem por parte dos geógrafos, destaca que “as formas decorrem dos dados do meio ambiente natural ou são conseqüências da intervenção humana que imprime seu selo no espaço”. Em outra perspectiva, Carlos (2004, p.35) destaca que:

a idéia de paisagem, na perspectiva geográfica, liga-se ao plano do imediato aquele da produção do espaço, analisado enquanto produto das transformações que a sociedade humana realiza a partir da natureza, num determinado momento do desenvolvimento das forças produtivas, sob múltiplas formas de uso, seja através da construção da moradia, do lazer, das atividades de trabalho.

Por isso, a observação da paisagem, por meio de suas formas, não se restringe necessariamente ao visível. Santos (1977, p.81) também chamou atenção para este aspecto afirmando que a Geografia “se interessou mais pela forma das coisas do que pela sua formação”⁴, sendo que o seu “domínio não era o das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas, mas o das coisas já cristalizadas, imagem invertida que impede de apreender a realidade e não se faz intervir a História”.

⁴ Ao estabelecer essa crítica, o autor propôs o conceito de formação socioespacial ao considerar também a dimensão espacial, como veremos mais à frente neste capítulo.

Assim, a concepção de forma deve contemplar aspectos para além da simples delimitação dos objetos, uma vez que é necessário compreender também *para quê, por quê, por quem e quando* em relação às formas resultantes no contexto do processo de produção do espaço, pois, como já destacou Roncayolo (1990), não há uma definição nítida em relação aos conceitos que abordam a análise da forma na perspectiva urbana. Para o autor, a “*paysage urbain n’a jamais été formulée avec rigueur (à la différence de la notion de paysage agraire)*” (RONCAYOLO, 1990, p.90). Ainda para o mesmo autor, a análise fica muitas vezes restrita apenas à forma, na “*constatation ou la mesure des volumes, dispositifs physiques, dessins architecturaux avec le sentiment ou la perception qu’en ont les habitants ou les visiteurs*”.

Apesar dessa imprecisão em relação à paisagem urbana, Pacione (2009) destaca que os estudos sobre a morfologia urbana não são recentes na Geografia Urbana e, ao longo dos anos, houve modificações em suas abordagens. Para o autor:

The study of urban morphogenesis or town-plan analysis has a long history in urban geography. Since its high-point in the 1960s the approach has been sidelined, despite the fact that in its more recent formulations it has sought to advance from description and classification of urban forms to analysis of the causal forces underlying changes in the pattern of urban land. (PACIONE, 2009, p.137)

Ou seja, para além das formas, passa-se a considerar também as forças que levam à alteração e/ou configuração de novas formas. O autor destaca ainda que “*these attempts to explore the backgrounds, motivations and actions of the major agents in the creation of town scapes at the local level represent a major advance on the earlier descriptive classifications of town plans*” (PACIONE, 2009, p.138). O foco importante para a Geografia está justamente no sentido de explorar essas origens, motivações e ações dos principais agentes que criam as formas espaciais urbanas, uma vez que, como destacou Roncayolo (1990, p.91), “*il existe une certaine logique des formes urbaines, qui n’est pas seulement inertie*”.

Se apreender a forma apenas a partir da forma em si não é suficiente, temos que reunir esforços no sentido de assimilar os conteúdos das formas. A discussão proposta por Harvey (1980) traz elementos importantes nesse sentido, quando trata das abordagens ligadas às formas espaciais e aos processos sociais, ambos necessários para a compreensão do espaço urbano. Santos (2006), por sua vez, aborda a relação forma-conteúdo na qual as

formas não existem por si só, pois apresentam conteúdos resultantes das dinâmicas e lógicas espaciais e temporais. Dessa forma, forma e conteúdo, juntos, têm papel ativo no movimento do todo social.

Feitas estas primeiras considerações a respeito da forma e de seus conteúdos, é importante destacar a necessidade da inter-relação e articulação entre as diferentes formas. Por exemplo, para além da análise da planta urbana, é preciso compreender o papel do sítio urbano e da situação. A articulação desses elementos abre caminhos mais favoráveis em direção a uma discussão sobre morfologia urbana.

2.2. Sítio e situação:

Sítio e situação são fundamentais para se compreender a morfologia urbana. Porém, é preciso diferenciar esses dois conceitos que, em muitos casos, são confundidos, o que nos propomos fazer a seguir.

2.2.1. Sítio urbano:

Ab'Saber (1957, p.15) considera o sítio urbano como “um pequeno quadro de relevo que efetivamente aloja um organismo urbano”. Nesse sentido, o sítio “representa o receptáculo territorial de um elemento no espaço” (DOLFUSS, 1973, p.18), portanto, é “definido como o quadro topográfico no qual se enraizou a cidade, pelo menos em suas origens” (GEORGE, 1983, p.37). Em relação a esse quadro topográfico ou natural, Reis Filho (1968, p.124) lembra que “vários são os aspectos a considerar na caracterização do sítio das povoações: natureza do solo, relevo, fontes de água para o consumo, cursos ou massas de água etc. O relevo, sobretudo, irá influir sobre a aparência do conjunto e dos edifícios e sobre o traçado”.

Sendo assim, a análise do sítio urbano deve considerar “a área de superfície compartimentada tipologicamente, a relação de contato entre o fenômeno urbano e a base física superficial, e a noção de localização” (SILVA, 1975, p.63). É neste contexto que os elementos naturais ligados ao relevo ou à hidrografia fazem parte do sítio urbano que, direta ou indiretamente, desempenham papéis importantes na configuração da forma

urbana e, conseqüentemente, na morfologia. Sposito (2004b, p.67) afirma que “(...) as formas espaciais pretéritas, naturais ou não, influenciam diretamente na configuração das formas urbanas”. Nesse contexto, em muitos casos, o sítio urbano pode se configurar como um aspecto importante no âmbito da constituição de determinadas formas atuais.

Portanto, quando nos referimos ao sítio urbano, estamos tratando, num primeiro momento, das formas naturais que influenciaram as ocupações humanas. No entanto, “Sendo o sítio urbano uma unidade geográfica natural à qual associa-se um processo humano de ocupação do solo, a definição leva em conta a tecnologia disponível, que se manifesta nas soluções efetivamente encontradas para os problemas locais” (SILVA, 1975, p.63).

O sítio urbano pode parecer um elemento menos importante, diante do avanço das técnicas ligadas à construção, terraplanagem e aterramentos. A superação de cursos d’água por meio da construção de túneis e pontes, ou mesmo, por meio da canalização e aterramentos são evidentes em várias cidades.

George (1983, p.38) lembra que a importância do sítio urbano “na configuração da cidade é conseqüência do papel que ele representou na história de seu desenvolvimento morfológico”. O sítio não deve, porém, ser apreendido apenas para compreender as origens da cidade, pois ao longo da História, possíveis limitações e potencialidades sempre se farão presentes diante do processo de expansão territorial urbana.

Amorim Filho (2007, p.71), ao analisar padrões fisionômicos de cidades mineiras, afirma que “não é tão difícil constatar que cidades localizadas em vales, encostas e planaltos de relevos mais acidentados apresentem morfologias e paisagens diferentes daquelas situadas em planícies ou em topografias apenas levemente onduladas”.

Ainda nesse aspecto, Beaujeu-Garnier (1997, p.83) dá exemplos de “sítios entrecortados por verdadeiros braços de mar” que “têm sido progressivamente ocupados, originando aglomerações retalhadas, freqüentemente policêntricas”, com dificuldades de comunicação, em decorrência das características do sítio. Podemos, ainda, destacar os casos recentes dos impactos gerados pelas intensas chuvas em áreas de relevo acidentado na região serrana do Estado do Rio de Janeiro, ou ainda, no Vale do Itajaí, no Estado de Santa Catarina, onde o sítio não favorece a ocupação humana, mesmo diante do avanço das técnicas. Na realidade, como destacou Serra (1987, p.57), “o desenvolvimento tecnológico

determina as formas espaciais não apenas porque participa da sua construção, mas também porque determina as necessidades a que elas pretendem atender”. Desse modo, não basta existir tecnologias avançadas que potencializam as possibilidades de ocupar determinado sítio urbano, caso não haja interesse do capital, pois, conseqüentemente, não se criará a demanda por estas novas técnicas.

Por envolver questões relativas às técnicas, aos interesses dos agentes e ao processo de apropriação/ocupação, a discussão de sítio urbano não se limita apenas aos elementos físicos. Em muitos casos, uma visão limitada de sítio urbano contribuiu, em alguns momentos, para que os estudos da Geografia Urbana tenham negligenciado esse aspecto importante em suas investigações. Por meio da morfologia urbana, que contempla também o sítio urbano, talvez se abra um caminho para que os aspectos naturais sejam compreendidos pelos estudos urbanos, não de forma isolada ou definidora das formas, mas a partir da articulação com a ação humana no âmbito da produção do espaço. O que se busca destacar é que o sítio não define nem explica tudo: retomando-se o exemplo das ocupações urbanas em relevos acidentados, é preciso considerar quais agentes, interesses e estratégias estão envolvidos no processo que levou tais moradores a ocuparem aquele sítio.

Ainda em relação ao sítio urbano e as formas naturais, cabe destacar que não podemos levar em consideração os extremos: o sítio não é um definidor único e exclusivo na configuração das formas urbanas, pois, nesse caso, estaríamos limitando a análise em um determinismo ambiental simplista. Por outro lado, como já ressaltou Serra (1987, p.56), “a crítica ao determinismo ambiental não deve levar à negação da importância da forma do espaço natural na determinação da forma do espaço urbano”. É importante, nesse sentido, estabelecer uma relação entre os diferentes elementos que levam à configuração da forma, sejam eles naturais ou sociais, de maneira articulada.

2.2.2. Situação urbana:

Situação “designa as condições gerais do meio em que uma cidade se insere” (BEAUJEU-GARNIER, 1997, p.76), ou seja, “depende do sistema de relações que o elemento mantém com outros elementos, estejam estes próximos ou distantes” (DOLFUSS, 1973, p.18). A situação contempla uma escala mais ampla, da posição de determinado centro urbano em relação ao seu entorno. Assim, George (1983) e Beaujeu-

Garnier (1997) chamam atenção para o papel da circulação no que se refere à comunicação e acesso. O conceito de situação, assim, relaciona-se à rede urbana.

Reis Filho (1969), apoiando-se nas considerações de Lavedan (1959), de que a situação geográfica “depende amplamente dos elementos naturais mas pode ser modificada, igualmente, pela ação dos homens”, pondera que “deve-se compreender que a significação de uma situação sofre alterações com o tempo, refletindo a dinâmica do processo ao qual se vincula” (REIS FILHO, 1969, p.122). Nossa concordância com este autor é parcial, pois, parece-nos que seria o conceito de posição geográfica que melhor traduziria a relação de um sítio urbano com elementos naturais, ou com influência destes, como a posição de uma cidade em relação a um rio, a um oásis, a uma serra, por exemplo. Mesmo a posição de uma aglomeração em relação a uma rota comercial, por exemplo, poderia ser melhor acolhida, em detrimento de um cento urbano em relação a outros centros urbanos.

A princípio, pode parecer desnecessário atrelar à morfologia urbana o conceito de situação ou posição. Porém, considerando-se o processo de urbanização a partir da articulação de escalas, esse elemento se torna relevante. A situação, vinculada aos sistemas de circulação (fluxos que irão, obviamente, ligar nós), pode ajudar a compreender a configuração de muitas morfologias urbanas, a partir das técnicas vigentes, do tipo de atividade econômica em destaque, ou ainda, o padrão de meio de transporte adotado. Cidades portuárias ou ribeirinhas, por exemplo, podem passar por reconfigurações em suas morfologias a partir da implantação de outros meios de transporte que venham superar o sistema hidroviário, redefinindo a situação e posição a partir das novas possibilidades de circulação. Além disso, a maior ou menor vinculação dos eixos de circulação a determinados casos em que se insere o núcleo urbano, pode impactar na maior ou menor expansão territorial da cidade ao longo de eixos.

Whitacker (2007a, p.4), reconhece alguns elementos na estruturação da cidade e da rede urbana que podem trazer outros elementos a essa discussão. Para o autor:

a forma e estrutura da cidade possuem correlações com o desenho da rede urbana e não se trata de característica exclusiva do atual momento da urbanização. No nível intra-urbano, tinha-se uma cidade mononuclear, com um único centro e, na rede, tinha-se a clássica hierarquia urbana dos centros principais aos centros secundários, suas hinterlândias e assim sucessivamente. Os fluxos intra e interurbanos possuem padrões formais semelhantes que redundam em desenhos semelhantes, pois são resultantes

de um mesmo processo socioeconômico, que organiza a produção, daí a indução de formas urbanas semelhantes.

Essa analogia feita entre as formas em nível intra-urbano e no âmbito da rede traz elementos importantes para o debate. Sem dúvida, as mudanças vivenciadas no âmbito da escala interurbana no que se refere à suas configurações espaciais parecem se manifestar também no âmbito da cidade, configurada em formas urbanas cada vez mais distendidas e em estruturas urbanas polinucleadas.

É também neste esforço de articulação das escalas intra e interurbana que Sposito (2011, p.136) busca atualizar o conteúdo conceitual de situação geográfica, considerando-se dois pontos: primeiro, que a descontinuidade das relações espaciais, frente às novas tecnologias de comunicação, coloca em questão a supremacia da contiguidade territorial e; segundo, que as descontinuidades espaciais e temporais não se manifestam apenas no plano das relações espaciais, mas também no plano das formas espaciais, “uma vez que a cidade perde progressivamente sua unidade espacial e os conteúdos que lhe são designativos”.

A partir destes aspectos torna-se possível avançar na discussão sobre morfologia urbana, relacionando-se, por exemplo, a configuração morfológica da rede, ou seja, da situação, com a conformação das formas urbanas que constituem a cidade. Acreditamos que o conceito de situação geográfica seja, considerando-se as articulações interescares, mais elucidativo, atualmente, que o de posição geográfica, nos termos que discutimos.

Para além das formas, já caminhamos em direção a um conjunto maior de elementos. Em linhas gerais, o que se tem claro é que há uma relação importante entre situação/posição e morfologia. É possível estabelecer relações entre sítio, situação e morfologia, ou seja, como as formas resultantes das relações entre sítio e situação podem se constituir como elementos necessários para a análise da morfologia urbana.

Fica evidente a necessidade de se incluir neste debate a questão temporal. A relação entre o sítio urbano e as formas urbanas se dá, por exemplo, em diferentes contextos históricos, desde o surgimento da cidade até os dias atuais. Considerar a gênese, ou seja, a evolução temporal, constitui-se em passo indispensável (FERNANDES, 2008) para o estudo da forma urbana. Por isso, abordaremos essa questão no tópico a seguir.

2.3. Morfologia urbana e os aspectos históricos

Ao fazer uma análise sobre a estrutura do organismo urbano⁵, George (1983, p.75), entre vários outros aspectos, ressalta que “a idade das diferentes partes da cidade fora do núcleo desempenha também papel de fator de diferenciação”. Essa idéia leva em consideração os diferentes momentos da cidade ao longo de sua história. Roncayolo (1990, p.92), por exemplo, estabelece uma analogia quando fala sobre a possibilidade de se compreender “l’histoire de la ville dans ses anneaux successifs, comme celle d’un arbre”. Salgueiro (2003, p.105), por sua vez, fala de uma “biografia das formas”, uma vez que as representações e as realidades ao longo da história de evolução da cidade “podem explicar os contrastes de sua imagem atual”.

Porém, como destacado anteriormente, não podemos nos limitar apenas à forma ou às idades dos diferentes elementos que compõem a cidade. É necessário apreender os conteúdos no âmbito dessa sucessão e articulação de períodos a partir dos diferentes conteúdos e processos.

No âmbito do processo de produção do espaço, por exemplo, observa-se que cada momento histórico é caracterizado por certas lógicas e interesses que se refletem na constituição das formas urbanas. Corrêa (2011, p.44) lembra que os “agentes sociais da produção do espaço estão inseridos na temporalidade e espacialidade de cada formação socioespacial capitalista. Refletem as necessidades e possibilidades sociais, criadas por processos e mecanismos que muitos deles criaram”.

Diante disso, acrescentamos nesta discussão os aspectos abordados por Salgueiro (2003, p.99), que considera a cidade como um “conjunto de lugares apropriados e produzidos pelos grupos sociais experimentando tempos e ritmos diferentes”, o que leva à constituição de uma combinação de temporalidades e espacialidades. Para a autora, “cada época tem um modo específico de experiência do espaço e do tempo e produz tempos (temporalidades) e espaços (espacialidades) não integrados porque o tempo mantém vários ritmos e o espaço vários atributos”. Já Carlos (2011, p.64) enfatiza que é por meio da realização da vida humana nos atos da vida cotidiana que “cada momento da história

⁵ Termo usado pelo autor.

produz um espaço, supõe as condições de vida da sociedade em sua multiplicidade de aspectos”.

Neste ponto, cabe retomarmos também o que Santos (2006, p.140) denominou como *rugosidade*, referindo-se “ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares”. Essas rugosidades se apresentam como formas, ou seja, é a materialização de processos predominantes em um passado, portanto, “nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas, os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho” (SANTOS, 2006, p.140).

A concepção de *rugosidade* supera a abordagem restrita apenas à forma, pois abrange os fatores que levaram à materialização das formas. Podemos mencionar, à título de exemplo, o caso dos *brownfields* ou *friches industrielles*⁶, referentes às formas de antigos usos – industriais em especial, no caso - que hoje se encontram abandonadas ou subutilizadas. Nesse caso, os *brownfields* configuram-se como formas que, apesar de se encontrarem sem função aparente ou com novos papéis, possuem conteúdos de tempos passados que estão cristalizados ou materializados na própria forma.

A partir desse exemplo, reforçamos a importância da análise temporal, com base nos conteúdos e processos para além das formas, constituindo-se em abordagem fundamental para a morfologia urbana. Sposito (2004b) deixa claro que apenas a análise da forma não é suficiente para se compreender a morfologia. Para a autora:

[...] o conceito de morfologia urbana não se referiria a uma dada forma urbana (extensão e volume), tal como ela se apresenta configurada espacialmente, mas ao processo de sua gênese e desenvolvimento, segundo os quais podemos explicar essa morfologia e não apenas descrevê-la ou representá-la gráfica ou cartograficamente (SPOSITO, 2004b, p.66).

Definições de morfologia urbana têm enfatizado essa questão da gênese, ou seja, das transformações que ocorreram ao longo do tempo. Para Witherick, Ross e Small (2001), por exemplo, a morfologia urbana consiste em “analysis of the built fabric of towns

⁶ Sobre o tema, recomenda-se o texto de Martins (2007) e o trabalho de Leite (2005), que tratam, respectivamente, dos termos *fiches industrielles* e *brownfields*.

and cities (its layout, form, functions, etc.) and of the ways in which this fabric has evolved over time”.

Para contemplar essa preocupação com a origem das formas, muitos estudos têm se baseado em análises históricas da evolução da morfologia. Para a realização desse tipo de análise, é preciso buscar dados e materiais de diferentes períodos que permitam estabelecer relações entre os processos históricos e a configuração das formas.

A partir do exame dessa material, torna-se possível compreender a evolução das formas urbanas ao longo do tempo, ou seja, englobando elementos do passado para poder analisar o presente. Nesse sentido, Sposito (2004b, p.71) considera as formas espaciais como “fusão do passado e do presente em determinado momento”. Essa dimensão temporal, ainda para essa autora, é importante para não se tomar a forma pelo processo, para que não se reduza esse à primeira.

Carlos (2004, p.35), em seus estudos sobre a metrópole, trata da análise da paisagem urbana, afirmando que o passado está “inscrito nas formas geradas por tempos diferenciais acumulados, mas sempre atuais, sincrônicos e diacrônicos, que produzem uma impressão apreendida pelos sentidos”. Ainda para a autora, mas em outra obra (CARLOS, 2001, p.46), a “morfologia urbana não revela a gênese do espaço, mas aparece como caminho para a análise do modo como o passado e presente se fundem em determinado momento”.

A partir desses elementos é possível notar que a discussão sobre morfologia urbana não retrata somente a gênese do espaço apenas a partir da evolução história. É preciso avançar nesta análise temporal contemplando também os diferentes conteúdos. Isto porque cada momento histórico é marcado por uma lógica de produção, tanto pensada a partir de condicionantes locais/regionais quanto por meio de estratégias de âmbito estruturais mais gerais. Por isso, Capel (2002), por exemplo, destaca a importância de se compreender “los mecanismos de transformación de las estructuras” para além da simples descrição do tecido urbano. Isto porque a cidade é a “expressão de processos sociais” e por isso “reflete as características da sociedade” (CORRÊA, 2001, p.121).

É preciso, portanto, compreender a morfologia urbana devidamente contextualizada no que se refere à forma de organização da sociedade e do desenvolvimento das forças produtivas, por meio de lógicas e estratégias ligadas à divisão territorial do trabalho. Por exemplo, as formas urbanas no capitalismo pós-Revolução

Industrial, tem ganhado determinadas características a partir da combinação de aspectos específicos deste período, como veremos mais adiante. Sobre o assunto, Castells (1983) fala em “produção social das formas espaciais” para apreender “as relações entre o espaço construído e as transformações estruturais de uma sociedade”. Para Santos (1977, p.90), as “modificações do papel das formas-conteúdo – ou simplesmente da função cedida à forma pelo conteúdo – são subordinadas, e até determinadas, pelo modo de produção tal como ele se realiza na e pela formação social”.

Whitacker (2007), por exemplo, aborda a morfologia urbana a partir de diferentes níveis de urbanização, relacionando as formas urbanas com as diferentes lógicas de produção, devidamente contextualizadas: urbanização pós-Primeira Revolução Industrial, urbanização pós-Segunda Revolução Industrial e a urbanização compreendida na passagem do sistema fordista de produção para a acumulação flexível do capital.

Portanto, a análise da gênese da forma urbana deve vir acompanhada de elementos que compreendam as intenções, interesses e lógicas da produção em cada contexto histórico. Nesse sentido, Capel (2002, p.20) destaca que o estudo da forma exige “una aproximación estructural, es decir, que tenga en cuenta los diversos elementos componentes y sus interrelaciones, y diacrónica, es decir histórica, que dé cuenta de las transformaciones”.

Para entender melhor essas transformações, torna-se fundamental partir para uma análise mais aprofundada, de maneira diacrônica. Sendo assim, uma análise morfológica por meio da expansão territorial urbana em determinados momentos da história poderá compreender as formas, como também os conteúdos e os processos. Neste contexto, cabe ressaltar a importância das representações cartográficas⁷ e fontes iconográficas para o estudo morfológico, com o cuidado de não se limitar apenas às formas apresentadas, pois é necessário buscar compreender o contexto da produção do espaço urbano que levou à materialização das formas representadas.

⁷ Neste aspecto, cabe ressaltar que não tratamos da cartografia apenas como fim, mas como uma técnica importante que contribui no estudo da morfologia urbana. Baseamo-nos no que Girardi (2008) denomina como “cartografia geográfica crítica”, ao invés uma simples representação das formas. Batty (2000, apud LEES, 2002), por exemplo, cita o exemplo da “new urban geography of the third dimension”, que consiste numa abordagem muito mais quantitativa do que qualitativa, “more a geometry than a geography”, que traz limitações na análise das formas urbanas.

A questão da representação cartográfica nos remete a um aspecto importante, uma vez que se torna necessário considerar a evolução histórica no âmbito dos diferentes contextos, processos e conteúdos atrelados ao tempo e, ao mesmo tempo, ponderar a dimensão espacial, ou seja, conciliar a análise do tempo numa perspectiva espacial. Em linhas gerais, chamamos atenção para o fato de que apesar da discussão centrar-se no tempo histórico, a realidade deve ser compreendida a partir da relação entre tempo e espaço, como mostra Lefebvre (1999), quando diz que diacronicamente é preciso considerar o eixo espaço-temporal e, a partir daí, a formação econômica e social.

Nessa direção, Roncayolo (1996, p.67) destaca a configuração de um mosaico de elementos que constituem a morfologia urbana, reforçando a ligação do espaço ao tempo: “Mosaïque, articulation des unités, substitution, concurrence ou superposition des principes d’organisation, cohérence ou dissolution, logiques d’extension ou de résistance : chaque fois, l’espace renvoie au temps”. Ainda para o autor, essa análise temporal deve se fundamentar em uma história que “établissant le rapport entre les structures et les mouvements”, reforçando, dessa maneira, a articulação com o espaço.

Esta discussão nos remete, necessariamente, à abordagem apresentada por Santos (1982) sobre formação socioespacial, ao tratar da inseparabilidade das realidades atreladas ao espaço e à sociedade. O autor parte da categoria marxista de formação econômica e social que considera a dimensão histórica, tanto em um seguimento específico quanto no conjunto do processo histórico (MARTINS, 1996), uma vez que se deve apreendê-la a partir de uma perspectiva dinâmica e não estática (SERENI, 1973).

É a partir dessa abordagem que Santos (1977) enfatiza a importância e a necessidade de se considerar a dimensão espacial, uma vez que a “evolução da formação social está condicionada pela organização do espaço”. Para ele:

Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social” (SANTOS, 1977, p.81).

Por isso o autor faz uma crítica à minimização do papel do espaço na sociedade, destacando que as diferentes determinações que permeiam a sociedade se tornam realidade pelo espaço e no tempo. Para ele:

A realização prática de um dos momentos da produção supõe um local próprio, diferente para cada processo ou fração do processo; o local torna-se assim, a cada momento histórico, dotado de uma significação particular. A localização num dado sítio e num dado momento das frações da totalidade social depende tanto das necessidades concretas de realização da formação social quanto das características próprias do sítio (SANTOS, 1977, p.89).

Há, portanto, uma unidade entre espaço e tempo no âmbito da formação das diferentes sociedades. Isto porque a “unidade da continuidade e da descontinuidade do processo histórico não pode ser realizada senão no espaço e pelo espaço” (SANTOS, 1977). Diante disso, ao aproximar estes aspectos aos estudos sobre a cidade e o urbano, torna-se fundamental considerar a formação social, a partir de suas diferentes temporalidades, juntamente com a formação espacial, para a compreensão das diferenças e semelhanças evidenciadas na morfologia urbana e nas estruturas urbana e da cidade de formações socioespaciais distintas.

Para a Geografia, esse viés é fundamental. E, nesse sentido, constitui-se em uma abordagem necessária para apreender as formas espaciais como dimensão imediata da produção do espaço, encarada enquanto processo e, portanto, atrelado às dimensões histórica e espacial. Nesse sentido, concordamos com a perspectiva da ocorrência de desestruturações e reestruturações que se configuram no âmbito do tempo e do espaço (LEFEBVRE, 2001). Também considerando este aspecto, Sposito (2007, p.11) destaca que a “superposição de tempos [...] deve ser considerada para não se pensar a cidade atual a partir dela mesma ou como continuidade ou descontinuidade dada”, uma vez que expressa “diferentes contextos sociais, econômicos, políticos e culturais”. A partir desse contexto, consideramos que a morfologia urbana, somada à elementos da estruturação da cidade, pode se constituir em um importante caminho para se compreender essa superposição de tempos no espaço.

2.4. Morfologia urbana: do enfoque multidisciplinar a uma categoria de análise

Vimos que o estudo das formas da cidade permite captar a complexidade do espaço urbano, não se restringindo apenas às formas e considerando-se as dimensões espaciais e temporais, bem como os diferentes elementos inerentes à sociedade. Nas

palavras de Fernandes (2009, p.330), “a organização da cidade actual pressupõe a consideração de factores políticos, económicos, sociais, culturais e tecnológicos de hoje”, em diferentes contextos temporais e espaciais.

Portanto, as formas urbanas são compostas por uma articulação de vários elementos que dão carácter complexo à realidade urbana. No entanto, reconhecer essa complexidade não é suficiente, tornando necessário explorá-la e analisá-la.

Mesmo no caso do estudo das formas urbanas, consideramos que no âmbito da Geografia elas precisam ser compreendidas não só por meio dos seus limites e contornos, ou seja, da forma em si. A forma não possui autonomia e, portanto, não pode ser considerada isoladamente: é preciso analisá-las em conjunto, de maneira integrada, para que não nos restrinjamos à observação e descrição geométrica, ou seja, da aparência. Por meio da combinação das formas e dos elementos, torna-se possível partir para uma análise qualitativa.

É necessário considerar as formas a partir de seus conteúdos, enquanto materialização do processo de urbanização. Lamas (2004, p.31) afirma que o “interesse pela forma urbana terá de avaliar com objectividade os conteúdos da cidade moderna e da cidade tradicional, e só dessa avaliação poderão nascer pistas para o desenho da cidade contemporânea”. No caso da Geografia Urbana, para além do desenho, devemos contemplar processos e dinâmicas envolvidas na produção do espaço urbano a partir desses conteúdos.

Esse extenso conjunto de elementos que compõem a forma urbana cria a possibilidade de atuar nesse campo a partir de diferentes áreas do conhecimento. Nesse sentido, Holanda et al. (2000, p.11) destaca que a “diversidade de questões em relação à forma urbana indica a pluralidade de aspectos pelos quais se pode compreender a cidade, qualificando-a como um fenómeno que admite vários olhares”. Considerando-se que os autores se referem à forma urbana, essa pluralidade se amplia quando consideramos a morfologia.

Dependendo de cada área do conhecimento, há um foco específico para tratar da morfologia urbana. Os arquitetos e urbanistas, por exemplo, têm um objetivo que muitas vezes é diferente daquele dos engenheiros, economistas, sociólogos ou geógrafos, dependendo do viés teórico-metodológico e dos procedimentos e técnicas utilizados em seus estudos.

Isto não significa que nos deparamos com uma questão problemática, pelo contrário, essas diferentes visões em relação à morfologia urbana proporcionam uma perspectiva interdisciplinar neste campo de estudo, o que pode enriquecer a construção teórica e metodológica em relação ao tema.

Para Moudon (1997), a morfologia urbana surgiu como um campo interdisciplinar, considerando-se três principais escolas (a inglesa, italiana e francesa) das quais vários estudos sobre o tema tem surgido. Chama-se atenção para o viés interdisciplinar que caracteriza a formação e o enfoque nestas três escolas: a inglesa é representada pelo geógrafo alemão M. R. G. Conzen; a italiana, pelo arquiteto Savério Muratoni; a francesa, a partir da união dos arquitetos Philippe Panerai e Jean Castex com o sociólogo Jean-Charles DePaule⁸.

Esse caráter interdisciplinar, portanto, está na gênese dos estudos sobre morfologia urbana. Capel (2002), por exemplo, aborda o papel da sociologia, da economia, da história e da arquitetura na construção teórica sobre forma urbana. Para o autor:

En particular, la sociología, la economía, la historia, la historia del arte y la arquitectura, que sin duda fueron influidas por la geografía en algunos casos, pero a partir de las cuales se introdujeron también – como ya hemos dicho – nuevos temas y enfoques en el estudio de la morfología de las ciudades (CAPEL, 2002, p.36).

Esta interdisciplinaridade é fundamental para a morfologia urbana, já que como apontamos anteriormente, ela deve contemplar elementos históricos, arquitetônicos, econômicos e naturais. Nas palavras de Capel (2002, p.20), a morfología urbana é:

Un campo que supone, por un lado conocer la configuración física del espacio, con sus construcciones y vacíos, con sus infraestructuras y usos del suelo, con sus elementos identificadores y su carga simbólica. Se trata de elementos que están profundamente imbricados e interrelacionados, aunque con diferentes grados de estabilidad. Y conduce a una reflexión sobre las fuerzas sociales económicas, culturales y políticas que influyen en su configuración y transformación.

⁸ Sobre cada uma dessas três principais escolas, destacamos os textos elaborados no âmbito da *International Seminar on Urban Form* por Whitehand (2001) sobre as contribuições de Conzen (escola britânica); por Cataldi, Maffei e Vaccaro (2002), em relação às contribuições de Muratoni (escola italiana); e por Darim (1998) sobre as contribuições da escola francesa.

Assim, a abordagem interdisciplinar não é só importante, mas também necessária para se apreender as diferentes forças que atuam nos elementos que se imbricam e se articulam no espaço urbano.

Ao mesmo tempo, a visão interdisciplinar pode gerar demandas em relação às limitações no que se refere às possibilidades de articulação desses diferentes campos, principalmente devido à distância entre determinados ramos ou os objetivos de cada pesquisador.

Sobre o assunto, Capel (2002, p.22) destaca que:

el estudio morfológico puede tener objetivos puramente descriptivos y explicativos, y ayudar a entender la forma como las ciudades se han construido y evolucionado. También puede tener objetivos normativos, en cuanto que a partir del análisis morfológico puede mejorarse el diseño de la ciudad, al conocer mejor el comportamiento de los elementos componentes y los procesos de transformación de la ciudad. Mientras que los científicos sociales pondrán énfasis en los primeros, arquitectos y urbanistas lo harán en el segundo. Pero unos y otros deben colaborar en el análisis y explicación de los procesos y de las formas resultantes.

Moudon (1997, p.8), ao tratar da interdisciplinaridade, fala sobre os desafios encontrados no âmbito do International Seminar on Urban Form (ISUF), que conta com a participação de pesquisadores da geografia, história, arqueologia, arquitetura e planejamento, envolvendo “study and action, knowledge and decision, description and prescription”, ou seja, um grupo que além de formações diferentes, apresenta objetivos distintos.

Esse caráter interdisciplinar foi fundamental para a consolidação da morfologia urbana. Mesmo diante dos desafios oriundos dessa diversidade de visões e abordagens, a interdisciplinaridade continua sendo importante para o desenvolvimento dos estudos sobre o tema.

No caso da Geografia, por exemplo, mais especificamente da Geografia Urbana, os estudos sobre a forma urbana foram recebendo e incorporando as contribuições das diferentes áreas do conhecimento, passando por modificações ao longo dos anos. Além disso, as diferentes concepções teórico-metodológicas influenciaram tais pesquisas de maneira e intensidades variadas. Dos modelos clássicos de uso do solo da Escola de Chicago às concepções da Economia Política Marxista, ou ainda, desde a observação e

descrição da forma e da paisagem urbana à utilização das modernas técnicas de geoprocessamento, tivemos uma infinidade de contribuições para morfologia urbana.

Hall (2006, p.22), por exemplo, baseia-se em Whitehand e Larkham (1992) para tratar dessas diferentes concepções da morfologia urbana, devidamente contextualizado no tempo: desde as origens no início do século XX, a partir de abordagens predominantemente descritivas em relação ao crescimento das cidades, até as concepções mais atuais que consideram a questão da produção da forma e do espaço urbano. Capel (2002), por sua vez, mostra as transformações teóricas e as renovações pelos quais passaram os estudos morfológicos. O autor lembra, por exemplo, das contribuições que a Geografia Teórica e Quantitativa no âmbito dos estudos urbanos a partir dos anos 1960. As análises de morfologia, até então pautadas em um viés qualitativo, passaram a ser vistas como menos científicas diante do avanço neopositivista. Mas os “geógrafos cuantitativos se preocuparon esencialmente por las formas y las distribuciones espaciales a escala regional” (CAPEL, 2002, p.31). Apesar das limitações deste enfoque, os estudos desse período trouxeram contribuições importantes, principalmente do ponto de vista metodológico. Posteriormente, a partir da década de 1970, a Geografia Crítica passa a trazer contribuições para o tema, principalmente a partir de críticas ao enfoque quantitativo, com uma ênfase nos aspectos sociais (CAPEL, 2002).

Podemos acrescentar ainda, a partir das experiências mais recentes, as novas possibilidades de estudo sobre morfologia, baseados nos sistemas de informação geográfica – SIGs, como mostrou Koster (1997) a partir de estudos feitos nos Países Baixos. Além disso, Capel (2002) chama atenção também para a possibilidade de “utilizar y manejar datos de carácter catastral a la escala del edificio y de la parcela”, uma vez que tais informações eram até pouco tempo inexistentes ou limitados ao uso do poder público e promotores privados. No caso brasileiro, por exemplo, temos acesso aos dados por setor censitário, o que permite uma caracterização detalhada das diferentes partes da cidade.

Porém, é preciso cautela ao se utilizar tais ferramentas, para que não regressemos ao enfoque meramente quantitativo. Essas novas ferramentas e possibilidades de exploração de dados estatísticos podem proporcionar avanços importantes, porém, não devemos nos limitar apenas a elas. Ou seja, tais instrumentos podem e devem ser utilizados como meios, e não como fim.

A partir dessas contribuições, bem como das potencialidades e limitações desses diferentes enfoques e áreas do conhecimento, temos uma ampla possibilidade de estudos no âmbito da morfologia urbana. Essa dimensão, ampla e contemplativa no que se referem às áreas de atuação, aspectos físicos/naturais com humanos/sociais, além dos distintos elementos que devem ser considerados na análise de maneira articulada, coloca a morfologia urbana como importante caminho para a análise do espaço urbano. Moudon (1997), por exemplo, considera que o estado dinâmico da cidade e as relações penetrantes entre seus diferentes elementos, têm levado muitos estudiosos sobre morfologia a utilizarem o termo “urban morphogenesis”. Esse termo, apesar de estar atrelado a um processo biológico de desenvolvimento da forma e da estrutura de um elemento, para o caso do espaço urbano, deve contemplar os aspectos históricos e espaciais, ou seja, apreender os conteúdos, os processos e as dinâmicas da gênese das partes que configuram a morfologia.

Capel (2002, p.23) explicita essa questão para a Geografia ao afirmar que:

El análisis integrado de áreas concretas de la ciudad permite asimismo al geógrafo considerar, como en el estudio regional, la morfología urbana en tanto que reflejo de combinaciones complejas: evolución histórica, funciones económicas, recursos de los habitantes, tradiciones culturales, etc.

Essa afirmação ganha reforço se consideramos o espaço urbano no contexto do processo de produção e reprodução, por meio da ação de diferentes agentes, lógicas e interesses que levam à configuração de formas urbanas distintas, com conteúdos diversos, em contextos históricos e espaciais variados. Sposito (1999), por exemplo, utiliza-se do par urbanização-cidade para tratar das mudanças recentes das cidades, considerando-se a morfologia urbana. Para a autora:

A contextualização do par urbanização-cidade, através da proposição de compreensão da morfologia urbana, como expressão e condição para o desenvolvimento de novas dinâmicas de produção e de produção do espaço urbano, permite a meu ver, apreender a natureza das mudanças observadas nas cidades (SPOSITO, 1999, p.88).

Nesse contexto, considerando-se esse par dialético, é possível compreender as transformações morfológicas das cidades não só a partir das formas, mas também por meio dos elementos e processos que definem a espacialidade urbana.

Por isso, concordamos com a perspectiva das novas abordagens sobre morfologia urbana apresentada por Mugavin (1999). O autor enfatiza a importância de uma base filosófica e critica as abordagens que encaravam o espaço apenas como localizações, apresentando as constantes dinâmicas que caracterizam o espaço urbano, a partir dos componentes históricos e das relações de poder, baseando-se em Foucault (1986) e Lefebvre (1991).

As palavras de Moudon (1997) referem-se a essa visão bastante abrangente de morfologia urbana: “Urban morphology is the study of the city as human habitat”. Diante disso, é preciso compreender a complexidade que caracteriza o espaço urbano, por meio das suas formas, da sua história, das suas lógicas, conteúdos e processos, no âmbito da produção desse espaço. É neste sentido que buscamos, por meio dessa discussão, não só contribuir para a construção teórico-conceitual de morfologia urbana, mas principalmente para apresentá-la como um importante campo de análise no âmbito da Geografia Urbana.

Essa visão abrangente de morfologia urbana se justifica também por sua adjetivação. Se, como vimos, o termo *morfologia* diz respeito ao estudo das configurações da forma, precisamos ir além, principalmente quando a qualificamos como *urbana* que, a nosso ver, engloba o processo de urbanização, compreendida não só a partir do crescimento e aumento do número de cidades, mas na perspectiva apresentada por Lefebvre (1999), em relação aos conteúdos sociais, políticos e culturais.

Hoje, diante das transformações que tem ocorrido no espaço urbano, que não pode ser mais compreendido apenas a partir da escala local/regional, observamos a configuração de formas urbanas cada vez mais complexas e, nesse sentido, consideramos a morfologia urbana como importante abordagem no âmbito dos estudos urbanos, incluindo também a abordagem interescalar.

Por fim, consideramos que a morfologia urbana pode ser complementada por meio de elementos da estruturação da cidade. Isto porque para se compreender a ação dos diferentes agentes, isto é, as lógicas envolvidas na produção do espaço urbano e suas implicações na (re)configuração das formas urbanas, é necessário considerar também o processo de estruturação e reestruturação da cidade. Moudon (1997, p.3) afirma que “The city is the accumulation and integration of many individual and small group actions, themselves governed by cultural traditions and shaped by social and economic forces over

time”. Isso leva à configuração de um cenário complexo, por meio da combinação de ações individuais e coletivas, sob influências políticas, econômicas e culturais.

As estratégias e interesses de cada agente levam à conformação de um espaço urbano desigual, incluindo-se alguns e excluindo-se outros. Tomando-se como base as contribuições de Harvey (2005), que considera a “produção desigual do espaço”, temos, também no âmbito da cidade e do urbano, a configuração de morfologias heterogêneas, compostas de formas social e espacialmente distintas e desiguais.

Nesse espaço urbano composto por várias partes distintas e desiguais, somam-se os diferentes usos e funções, que agregam ainda mais complexidade aos conteúdos que compõem a morfologia urbana. Considerando-se as disputas existentes no âmbito do processo de produção do espaço urbano, segundo lógicas variadas, temos como resultado usos e funções diferenciados que estruturam a cidade. Esse aspecto da reestruturação da cidade torna-se fundamental para esta análise, uma vez que a produção social do espaço leva à constituição de formas espaciais de acordo com os interesses de cada agente.

2.5. Estruturação da cidade: usos e funções, desigualdades socioespaciais e circulação

O espaço urbano é constituído por um amplo conjunto de usos e funções, organizando uma estrutura urbana complexa e configurando uma forma espacial heterogênea. Como já destacou Beaujeu-Garnier (1997, p.116), “no interior do espaço urbanizado, a homogeneidade está longe de ser perfeita”.

Quando consideramos essa heterogeneidade, baseada no “arranjo dos diferentes usos do solo no interior das cidades, ou seja, o mosaico-resultado do processo de alocação/relocação das atividades econômicas e das funções residencial, de lazer e de circulação nas cidades” (SPOSITO, 1996, p.111) estamos nos referindo à estruturação da cidade, pautada na dinâmica do processo social que determina a organização da cidade. Isto porque a estrutura da cidade deve ser tomada como um rebatimento da estrutura social, a partir de diferentes lógicas e interesses de cada momento histórico.

Dessa forma, a estrutura da cidade considera dinâmicas que são próprias do processo social, sendo a estrutura, em cada corte do tempo do processo de estruturação, também determinante dos momentos seguintes do processo. Por isso, torna-se necessário

considerar não só a estrutura, enquanto expressão momentânea de determinadas dinâmicas, mas também o processo mais amplo de estruturação, uma vez que as estruturas mudam continuamente (SPOSITO, 2004, p.312). Ainda para a autora, no processo de reestruturação estão envolvidas também as desestruturações, considerando-se a “destruição de formas urbanas, pela negação de usos de solo urbano antes existentes ou pela total ausência deles em parcelas dos espaços urbanos que, anteriormente, tiveram funções econômicas e/ou importantes papéis simbólicos”.

Atualmente, em decorrência do amplo e profundo conjunto de mudanças no âmbito dos processos de estruturação urbana e da cidade, Sposito (2004 e 2007) considera a utilização do termo reestruturação mais adequada. Para a autora, vivemos atualmente em um período de reestruturação frente à completa redefinição da estrutura do espaço urbano das cidades.

Nesse contexto, dos usos predominantemente comerciais e de prestação de serviços concentrados nas áreas centrais densamente ocupados até chegarmos às áreas residenciais periféricas de baixa densidade de ocupação, por exemplo, há várias tipologias e situações que precisam ser consideradas no âmbito da estruturação da cidade.

Primeiramente, no que se refere à diferenciação limitada ao aspecto da densidade de ocupação, é preciso considerar as variações em decorrência de parâmetros de volume baseados em determinados elementos, tais como os demográficos (densidade demográfica) ou as de construção (densidade de área construída).

O crescimento das cidades, a partir de seus diferentes usos e densidades de ocupação, levou muitos estudiosos a formularem modelos que buscassem explicar essas dinâmicas. Racine (1971), por exemplo, apresenta os três modelos clássicos da estrutura intra-urbana das cidades americanas (figura 1): o das zonas concêntricas, de Burgess (1924); o de estruturas radiais, de Hoyt (1939); e dos núcleos múltiplos, de Harris e Ullman (1945)⁹.

⁹ Esses modelos foram apresentados e explorados por estes autores nas obras: BURGESS, E.W. The growth of the city: an introduction to a research project. American Sociological Society, 18:85-97, 1924.; HOYT, H. The structure and growth of residential neighborhoods in American cities. Washington DC; Federal Housing Administration, 1939; HARRIS, C. D. and ULLMAN, E. L. The nature of cities. Annals of the American Academy of Political and Social Science 242: 7-17, 1945.

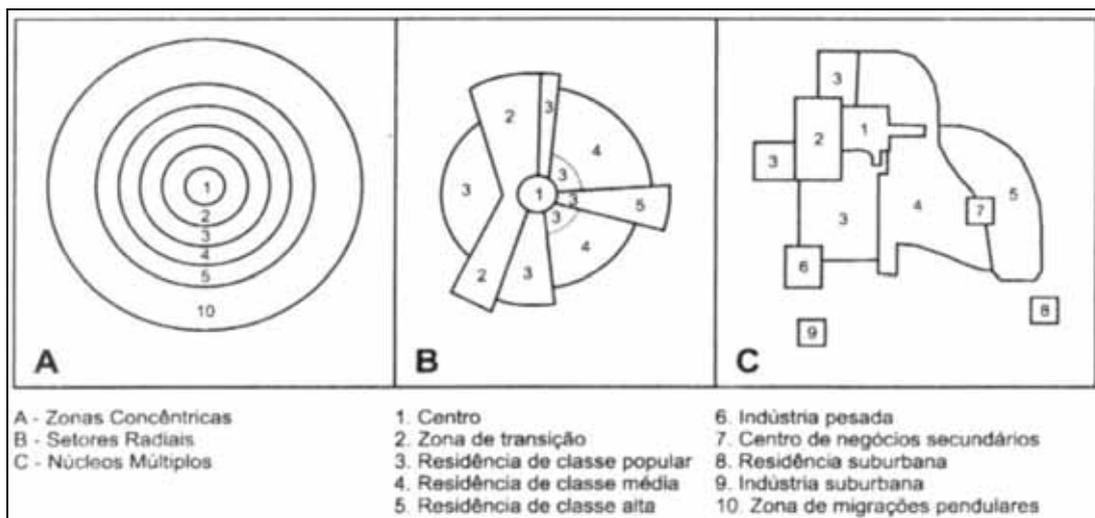


Figura 1 – Os três modelos clássicos da estrutura intra-urbana

Fonte: Amorim Filho (2007), adaptado de Racine (1971).

É importante ressaltar que se tratam apenas de modelos, formulados no âmbito de correntes teóricas como a Ecologia Humana e/ou sob a influência do Neopositivismo. A realidade é muito mais dinâmica e, portanto, dificilmente os modelos dão conta de representar essa complexidade. Amorim Filho (2007, p.44), por exemplo, lembra que “não resta dúvida de que nenhum dos modelos é capaz, sozinho, de representar a complexidade do zoneamento morfológico-funcional das cidades médias e grandes”. Isto porque os modelos são elementos representativos ou analíticos.

Apesar das limitações e da rigidez dos modelos, tais formulações podem contribuir nas análises morfológicas e de estruturação da cidade, como pontos de partida importantes para se apreender a organização interna do espaço urbano. A partir dos elementos contidos nesses modelos, é possível refletir e analisar a forma urbana, agregando os elementos atrelados à dinâmica dos processos ligados à estruturação da cidade. Os modelos, em geral, não são elaborações que possibilitem que se represente a diversidade de situações que temos, principalmente no momento atual em que as cidades passam por transformações cada vez mais rápidas e intensas.

A partir dessas formulações, foram elaborados novos modelos, por meio de adaptações feitas considerando-se o estudo das transformações verificadas em várias cidades, como apresentou Pacione (2009) a partir dos trabalhos de Vance (1964), Kearsley (1983) e White (1987). Porém, mesmo com as adaptações feitas nesses modelos e as contribuições na compreensão das mudanças ocorridas na estrutura urbana das cidades

ocidentais, Pacione (2009, p.150) lembra que tais formulações ficaram restritas apenas aos padrões de uso da terra.

Para o caso brasileiro, Amorim Filho (2007) apresenta uma discussão importante sobre modelos de zoneamento funcional para cidades de diferentes portes, enfocando o que ele descreveu como cidades médias. O autor busca evidências de padrões fisionômicos por meio da análise funcional para que, a partir daí, seja possível apreender características que levem a um critério de classificação de cidades médias, muito embora se deva, após a decorrência de algumas décadas deste estudo basilar, avaliar se as cidades que foram por ele tomadas como recorte empírico podem ser compreendidas como médias, ou se se aproximam daquilo que descrevemos como cidades de porte médio em nossa pesquisa.

Com o intuito de avançar no estudo da forma e da estruturação da cidade, surgiram abordagens pautadas na economia política, a partir das críticas aos modelos clássicos, contextualizando a cidade no âmbito do modo capitalista de produção (PACIONE, 2009). Dessa forma, torna-se fundamental considerar os conteúdos das formas presentes no espaço urbano, como destacou George (1983, p.75):

O conteúdo das massas construídas intervém por sua vez como fator de diferenciação. Certas massas têm um caráter funcional dominante: zonas industriais, zonas de entreposto, de manipulação e de trânsito de mercadorias [...] Outras compõem-se de grandes conjuntos de imóveis coletivos com muitos andares e incontáveis apartamentos; outros ainda, de cidades-jardins ou de bairros com construção de pequenas casas individuais.

A forma urbana que caracteriza essas áreas industriais, tomadas como exemplo, diferenci-se daquelas encontradas em áreas residenciais ou comerciais. Assim, o estudo da cidade deve ir além da morfologia urbana, da análise da densidade e dos demais elementos constitutivos do estudo morfológico, contemplando também a diversidade de usos e funções urbanas. Roncayolo (1990, p.90) lembra que a:

notion de morphologie conviendrait mieux , si l'on posait qu'elle ne se réduit pas à la description raisonnée des objets urbains et de leur arrangement (à tous les niveaux, agglomération, quartier, rue, îlot, maison) mais s'étend aussi à la répartition dans la ville des groupes sociaux et des fonctions.

Nessa perspectiva, o autor compreende que a morfologia, como ponto de partida, deve ser complementada com a perspectiva da produção do espaço, em nossa compreensão. No que se refere às tipologias funcionais da cidade, a morfologia deve ser um ponto de partida pautado no visível e/ou no imediato, categorizado e organizado segundo determinados elementos (sítio, situação, plano urbano, evolução do plano urbano, densidade da ocupação, relação entre edificado e não edificado) para que se contemple as diferentes funções urbanas, expostas pela análise da estrutura urbana, relacionando-as com as formas a elas atreladas.

Serra (1987, p.103) considera que as funções “se concebem como categorias nas quais se poderiam classificar as atividades ou as necessidades a serem atendidas”, separando-as em quatro: produção, consumo, troca e gestão, o que possui consonância com a decomposição proposta por Castells (1983) para a estrutura urbana. Para o primeiro autor, cada categoria possui um conjunto de formas urbanas correspondentes às funções. Dessa maneira, temos a configuração das áreas industriais (funções de produção), dos edifícios governamentais (funções de gestão), entre outros.

Numa maior aproximação em direção à apreensão dos conteúdos dessas formas atreladas às tipologias funcionais, é possível explorar os diferentes usos, a partir da perspectiva da apropriação do espaço. Como vimos anteriormente, o espaço urbano é desigual, logo, as possibilidades de acesso e a apropriação das diferentes áreas da cidade se dão de maneira seletiva.

Duarte (2006, p.31), por exemplo, afirma que o “espaço urbano não é um espaço homogêneo indiferenciado. Ao contrário, é a valorização diferencial dos lugares e dos referentes simbólicos que o constituem”, no âmbito da percepção cotidiana do indivíduo que se desloca pela cidade. Embora essa abordagem, pautada em outra perspectiva teórica, mostre essa heterogeneidade característica das cidades, é a partir das variáveis socioeconômicas que essas diferenças tornam-se mais evidentes e marcantes. As condições sociais e econômicas dos indivíduos têm, portanto, peso relevante na configuração das formas urbanas, principalmente considerando-se a propriedade privada da terra e o acesso a ela. Esses aspectos agregam conteúdos qualitativos à análise da densidade e distribuição. Somente a título de exemplo, diferentes bairros periféricos densamente ocupados podem ter conteúdos distintos, seja em relação às populações de alta ou baixa renda.

Nesse contexto, ressaltamos as considerações já feitas por Corrêa (2001, p.148), a respeito do espaço urbano capitalista que:

é profundamente desigual: a desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano capitalista, refletindo, de um lado, a desigualdade social expressa no acesso desigual aos recursos básicos da vida e, de outro, as diferenças locacionais das diversas atividades que se realizam na cidade.

Num espaço marcado pela desigualdade, o seu acesso também é desigual diante das condições socioeconômicas da população e os interesses dos diferentes agentes. Passa-se a ocorrer uma disputa, como já apontou Carlos (1994, p.46):

O uso do solo será disputado pelos vários segmentos da sociedade de forma diferenciada, gerando conflito entre indivíduos e usos. Esses conflitos serão orientados pelo mercado, mediador fundamental das relações que se estabelecem na sociedade capitalista, produzindo um conjunto limitado de escolhas e condições de vida.

Diante disso, o mercado tem papel importante para a constituição e reconfiguração da cidade. O preço do solo, bem como o acesso e a disputa por diferentes agentes leva à valorização, desvalorização ou mesmo revalorização de setores específicos do espaço urbano. Há assim uma relação importante entre localização e acesso a elas no âmbito do mercado imobiliário. Harvey (1980, p.45) lembra que ao se alterar “a forma espacial da cidade (por relocação de residências, vias de transporte, oportunidades de emprego, fontes de poluição etc.) também mudamos o preço de acessibilidade e o custo de proximidade de qualquer moradia” e também que “o desequilíbrio diferencial na forma espacial da cidade pode assim redistribuir renda” (HARVEY, 1980, p. 51).

Para além das desigualdades socioespaciais, isso torna o espaço urbano seletivo, com diferentes situações de uso e ocupação, densidade e articulações.

A partir desses elementos, reforçamos a importância de se considerar o processo de apropriação do espaço urbano por diferentes classes sociais, somando-se a essa abordagem um aspecto importante tratado anteriormente: o tempo. É possível ir além, associando-se às formas resultantes das diferentes maneiras de apropriação do espaço com a relação tempo - espaço. Nas palavras de Carlos (2004, p.79), embora enfocando a metrópole, a análise da forma urbana “revela uma dimensão espaço-temporal e aponta uma profunda contradição nos processos de apropriação do espaço, pela sociedade”.

Diante desses diferentes usos, considerados no âmbito da relação espaço-temporal, temos funções muito diversificadas que levam a situações de tensões, como aponta Serra (1987, p.73):

Em decorrência da maior perenidade das adaptações do espaço, resultado da dinâmica das relações sociais expressas nas funções urbanas, surgem tensões, que não são necessariamente contradições, mas que se manifestam mais como interações: de um lado, surgem pressões para demolir as construções existentes e substituí-las por uma nova adaptação, e, de outro, alguém deverá suportar o encargo do capital fixo que será destruído.

Para ilustrar essas tensões, o autor recorre ao exemplo da destruição de formas urbanas pretéritas, no contexto das operações urbanas de revitalização e revalorização de áreas específicas da cidade. Hoje, a impressão que se tem é que os elementos antigos, velhos e desatualizados precisam ser demolidos para que sejam substituídos rapidamente pelo novo e moderno. Sobre esse assunto, Carlos (2001, p.295), ao analisar as operações urbanas na cidade de São Paulo, fala sobre o conflito de interesses entre os “históricos” e os “demolidores”, termos utilizados pela mídia para se referir, respectivamente, àqueles que são contra e a favor de tais intervenções. Ainda de acordo com a autora (CARLOS, 2004), o “ideal de progresso”, combinado à “ausência de memória”, contribui para a constituição de um sentido de não-identificação dos indivíduos com as formas urbanas do passado, ainda mais em um momento em que a morfologia se transforma de maneira veloz. A não superação de um estado “amnésico” contribui para a destruição dessas formas urbanas pretéritas, já que as mesmas não possuem sentido para a população que, neste momento, não se identifica com elas.

Há ainda as situações em que tais formas urbanas do passado são mantidas, porém, a partir de uma refuncionalização, pois passam a ter novos usos e conteúdos. Já citamos o caso dos *brownfields* que, após novos investimentos feitos de acordo com as lógicas e interesses hodiernos do mercado, ganham novas funções. Porém, em todas essas situações de destruição, “modernização” ou refuncionalização, existem interesses representados por grupos distintos, levando a situações de tensões entre diferentes agentes.

Essas tensões permitem compreender as lógicas envolvidas no processo de apropriação do espaço urbano e, conseqüentemente, a (re)configuração das formas que repercutem direta ou indiretamente na configuração da cidade como um todo. E, dessa

maneira, temos um espaço urbano composto de várias partes, diferentes entre elas, mas articuladas entre si.

Por isso, Santos (1981, p.173) afirma que “existem duas ou diversas cidades dentro da cidade. Este fenômeno é o resultado da oposição entre níveis de vida e entre setores de atividade econômica, isto é, entre classes sociais”. Essas “cidades dentro de cidades” se comunicam entre elas. Lees (2002, p.107) destaca a importância dos fluxos na geografia urbana e afirma que uma “representation of the city’s form is an important first step in achieving a useful representation of its dynamics”, ou seja, para além das formas, é preciso contemplar as dinâmicas, que pressupõem movimento. E é dessa maneira que as várias partes da cidade se comunicam, integrando e dando unidade ao espaço urbano e à sua morfologia.

E essa integração, na perspectiva da morfologia, não se dá necessariamente de maneira territorialmente contínua. Como veremos adiante, a forma urbana se configura também por meio da continuidade espacial, principalmente se consideramos as configurações dispersas e descontínuas atuais.

Por isso, o estudo da distribuição dos usos e funções urbanas do ponto de vista da distribuição espacial (suas localizações) e de seus conteúdos demanda uma abordagem que leve em consideração a circulação e a acessibilidade no âmbito do espaço urbano. Neste ponto, vale destacar as considerações de Duarte (2006, p.30) que, por meio de seu estudo, reforça a “indissociabilidade entre forma e movimento na cidade, expressa na dialética estabelecida entre os fixos e os fluxos”.

Portanto, a cidade é marcada pelo movimento, decorrente da divisão social e territorial do trabalho, com fluxos que integram (ou excluem) diferentes setores desse espaço numa relação direta com a forma urbana.

Nesse contexto, aos estudos sobre a forma da cidade se deve agregar o movimento. A circulação pode se dar de limitada pelas características físicas do espaço urbano, bem como pode reconfigurar o arranjo de usos do solo. Sobre o tema, Santos (1981, p.173) já destacou “as trocas entre as diferentes frações do tecido urbano” como um parâmetro importante para se compreender a estrutura da cidade. Daí a importância de se considerar a estruturação das principais vias de circulação ou das linhas de transporte coletivo. Contudo, o foco não pode ficar restrito somente aos meios que possibilitam a

circulação, mas também as formas e funções que geram os fluxos, por exemplo, analisando os níveis de centralidade.

Novamente, comparece no debate a questão das desigualdades no que se refere às possibilidades de deslocamento, mobilidade e acessibilidade. Roncayolo (1990, p.91), ao tratar do plano da cidade, enfatizou a importância da acessibilidade a partir dos diferentes usos da terra no espaço urbano. Sobre esse aspecto, merece destaque o estudo feito por Pereira (2006), que tratou da mobilidade de diferentes indivíduos na cidade, considerando-se as condições socioespaciais. Santana e Garcia (2003), por sua vez, abordam o papel da estrutura urbana sobre os padrões de distribuição espacial do desemprego, considerando-se a mobilidade da população.

Por isso, julgamos importante analisar as diferentes interações espaciais que se processam no espaço urbano. Considerando-se as interações espaciais na perspectiva apresentada por Corrêa (1997, p.280), na qual elas devem ser compreendidas como “parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos”, é possível apreender os movimentos relacionando-os com a configuração da cidade. A noção de interações espaciais deve levar em consideração, além dos fluxos, os fatores de atração e as forças que interagem de forma irregular em diferentes pontos do espaço geográfico.

Corrêa (1997) destaca os diferentes padrões de interações espaciais, englobando aspectos sobre intensidade, integração, direção, continuidade/descontinuidade espacial e temporal, que podem auxiliar não só na análise dos próprios fluxos, mas também a composição das morfologias urbanas.

Tanto Corrêa (1997) quanto Camagni (2005) abordam as possibilidades de se compreender as interações a partir de diferentes escalas geográficas. Nesse sentido, as interações podem perfeitamente se enquadrar na análise da cidade por meio da articulação das diferentes escalas, como veremos adiante.

Mas os padrões de interações que se processam no e a partir do espaço urbano apresentam, em muitos casos, irregularidades e desigualdades. Vale ressaltar as dificuldades existentes em relação à integração e articulação entre determinadas “partes” da cidade, em decorrência das limitações no que se refere à mobilidade e acessibilidade.

Inicialmente, considerando-se o plano urbano, podemos citar as observações feitas por Santos (1981, p.174), para o caso específico das cidades nos países

subdesenvolvidos, quando afirma que “as ligações entre as diferentes partes do organismo urbano são bastante medíocres [...] e só se estabelecem em favor do centro da cidade”.

Para agravar essa situação, verifica-se o surgimento de loteamentos residenciais fechados que, em muitos casos, têm dificultado a circulação no espaço urbano. Os “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2000) têm surgido como um novo padrão de organização socioespacial que não só dificulta a integração física das diferentes partes da cidade, como também afasta socialmente os moradores, contradizendo com os princípios de integração, mobilidade e acessibilidade que permitem a configuração de espaços urbanos heterogêneos e ao mesmo tempo articulados.

Em um espaço urbano desigual e cada vez mais segregado, ou até mesmo fragmentado, o transporte público desempenha papel importante no que se refere à mobilidade, proporcionando a acessibilidade principalmente à população de mais baixa renda¹⁰. Garantir um sistema de transporte público coletivo eficiente é fundamental para que a população tenha acesso aos diferentes pontos da cidade. Esse aspecto depende de determinadas condições da forma urbana, bem como pode (re)defini-la. Formas urbanas caracterizadas por áreas extensas, dispersas e descontínuas, por exemplo, demandam um sistema de transporte territorialmente mais abrangente e mais eficiente, principalmente se considerarmos os conteúdos socioeconômicos das formas urbanas em questão. Assim como a implantação (ou não) de linhas desse sistema, em áreas específicas da cidade, pode reconfigurar a forma da cidade, por meio da alteração dos preços dos terrenos, adensamento da ocupação, ou mesmo expansão territorial horizontal.

Porém, a implantação de sistemas de transportes não tem seguido as lógicas de eficiência e acessibilidade, concentrando-se, muitas vezes, em atender interesses específicos do capital. Vasconcelos (2000), por exemplo, em sua obra que trata do transporte urbano nos países em desenvolvimento, faz uma crítica aos resultados das políticas públicas adotadas pelo setor, mesmo diante de muitos estudos acadêmicos e científicos produzidos sobre o tema. Basta observar as cidades brasileiras que, em sua grande maioria, apresentam graves problemas de transporte público coletivo, independentemente do porte. Nas grandes cidades e regiões metropolitanas nos deparamos com a alta demanda, baixa oferta e dificuldades relativas às deseconomias de aglomeração,

¹⁰ Sobre o tema, Santos (2009) apresenta uma discussão importante analisando o caso da metrópole paulistana, a partir da realidade do final da década de 1980.

para não mencionar ainda os interesses políticos e econômicos. Na outra extremidade, as cidades de porte médio, principalmente aquelas com tamanho demográfico menor, enfrentam problemas específicos: tais centros urbanos situam-se em uma realidade em que o transporte coletivo ainda não é “levado a sério”, com serviços de péssima qualidade prestados por empresas com fortes interesses econômicos e políticos. O monopólio, a não popularização do transporte coletivo, a baixa demanda, entre outras características específicas de cidades desse porte têm caracterizado esse meio de transporte como antiquados, demorados, caros e ineficientes. Partimos da hipótese que, nesses casos, os problemas no que se refere à circulação e acessibilidade são tão graves quanto nas grandes cidades, uma vez que além dessa ineficiência do sistema, tais centros urbanos passam, cada vez mais, a apresentar uma forma urbana extensa, dispersa e descontínua, como veremos mais a frente¹¹.

As desigualdades verificadas no espaço urbano configuram-se, portanto, no âmbito da circulação, a partir de conflitos, como aponta Vasconcelos (2001, p.205): “Se no campo do trabalho o conflito principal se dá entre os detentores dos meios de produção e os trabalhadores, no trânsito o conflito básico se dá entre a classe média e os trabalhadores, na forma automóvel versus ônibus/pedestres”. É no contexto desses conflitos que, em muitos casos, não se dão necessariamente apenas como “interações”, como apontado por Serra (1987), mas também pelo embate, diante dos interesses conflitantes das diferentes camadas da população, que devemos compreender a dinâmica do movimento, da circulação e da acessibilidade, ou seja, das interações espaciais.

Essas questões são fundamentais para a análise da estruturação da cidade e da morfologia urbana. Aprender os movimentos resultantes das diferentes áreas da cidade, quantificá-las e qualificá-las permite avançar numa abordagem dinâmica para além das formas, que busca compreender também a dinâmica dos usos, das funções e do movimento no âmbito da estruturação da cidade.

¹¹ Essa questão poderá ser melhor explorada a partir da análise empírica. Observa-se que nessas cidades de porte médio, inclusive aqueles abordados por esta pesquisa, apresentam problemas sérios no que se refere ao sistema de transporte coletivo: atrasos nos horários, linhas que não têm seus itinerários cumpridos, passageiros transportados gratuitamente devido à laços familiares ou de amizade com os funcionários etc. Diante dessa ineficiência e baixa qualidade dos serviços, meios alternativos de transporte se sobressaem, tais como o *mototaxi* e os táxis *por lotação* (sem taxímetro).

2.6. Morfologia urbana, estruturação da cidade e as novas configurações espaciais

Nas últimas décadas, o processo de urbanização se intensificou e tem gerado mudanças significativas nas formas espaciais urbanas. O desenvolvimento dos sistemas de transporte e comunicação tem alterado de maneira considerável os padrões de localizações de diferentes atividades, contribuindo para tornar as configurações espaciais ainda mais complexas.

Pierre George (1983, p.74), ao abordar a “estrutura do organismo urbano”, relata sobre o desenvolvimento da cidade a partir do núcleo central: “Desenvolvendo-se ao redor do núcleo inicial, a cidade articula-se de maneira diversa, em elementos de dimensões variáveis, com maior ou menor continuidade, bairros ou grupos de bairros”. Ainda em relação à expansão territorial, o autor mostra que pode haver maior continuidade ou descontinuidade nos espaços urbanos:

[...] se a expansão urbana, em lugar de efetuar-se em massas compactas e em anéis contínuos, se estende ao longo de certos eixos de desenvolvimento (vales ou vias de circulação), a cidade se articula em elementos lineares entre os quais subsistem, por um período de tempo variável, zonas rurais (GEORGE, 1983, p.74).

No passado, principalmente antes da disseminação do uso do automóvel, grande parte das cidades crescia de forma relativamente compacta, com exceção dessas situações de expansão segundo os eixos. Tanto que para George (1983), a experiência de descontinuidade era retratada em grandes centros urbanos, por “ilhas isoladas de urbanização, separadas da massa urbana principal”, como no caso das cidades satélites de Londres.

Atualmente, para além das grandes cidades, a expansão descontínua do tecido urbano se tornou cada vez mais evidente em centros urbanos de diferentes portes. Cidades que antes eram caracterizadas por certa continuidade territorial, hoje se expandem de forma cada vez mais descontínua e dispersa.

Sobre o assunto, Sposito (2004b) destaca a contradição existente entre a concentração, no âmbito do processo de urbanização compreendido em seu sentido mais amplo, em relação à “tendência inversa de emergência de territorialidades marcadas pela

extensão das áreas urbanas, por meio de formas espaciais mais dispersas e, muitas vezes, descontínuas” (SPOSITO, 2004b, p.11).

Whitacker (2007a, p.4), por sua vez, destaca que:

Mudanças profundas na morfologia urbana denunciam um modelo de cidade que não é mais contíguo e concentrado e que, no nível da aparência, poderia fazer pensar num processo de urbanização homogêneo, com a diminuição de diferenças formais entre as cidades. Essa nova morfologia urbana reorganiza, de maneira aparentemente contraditória, a dispersão e a aglomeração (GOTTDIENER, 1992), numa dinâmica que cria e recria centralidades num movimento que é poli(multi)cêntrico, como apontou Lefebvre (LEFEBVRE, 1982, p. 127-8), à medida que se organiza, não apenas com muitos centros, mas também com centros de conteúdos diferenciados.

Portanto, a conformação de áreas urbanas descontínuas não se resume apenas a um fenômeno físico, ou seja, da forma, pois nesse processo de dispersão, somam-se os conteúdos e as funções urbanas desempenhadas. Daí a relação com a centralidade urbana (que deixa de ser monocêntrica) e com o perfil da população que tem se apropriado desses espaços descontínuos (não só a população de alta renda, mas também aqueles menos favorecidos que são “empurrados” para as áreas periféricas).

No caso da centralidade, diante da dispersão urbana de forma descontínua e fragmentada, tem-se verificado uma tendência à polinucleação, a partir da constituição de subcentros. Para Dear e Flusty (1998, apud LEES, 2002, p.107) “the city has become so unpredictable that they represent it as a centreless urban form”. Porém, não se trata apenas de formas urbanas sem centralidade. Na realidade, como já mostrou Whitacker (2007a, p.4), “a centralidade encontra nos fluxos sua maior expressão e elemento constitutivo, daí, reafirmarmos, sua natureza cambiante”, o que torna essas interações no âmbito da morfologia urbana ainda mais complexas.

Essas novas configurações da forma urbana, por meio da maior complexidade resultante de transformações recentes, como o caso do surgimento de novas centralidades, por exemplo, no âmbito da estruturação da cidade, tem redefinido a relação entre centro e periferia (SPOSITO, 1999), uma vez que esta última passa a adquirir novos conteúdos.

As lógicas atuais dos diferentes agentes que atuam na produção do espaço, no âmbito do modo capitalista de produção, têm reorientado as localizações, as concentrações e as extensões de suas formas espaciais. Nesse contexto, destacamos os processos de reestruturação urbana e da cidade, na concepção apresentada por Sposito (2004b), que têm

gerado inúmeras modificações no espaço urbano, a partir de aspectos ligados à relação entre necessidades individuais e coletivas, desejos e necessidades, divisão social e técnica do trabalho e os papéis exercidos por instituições e organizações públicas e privadas.

Portanto, a reestruturação urbana e da cidade, por meio das dinâmicas e lógicas que as orientam, têm um papel relevante na (re)configuração das morfologias urbanas atuais. Hoje, mora-se cada vez mais distante dos locais de trabalho, consumo e lazer. Os sistemas de transporte e comunicação permitem essas realocações, gerando formas urbanas cada vez mais descontínuas, dispersas e descompactas. Têm-se assim mudanças não só restritas às formas, mas principalmente em relação aos usos e os conteúdos das diferentes partes do espaço urbano que, mesmo fisicamente descontínuos, encontram-se espacialmente articulados¹².

Nesse contexto, vale destacar os casos de dispersão de áreas urbanas para além dos limites político-administrativos, levando a processos de aglomeração urbana, em diferentes escalas, envolvendo centros urbanos de portes distintos. Ressalta-se ainda que tal processo é verificado também em cidades de porte médio e pequeno¹³, não se restringindo apenas às grandes cidades e metrópoles.

Isso reforça a necessidade de se compreender o processo de reestruturação urbana, e não apenas da cidade, pois em muitas situações, restringir a análise à escala da cidade pode não ser suficiente para se apreender as recentes transformações do espaço urbano. Isto porque atualmente, no âmbito das estratégias de reprodução capitalista, existem novas lógicas orientando a produção do espaço (SANTOS, 2003) em diferentes escalas. Por isso, Sposito (2004b, p.53) afirma que a produção não se dá apenas por meio da “reprodução simples, mas de uma reprodução ampliada”.

Por isso, a autora enfatiza que a tradição dos estudos urbanos de realizar pesquisas a partir de dois recortes espaciais (da rede urbana e do espaço intra-urbano):

deve ser superada, porque as novas formas urbanas possibilitam e impõem novas dinâmicas econômicas e novas práticas socioespaciais que exigem uma análise que se baseia nas relações entre localizações e fluxos que se estabelecem articulando, cada vez mais, diferentes escalas

¹² Nesse ponto, cabe ressaltar a distinção feita por Sposito (2004) entre continuidade territorial e continuidade espacial, que adotamos nesta pesquisa. Enquanto a primeira pressupõe o contato físico, a segunda considera as relações espaciais de áreas territorialmente descontínuas que, porém, encontram-se fortemente articulados.

¹³ Como exemplos, podemos citar os estudos feitos por Tavares (2001), Reolon (2007) e Miyazaki (2008).

geográficas de produção e estruturação dos espaços urbanos (SPOSITO, 2004b, p.12).

Essa articulação é necessária para os estudos atuais sobre o espaço urbano, uma vez que as ações implementadas por agentes na escala global podem afetar partes específicas da cidade, assim como a produção de determinada mercadoria que se dá em âmbito local pode ter repercussões em escalas geográficas muito mais amplas.

Além disso, do ponto de vista da análise, essa inter-relação pode trazer elementos importantes os estudos sobre forma urbana. Podemos retomar a interessante analogia feita por Whitacker (2007), entre a configuração da morfologia das cidades com a das redes urbanas:

[...] compreende-se que há articulação entre a forma da cidade, que denuncia processos de reestruturação e de produção de novas centralidades, e o desenho que se pode estabelecer a partir dos diversos fluxos componentes da rede urbana, o que é observável em cidades médias, tanto quanto em outras escalas e recortes empíricos (WHITACKER, 2007a, p.2).

Nesse sentido, a articulação de escalas geográficas é fundamental. Porém, ao mesmo tempo, é preciso considerar as especificidades locais. É a partir da inter-relação entre as especificidades locais e as influências das outras escalas geográficas que temos a configuração dessas novas morfologias urbanas. Por isso que Sposito (2007) deixa claro que mesmo se analisando a reestruturação da cidade, é necessário levar em consideração também o contexto da reestruturação urbana, que muitas vezes redefine as lógicas da primeira.

Precisamos recorrer, portanto, a uma discussão importante a respeito das escalas, ou melhor, da articulação destas. Quando observamos a questão da centralidade, por exemplo, estamos lidando com um fenômeno que transcende os limites da cidade, o que demanda um enfoque apreendido por meio de escalas mais amplas, ou ainda, a partir da articulação de diferentes escalas (SMITH, 1992).

Essas combinações de ações têm repercussões em diferentes escalas. Nesse contexto, podemos citar, apenas a título de exemplo, o caso das cidades de porte médio da rede urbana paulista, objeto empírico deste estudo, com tamanho demográfico de aproximadamente 100 mil habitantes. Estas cidades, em função do tamanho populacional, da inserção na rede urbana regional e estadual, dentre outros elementos, apresentam especificidades em relação às pequenas cidades ou aos centros urbanos de maior porte ou complexidade. Grande parte delas, cada vez mais, apresenta uma diversidade de

características quanto à reestruturação urbana e da cidade. Por exemplo, a dispersão urbana por meio de formas urbanas descontínuas e dispersas é evidente, mas, por outro lado, não se verifica de maneira expressiva ainda o surgimento de novas centralidades intra-urbanas, como nas cidades médias. Essa hipótese pode tornar a forma e a estrutura destas cidades ainda mais complexa: como se dá a circulação e a apropriação das diferentes áreas urbanas, em cidades com portes demográficos e extensão territorial consideráveis, em estruturas mononucleadas? Tais cidades caminham em direção à poli ou multicentralidade? E aquelas que compõem aglomerações urbanas? Quais lógicas e interesses ditam o processo de apropriação do espaço nestes centros urbanos?

O objetivo de tentar apreender a dinâmica inerente à forma e a estrutura das cidades em questão demanda, novamente, a discussão de escala, porém, neste caso, a partir das especificidades do recorte territorial, o que não quer dizer que negamos a necessidade de articulação interescalar. Trata-se de explorar as características específicas dessas cidades, considerando a reestruturação da cidade e urbana, ao mesmo tempo.

Neste ponto lembramos da necessidade de se distinguir as cidade médias das de porte médio. Adotamos a terminologia cidades de porte médio para diferenciá-la do conceito de cidades médias¹⁴, que envolve outros aspectos além da dimensão. Não foi nosso objetivo neste estudo classificar as cidades estudadas, considerando-se sua complexidade e papéis se são médias ou não. Buscamos analisá-las, a partir de suas formas e estrutura, para apreender as transformações que tais cidades têm passado no âmbito da reestruturação urbana e da cidade, no contexto de uma rede urbana densa e complexa. Esses centros urbanos não se inserem mais no conjunto das pequenas cidades, mas ainda não “alcançam” a complexidade funcional verificada nas cidades regionais mais importantes, muitos destas últimas estudadas a partir da perspectiva das cidades médias.

É nesse sentido que, a seguir, nos dedicaremos ao estudo de cinco cidades de porte médio da rede urbana paulista. Porém, antes de analisá-las, consideramos importante contextualizá-las no âmbito da formação socioespacial em questão, ou seja, a rede urbana densa e complexa de São Paulo.

¹⁴ O exercício teórico de definição de cidade média, portanto, sua construção conceitual, vem sendo crescentemente valorizado e, dessa forma, existem muitas contribuições sobre o tema. Vale destacar aqui os estudos realizados por Sposito (2001, 2005 e 2007), Pontes (2001), Corrêa (2007), Amorim Filho e Serra (2001), Amorim Filho (2005), Soares (1999 e 2005), entre outros.

***3. A FORMAÇÃO
SOCIOESPACIAL PAULISTA: UMA
CONTEXTUALIZAÇÃO DOS NÚCLEOS
URBANOS ANALISADOS***

Entre os vários elementos que tratamos anteriormente, destacamos a importância de um conjunto de aspectos que se referem às dimensões temporal e espacial. Neste sentido, consideramos importante abordarmos a discussão sobre formação socioespacial e suas implicações na constituição e reconfiguração das cidades.

Neste ponto, podemos retomar a perspectiva apresentada por Corrêa (2001), que considera a cidade como expressão de processos sociais. O próprio autor, levando em conta que a cidade reflete as características da sociedade, destaca que tal “definição tem o mérito da universalidade, quer em termos de tempo, quer de espaço” (CORRÊA, 2001, p.121). O mesmo autor, em outra obra (CORRÊA, 2000), enfatiza também a necessidade de se analisar a rede urbana a partir da formação espacial numa perspectiva diacrônica, ou seja, no âmbito da evolução ao longo do tempo. Reforça-se assim a importância de se compreender as dinâmicas atreladas às dimensões temporais e espaciais para o estudo das cidades e do urbano.

Além disso, como já abordado por Sposito (2004, p.62), a complexidade característica do espaço urbano, principalmente no que se refere ao avanço do conhecimento e das técnicas que ampliam as formas de produção e transformação do espaço, gera uma divisão social e espacial do trabalho que, por sua vez, leva à intensificação da diferenciação socioespacial urbana. Para a autora, essa “complexidade pode ser apreendida no interior de cada cidade, como nas relações que há entre elas e os espaços não-urbanos” (SPOSITO, 2004, p.62), ou seja, essa diferenciação socioespacial se configura a partir de diferentes escalas, abrangendo desde a cidade até a rede urbana.

É justamente para se compreender essas diferenciações socioespaciais atreladas ao processo de urbanização que consideramos fundamental recorrermos à discussão já iniciada anteriormente sobre formação socioespacial. Também a partir destas considerações buscaremos contextualizar as cidades escolhidas para este estudo, com foco na morfologia urbana e na análise da estrutura da cidade. Diante disso, inicialmente trataremos da formação socioespacial na qual se inserem as cidades em questão, incluindo-se os aspectos históricos que antecedem a consolidação do processo de urbanização no Estado de São Paulo. Em seguida, considerando-se os aspectos da formação socioespacial em questão e as especificidades dos diferentes contextos regionais, abordaremos os aspectos relativos à forma e a estrutura da cidade. Por fim, a partir da concatenação dos dois itens anteriores, somados aos aspectos da atual dinâmica da rede urbana paulista, justificamos a escolha das cidades que analisamos nesta pesquisa.

3.1. O cenário anterior ao século XIX

Consideramos fundamental contextualizar as cidades que serão analisadas neste trabalho no âmbito temporal e espacial, uma vez que as lógicas e interesses de cada momento histórico e regional resultaram em diferentes ritmos e intensidades do processo de urbanização. Para tanto, é importante que se compreenda as diferentes dinâmicas vivenciadas ao longo da constituição das primeiras vilas e cidades no âmbito do Estado de São Paulo, uma vez que há uma relação direta entre os núcleos urbanos e o contexto no qual eles se inserem. Como já destacou Ianni (1988, p.15), a “história de uma cidade pode ser um espelho da história de uma província, estado, região, nação. Se não um espelho fiel, ao menos um reflexo de muitos traços, que a história da nação às vezes esconde”.

O processo de urbanização no Estado de São Paulo ganhou expressividade a partir do final do Século XIX e se intensificou no início do XX, no âmbito do complexo cafeeiro¹⁵. No entanto, antes desse período algumas vilas e cidades já se faziam presentes em algumas regiões do estado, cujas origens estavam atreladas a diferentes contextos históricos e regionais.

Faz-se importante, assim, tratar das especificidades históricas e espaciais nas quais se inserem as cidades analisadas nesta pesquisa. Neste sentido, Sposito (2004, p.413) destaca a importância do conceito de formação socioespacial para entender como o “conjunto de determinações econômicas, sociais e políticas (aqui inclusas as dimensões culturais e ideológicas)” acabaram se constituindo nas “condições para o rápido desenvolvimento do modo capitalista de produção” no Estado de São Paulo.

Para se compreender essa formação socioespacial, Sposito (2004, p.412) destaca que é necessário considerar os “elementos do complexo cafeeiro em suas relações com a dimensão espacial que dá sustentação e expressa, ao mesmo tempo, o movimento dessas transformações”. Diante disso, a autora destaca a importância do comércio, da mão-de-obra assalariada, do capital estrangeiro, do sistema bancário, da expansão ferroviária e o posterior desenvolvimento rodoviário, da mecanização e eletrificação, além do mercado de terras disponíveis como elementos constitutivos da realidade em estudo.

¹⁵ O complexo cafeeiro, como veremos adiante, diz respeito ao conjunto econômico de atividades interdependentes que levou a um processo dinâmico de acumulação. Portanto, neste caso, trata-se de um “complexo cafeeiro capitalista”, como apontou Cano (1990).

A formação socioespacial em questão está ligada, portanto, ao desenvolvimento do complexo cafeeiro no âmbito da combinação de dinâmicas econômicas e espaciais que possibilitaram sua inserção no modo capitalista de produção. É a partir desse contexto que devemos considerar os centros urbanos que analisamos nesta pesquisa.

Para tanto, torna-se necessário ponderar que algumas cidades paulistas têm sua origem em períodos anteriores à expansão cafeeira, remontando até mesmo aos séculos XVI e XVII. No período colonial, antes da consolidação do complexo cafeeiro, as vilas e cidades até então existentes se encontravam em outro contexto histórico no qual tais centros não possuíam ainda papéis urbanos tão definidos. Sposito (2004), por exemplo, questiona a existência de um processo de urbanização no Estado de São Paulo no período colonial:

pois, antes do desenvolvimento da atividade cafeeira, não havia se estabelecido ainda uma economia que apoiasse diretamente o papel agrário-exportador que cabia ao Brasil na divisão internacional do trabalho, economia essa que pudesse levar à ampliação dos papéis urbanos de sua cidade principal – São Paulo, como ocorreu com Recife, por exemplo, em função da economia açucareira (SPOSITO, 2004, p.457).

A autora destaca que só a partir do desenvolvimento das dinâmicas ligadas ao complexo cafeeiro, com a associação entre urbanização e industrialização, é que se tornou possível uma divisão territorial do trabalho mais contundente, a partir da inserção efetiva do país no modo capitalista de produção. Isto porque a presença de vilas e pequenos povoados ou assentamentos que concentravam pessoas não significava necessariamente a existência de papéis urbanos claros.

Concordamos com essa perspectiva, principalmente porque é somente a partir da consolidação do complexo cafeeiro que verificamos um processo de urbanização de forma efetiva no Estado de São Paulo, a partir do qual se estruturou a rede urbana paulista. No entanto, vamos considerar também nesta análise os momentos que antecederam o desenvolvimento cafeeiro em São Paulo, pois algumas cidades analisadas nesta pesquisa tiveram suas origens em períodos anteriores. Ianni (1988, p.15), ao destacar a relação existente entre a história da sociedade e das cidades, enfatiza que a “Colônia, o Império e a República, conforme especificidades de cada época, inscrevem-se no todo e nas partes. É

claro que cada época tem o seu jeito e modo, mas também tem muito a ver com a maneira de cada um em todos os lugares” (IANNI, 1988, p.15).

Além disso, independentemente das primeiras vilas e cidades desempenharem ou não papéis urbanos expressivos, é preciso considerar que tais centros já apresentavam um conjunto de características no que se refere à forma urbana, seja por meio do sítio urbano ocupado quanto pelos primeiros arruamentos que caracterizam suas plantas iniciais, cujos aspectos devem ser considerados para a configuração da atual forma urbana.

A ocupação do território brasileiro pelos europeus foi iniciada a partir do litoral e, conseqüentemente, as cidades mais antigas encontram-se situadas na faixa costeira ou próxima a ela. No caso específico do Estado de São Paulo, as primeiras povoações também foram fundadas no litoral, como foi o caso de São Vicente, fundada em 1532.

Reis Filho (1968, p.78), ao analisar a evolução urbana no Brasil no período colonial, considera que “a formação da rede urbana é iniciada em 1532, com o estabelecimento do regime das capitânicas e a fundação de São Vicente”. Azevedo (1994, p.28) também afirma que a “urbanização do nosso país só teve início, realmente, depois que se iniciou a colonização e foi instituído o regime das Capitânicas”, uma vez que “os donatários tinham o direito de ‘fazer todas e quaisquer povoações que se chamarão Vilas’”.

Porém, no período colonial, o crescimento do número de vilas e cidades, bem como da população que nelas viviam, ocorreu em um ritmo lento, embora já houvesse uma política urbanizadora para “estimular, indiretamente, a formação de vilas” (REIS FILHO, 1968, p.73). À título de exemplo, de 1530 a 1600 foram fundadas 15 vilas e três cidades, sendo que a média de criação de vilas e cidades era de aproximadamente duas por decênio. Para o caso paulista, entre 1610 e 1670, “nos territórios das antigas capitânicas de São Vicente e Santo Amaro, levantaram-se dez novas vilas” (REIS FILHO, 1968, p.81).

Grande parte das vilas e cidades deste período estava atrelada às lógicas de exploração da colônia pela metrópole. Portanto, tais centros estavam ligados às atividades portuárias e, conseqüentemente, localizados no litoral e especificamente nas áreas onde as atividades econômicas se encontravam em pleno desenvolvimento, como foi o caso da zona da mata nordestina, ligada ao ciclo açucareiro. A partir de meados do Século XVII essa dinâmica começa a se alterar, embora em ritmo ainda lento.

Reis Filho (1968, p.81) enfatiza que “mesmo nas áreas mais afastadas dos programas de economia de exportação, verificava-se um crescimento natural, demonstrando que, à margem dos programas de urbanização estimulados e previstos pela

metrópole, a nova terra já iria encontrando caminhos próprios”. E é justamente na região onde hoje está situado o Estado de São Paulo que novas vilas e cidades passaram a ser fundadas, a partir de novas lógicas e interesses. Podemos destacar, neste contexto, o papel das Bandeiras, das Monções e do Tropeirismo no surgimento de novos povoados e crescimento de outros já existentes entre os séculos XVII e XVIII.

Como exemplo, podemos citar o caso de Itu, que desempenhou papel importante tanto para as Bandeiras quanto para as Monções, uma vez que grande parte das expedições partiram de suas imediações, denominadas como Campos de Pirapitingui (SILVA, 2004). Outros exemplos podem ser verificados no Sudoeste Paulista, quando vilas e cidades foram fundadas a partir de pousos de tropeiros, tais como Itararé, Itapetininga e Sorocaba, como já destacou Deffontaines (2004)¹⁶.

À medida que a “barreira” física da Serra do Mar foi superada e a penetração em direção ao sertão se intensificou, vários povoados foram sendo criados. Por volta do início do Século XVIII, segundo Reis Filho (1968), já havia no país um respeitável conjunto de vilas e cidades que constituíam a rede urbana. Ainda segundo o autor:

Nessa época, as condições de vida em Portugal favoreceram o aumento da imigração para o Brasil; com a descoberta do ouro, nos últimos anos do século XVII, o fenômeno começa adquirir tais proporções que, no século seguinte, ocorre um despovoamento em certas regiões da Metrópole e o governo português passa a adotar medidas deveras para contê-lo (REIS FILHO, 1968, p.81).

No Estado de São Paulo, durante o Século XVII, foram fundadas novas vilas para além da faixa litorânea, tais como São Francisco das Chagas de Taubaté (1645), Nossa Senhora da Conceição do Rio Paraíba - atual Jacareí (1653), Nossa Senhora do Desterro do Campo Alegre de Jundiáí (1655), Santo Antônio de Guaratinguetá (1651), Nossa Senhora da Candelária de Outú Guaçu – atual Itu (1657), Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba (1661), entre outras. Já a partir do século XVIII, além da elevação de São Paulo de Piratiniga à condição de cidade, novas vilas foram sendo fundadas, dando origem a Nossa Senhora do Bom Sucesso de Pindamonhangaba (1705), Itapeva da Faxina (1769), São João Batista de Atibaia (1769), Itapetininga (1771) etc., processo que continuou e se intensificou a partir do Século XIX.

¹⁶ Obra originalmente publicada na *Geographical Review*, em 1938, e no *Bulletin de la Societé de Géographie de Lille*, também em 1938.

Referindo-se as esse período, Azevedo (1943, *apud* AZEVEDO, 1994, p.42) enfatizou que:

“[...] se o século XVII, o das Bandeiras, foi o século da expansão territorial, da conquista e do povoamento, o século do ouro, o XVIII foi, com o declínio do patriarcalismo rural, no norte, e do movimento das Bandeiras, ao sul, o século do desenvolvimento das cidades, onde se formara e já ganhava corpo a nova classe burguesa, ansiosa de domínio, e já bastante forte para enfrentar o exclusivismo das famílias de donos de terras”.

Ao longo desses séculos, cabe ressaltar as considerações feitas por Silva (2004) que, ao abordar três importantes fenômenos da história paulista (o bandeirantismo, as monções e o tropeirismo), afirma que “se observados no conjunto que formam, enquanto atividades intimamente ligadas à vida paulista ao longo dos séculos, oferecem um notável rol de resultados”, principalmente em relação ao processo de povoamento:

A primeira e mais óbvia consequência desse caminhar continuado foi a expansão das manchas de povoamento, por força da ocupação do território, a partir das regiões emissoras de homens, no planalto piratiningano e nos vales do Paraíba e do Tietê. Seja como derivação de roças bandeiristas, de arraiais de mineração, de sesmarias colonizadas, de pouso de tropas ou de vendas, é imensa a lista de povoados, freguesias, vilas e, mais tarde, cidades, nascidas todas do andar dos paulistas (SILVA, 2004, p.97).

Portanto, no período que antecede o desenvolvimento do complexo cafeeiro, já havia em São Paulo um conjunto expressivo de vilas e cidades. Porém, grande parte delas estava concentrada no litoral e na porção leste do estado, uma vez que os planaltos do oeste paulista ainda não haviam sido explorados pelo homem branco. Saes (1981) ressalta que em meados do século XIX, praticamente 80% da população paulista concentrava-se em três regiões: Vale do Paraíba, Mogiana e Região Central. Até mesmo no final do Século XIX grande parte do Oeste Paulista ainda era considerada uma região pouco conhecida pelo homem branco. A Carta da Província de São Paulo, de 1886, por exemplo, apresentava o Oeste Paulista como sertão “pouco conhecido e ocupado pelos indígenas”. Já o mapa da Província de São Paulo organizado pela Società Promotrice di Immigrazione di San Paolo (figura 2) denominava a grande área do Oeste Paulista como “terras despovoadas”.



Figura 2 - Mapa da Província de São Paulo, 1886. Extraído do sítio “Mapas antigos, histórias curiosas”, disponível em <http://serqueira.com.br/mapas/index.htm>

Além disso, é preciso considerar que grande parte destas vilas se constituía em pequenos povoados, com poucos habitantes. Enquanto a Coroa Portuguesa concentrava suas atenções nos núcleos urbanos maiores, como Salvador, São Paulo, Olinda, entre outros, os centros menores ficavam sob responsabilidade da administração local. Sobre o assunto, Reis Filho (1968, p.118) afirma que:

A política urbanizadora que vigorou até meados do século XVII, como parcela de uma política mais ampla de descentralização, fazendo com que as responsabilidades da urbanização relativas aos centros menores coubessem, quase inteiramente, aos donatários e aos próprios colonos, deveria fazer, igualmente, com que coubessem às Câmaras, como órgãos locais de administração, a totalidade ou a quase totalidade das tarefas de controle dos mecanismos do crescimento urbano. Como consequência, os recursos aplicados nesses centros refletiam a modéstia das possibilidades e das necessidades do meio, constituindo, quase sempre, em medidas de alcance e aplicação muito superficiais. (REIS FILHO, 1968, p.118).

Somente a título de exemplo, numa tentativa de forçar o crescimento da vila, “em 1679, o capitão-mor de Iguape obriga os moradores a construírem cada um uma casa na cidade, em vista ‘dos poucos moradores que haviam nella’, sob pena de 10 cruzados” (REIS FILHO, 1968, p.118). Aspectos como este, relativos ao porte desses primeiros

núcleos, associados às limitações de seus papéis urbanos, é que nos remetem ao questionamento da existência de um processo de urbanização naquele período.

Não se constitui em propósito deste trabalho aprofundar essa discussão. Para esta pesquisa, consideramos importante contextualizar também a origem de algumas cidades no período que antecede o desenvolvimento do complexo cafeeiro, uma vez que em suas gêneses, determinados aspectos tiveram peso importante na configuração da forma urbana atual. Desde o período colonial, elementos importantes da organização espacial destes núcleos, tais como sítio, situação e características dos traçados estavam sendo definidos a partir de determinadas lógicas e interesses, como veremos mais adiante neste capítulo.

Mesmo considerando-se que as cidades e vilas existentes no período colonial fossem menores e menos numerosas, fatores importantes como a definição do sítio para a constituição do povoado, bem como a construção dos primeiros traçados das plantas remontam ao período colonial, quando determinadas lógicas e interesses predominavam. É a partir desses aspectos que pretendemos considerar na análise a forma urbana das cidades cuja história remonta ao período colonial.

Porém, avaliamos que o desenvolvimento e a expansão cafeeira a partir do Século XIX provocaram mudanças importantes, principalmente por meio da divisão territorial do trabalho e a associação entre urbanização e industrialização no âmbito do modo capitalista de produção. A expansão da economia cafeeira proporcionou a apropriação do território paulista em bases capitalistas, o que levou à constituição de uma formação socioespacial “que, baseada na agricultura, gerou a industrialização e a estruturação de uma rede urbana com cidades de diferentes portes, em uma complexa divisão territorial do trabalho entre a cidade e o campo, e entre as cidades” (SPOSITO, 2004). Tais mudanças passaram a intensificar a constituição de novas cidades, bem como a consolidação das já existentes, com impactos diretos em suas formas e estruturas.

3.2. Os impactos do desenvolvimento da economia cafeeira

A partir do Século XIX, a cultura cafeeira alcançou o estado paulista, adentrando-se a partir do Vale do Paraíba e, num segundo momento, expandiu-se rapidamente em direção ao Oeste. Neste processo, foram geradas transformações tanto na

consolidação dos centros urbanos já existentes, como também no que se refere à criação de novos núcleos.

Já na primeira metade do Século XIX, o plantio do café alcançou o território paulista pelo Vale do Paraíba e imediações da capital. Matos (1974, p.37) destaca que já em 1836 o “café tinha seu grande centro de produção no vale do Paraíba, e na zona serrana do chamado ‘Norte de São Paulo’: Areias, Silveiras, Bananal”. Também se referindo ao avanço do café, Milliet (1946, p.20) afirma que “oito lustros bastam para abarrotar de cafeeiros todo o Vale do Paraíba e parte das terras mais férteis das regiões próximas da capital, colonizadas pelo açúcar”.

Neste contexto, cabe ressaltar a relação existente entre a expansão da cultura cafeeira e o processo de urbanização, embora ainda em ritmo lento. Milliet (1946) enfatiza que ao mesmo tempo em que o café avança:

Cidades erguem-se, crescem rápidas, sem tempo suficiente para tomar pé, sem raízes bastante fortes para resistir desde logo às vicissitudes da marcha vertiginosa e fatigante. De 1797 a 1836 anda-se ainda devagar. Acompanha-se o caminho do burro, a trilha; procura-se o núcleo já habitado, para as experiências. (MILLIET, 1946, p.20).

Esse avanço do café descrito pelo autor, ilustrado na Figura 3, veio acompanhado pela expansão da malha ferroviária. A necessidade de um meio de comunicação do planalto com o litoral, principalmente na busca de um sistema de transporte eficiente para o escoamento da produção cafeeira em ascensão, levou ao desenvolvimento de uma rede ferroviária no estado. Portanto, o avanço do café e a expansão da cultura cafeeira constituem-se em processos associados, como já demonstraram Simonsen (1973), Matos (1974), Saes (1981), entre outros.

Assim, é a partir do avanço do café e das ferrovias, no contexto de um conjunto maior de fatores atrelado à inserção da economia paulista no modo capitalista de produção, que passamos a verificar transformações importantes, principalmente no que se refere à urbanização, em diferentes regiões do estado. Se na primeira metade do século XIX a produção cafeeira concentrava-se no Vale do Paraíba, aos poucos ela avançou em direção a outras regiões, inclusive suplantando outras culturas já existentes.

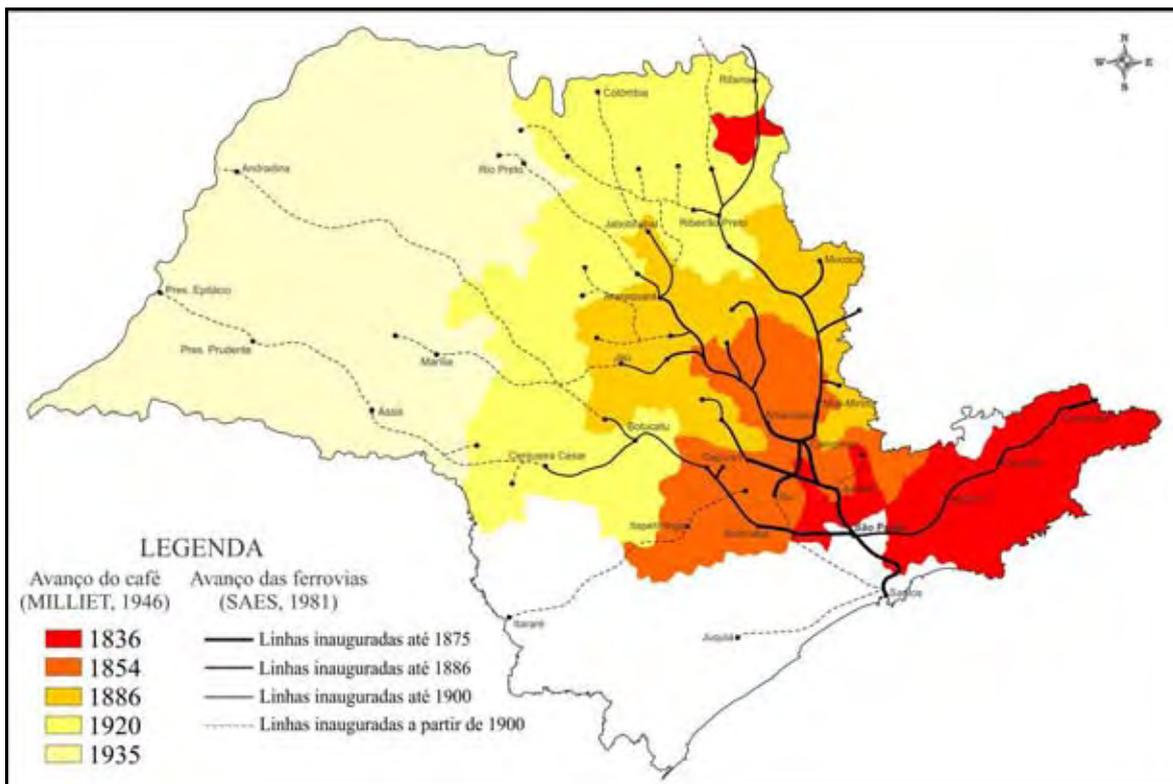


Figura 3 – Avanço cronológico do café e das ferrovias no Estado de São Paulo. Fonte: Milliet (1946) e Saes (1981).

Foi o que ocorreu nas regiões de Campinas, Piracicaba e Itu, que Milliet (1946) denomina como Zona Central. Trata-se de uma região onde já haviam núcleos urbanos importantes estruturados desde a segunda metade do Século XVIII em decorrência do desenvolvimento da produção açucareira e, devido a isso, constituiu-se na área conhecida como “Quadrilátero do Açúcar”. Para Camargo (2004), o “Quadrilátero do Açúcar foi responsável pela fundação de inúmeros núcleos produtores, como Piracicaba, Capivari e Cabreúva, entre outros, que mais tarde tornaram-se vilas com uma estruturação econômica e social semelhante”. Nesse contexto, Itu já se destacava como importante polo da produção açucareira e, com a expansão da lavoura canavieira, novas vilas foram surgindo na região, “entre elas Piracicaba (1784-1821), Capivari (1826-1832) e Cabreúva (1830-1859)” (CAMARGO, 2004, p.108).

Com a chegada do café e da ferrovia a partir de meados do Século XIX, esta região passou por um conjunto de transformações significativas. Devido à posição estratégica dessa região e a facilidade de acesso aos principais meios de comunicação e transporte (rios, num primeiro momento, e depois ferrovias):

[...] a Zona Central tinha que participar de todos os surtos econômicos do Estado e principalmente do surto do café. Foi realmente o que se deu e de sua situação geográfica decorre em grande parte o seu progresso ininterrupto. Para a sua expansão muito contribuiu ainda a enorme corrente migratória de fins do século XIX (MILLIET, 1946, p.45).

Diante desse contexto, verificou-se um intenso aumento populacional nessa região. O número de habitantes nos municípios como Itu, Itapetininga e Sorocaba praticamente dobrou de 1886 para 1920¹⁷. À medida que Campinas consolidou-se como importante centro urbano nessa região, gradativamente o cultivo do café e a malha ferroviária avançou em direção a oeste, permitindo a criação de mais povoados. Por isso, à medida que se ampliavam as fronteiras do chamado interior paulista, novos núcleos foram sendo implantados, “como aponta a data de fundação de freguesias como Jaú (1858), Ribeirão Preto (1870), Barretos (1874) e Bauru (1880), em áreas até então chamadas de sertão” (CAMARGO, 2004, p.127).

A partir de 1886 as plantações de café avançaram para além da região central, estendendo-se mais a oeste. Assim, no início do Século XX alcançou o planalto ocidental paulista, que até então era “pouco conhecido e ocupado pelos indígenas”, conforme exposto na Figura 2. As primeiras incursões em direção ao Oeste Paulista partiram de Botucatu e Lençóis, então *bocas de sertão*, para avançar por meio dos espigões e, assim, formar as primeiras povoações. Neste processo, cabe ressaltar o caso dos mineiros que, principalmente em meio a tensões políticas e a decadência da mineração, migraram para o território paulista e passaram a desempenhar importante papel na marcha pioneira, tanto mais ao norte, nas imediações de São José do Rio Preto, quanto ao sul, no espigão entre os rios Paranapanema e do Peixe (MONBEIG, 1998¹⁸). A ocupação desse território se deu, num primeiro momento, a partir da “expulsão dos habitantes de então, os indígenas, pelo desmatamento do solo para cultivo de subsistência e pelo estímulo à formação de povoados” (SILVA, 1996, p.9).

Transformações mais efetivas no Oeste Paulista ocorreram a partir da expansão das estradas de ferro, tanto para comunicação quanto para o escoamento da produção agrícola, influenciando inclusive na fundação de novos núcleos urbanos e na ocupação de novas terras. Cabe ressaltar que o avanço do café para o oeste se deu de forma articulada com dois outros elementos importantes: um atrelado ao transporte, como já mencionamos

¹⁷ Baseando-se nos dados apresentados por Milliet (1946).

¹⁸ Ressaltamos que a obra original de Monbeig “Pionniers et planteurs de São Paulo” é de 1952.

anteriormente, referente à expansão da rede ferroviária; e outro ligado à mão-de-obra, representada pelos imigrantes. A partir da segunda metade do Século XIX, café, população e ferrovia passaram a caminhar juntos em direção ao oeste (SAES, 1981).

Assim, a partir do final do Século XIX e principalmente no início do Século XX, verificou-se o avanço mais significativo em direção ao Oeste Paulista, a partir da ocupação mais efetiva do planalto ocidental, levando à fundação de novos núcleos urbanos.

É neste contexto que Monbeig (1998) descreve o surgimento dos primeiros patrimônios na “franja pioneira”, considerando-se esse avanço para oeste. Ainda de acordo com o autor, tais patrimônios eram fundados para “fornecer ao povoamento rural e principalmente aos pequenos lavradores os seus quadros urbanos”, servindo como centros comerciais e pontos de parada. Destacavam-se neste contexto os estabelecimentos que beneficiavam a produção agrícola da região, tais como as máquinas de descaroçar algodão, descascar arroz e despolar café, que recebiam “a produção dos sítiantes vizinhos, sendo prevalecente esta função mercantil local” (MONBEIG, 1998, p.340).

Portanto, foi no âmbito do avanço dessa ocupação pelo Planalto Ocidental Paulista e das transformações decorrentes da expansão da economia cafeeira que se verificou a associação entre urbanização e industrialização com base na atividade agrícola. Dessa forma, os núcleos urbanos que surgiram nesse período apresentavam uma forte ligação com o campo, por meio de suas atividades industriais e comerciais. Sobre este aspecto, Monbeig (1998, p.360) ressalta que as indústrias beneficiadoras estavam ligadas “à produção rural e a presença delas robustece tanto mais a solidariedade da cidade com o campo, quanto os donos das máquinas são ao mesmo tempo os banqueiros dos pequenos plantadores”.

Portanto, a partir da consolidação do complexo cafeeiro no estado, mudanças expressivas ocorreram numa escala mais geral, no que se refere, por exemplo, a inserção da economia no mercado internacional, repercutiram direta e indiretamente no processo de urbanização, que se tornou mais efetivo e intenso.

Diante disso, a partir do momento em que o Estado de São Paulo passa a se constituir em um núcleo estruturador do desenvolvimento capitalista do país, inserindo-se no mercado internacional por meio do complexo cafeeiro, verificou-se uma divisão territorial do trabalho que levou à consolidação do sistema urbano já existente, bem como a constituição de novos núcleos que causaram uma reestruturação da rede de cidades.

Neste processo, vale destacar duas situações distintas. Enquanto em algumas regiões do Oeste Paulista a marcha de ocupação antecedeu a chegada do café e das ferrovias, como ocorreu, por exemplo, ao longo do espigão entre os rios Paranapanema e Aguapeí/Peixe, em outras regiões, a expansão da estrada de ferro antecedeu todo o processo, inclusive criando novas cidades e comercializando terras para o cultivo agrícola, como aconteceu no eixo da Noroeste, conforme demonstrado por Monbeig (1998) e Ghirardello (2002).

Como exemplos, podemos citar os casos de Assis e Presidente Prudente, fundadas antes da chegada do eixo da Sorocabana e, por outro lado, a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que criou estações no meio da mata, sendo que muitas deram origem a núcleos urbanos, como Birigui, Cafelândia, Lins, entre outros.

Essa diferença relativa à origem dessas cidades teve papel importante na constituição inicial dos núcleos, embora atualmente se verifique muitas semelhanças entre eles no que diz respeito às configurações morfológicas e da estrutura da cidade, uma vez que toda a região encontrava-se inserida em uma mesma lógica e dinâmica econômica. A diferença inicial estava no fato de que enquanto algumas cidades novas, implantadas a partir da chegada da ferrovia, tiveram seus planos traçados e planejados em função, ou sob influência dessa, outras passaram por reconfigurações, uma vez que seus planos urbanos e a própria estrutura da cidade foram readaptadas com a chegada da via férrea.

A partir desses aspectos, consideramos necessária a abordagem de elementos da morfologia urbana e da estrutura dos primeiros vilarejos e patrimônios. Em suas origens, os diferentes núcleos urbanos encontravam-se inseridos em contextos socioeconômicos, naturais, políticos e históricos distintos, bem como passaram por uma evolução atrelada a essas especificidades, impactando na constituição e reconfiguração de suas formas urbanas originais. Neste sentido, trataremos a seguir dos aspectos morfológicos dos primeiros núcleos urbanos, tanto aqueles do período colonial, quanto os mais jovens, cuja origem remonta ao final do século XIX ou mesmo início do século XX.

3.3. Morfologia e estrutura dos primeiros núcleos urbanos

A partir desta breve apresentação sobre o processo de povoamento do Estado de São Paulo, observa-se que a constituição dos núcleos urbanos remonta tanto ao período

colonial, no caso daqueles localizados próximo ao litoral, quanto em períodos mais recentes, como no caso da ocupação do planalto ocidental paulista a partir do final do século XIX. Portanto, temos a convivência de um conjunto centros urbanos mais antigos e outro com cidades mais “jovens”.

É preciso ressaltar que, desde o período colonial, elementos importantes da organização espacial dos primeiros núcleos urbanos, tais como sítio, situação e características dos traçados, estavam sendo definidos a partir de certas lógicas e interesses. No período colonial, os primeiros aglomerados urbanos se constituíram ao longo do litoral e, conseqüentemente, apresentavam características atreladas ao sítio urbano situado à beira-mar ou próximo a ele. No entanto, para além das condições do terreno, outros aspectos tiveram peso importante na configuração espacial de tais centros, principalmente no que se refere à inserção destes em uma economia de exportação. O desenvolvimento de uma área portuária e comercial para a troca de mercadorias em geral imprimiu, em muitas cidades, características expressivas.

Ainda no período colonial, à medida que o povoamento avançava em direção ao interior, outras lógicas passaram a definir a localização dos aglomerados urbanos, influenciando inclusive no desenho das primeiras plantas urbanas. À título de exemplo, Reis Filho (1968, p.124) destaca que “a tendência geral dos núcleos mais antigos foi a ocupação dos sítios elevados” para facilitar o esquema defensivo e ter um controle mais eficiente das vias de comunicação. Portanto, naquele período, a relação entre sítio e situação já demonstrava peso importante no momento da escolha das áreas para a fundação dos primeiros núcleos urbanos. Azevedo (1994, p.60), ao descrever o avanço do povoamento para o interior, enfatiza que a escolha do sítio urbano se baseava na presença da água e na facilidade de comunicações, sendo estes “dois elementos vitais para a existência e sobrevivência dos aglomerados”. Ainda para o autor:

No Brasil colonial, raro era o núcleo urbano que não se achava associado a um curso d'água, grande, médio ou pequeno. E muitas foram as causas dessa preferência: o fornecimento de água para o uso doméstico, a facilidade de obtenção de alimento através da pesca, as vantagens oferecidas no que se refere aos contatos regionais e, no caso específico das áreas de mineração, a presença de ouro e de pedras preciosas no cascalho dos leitos fluviais” (AZEVEDO, 1994, p.60).

Essas características do sítio e da situação das áreas onde os primeiros aglomerados tiveram origem, associadas à influência europeia, foram importantes para a

constituição das primeiras plantas urbanas, numa mescla de regularidades de alguns projetos e presença de plantas com um crescimento denominado de espontâneo. Em relação às regularidades, Petrone (1994, p.89) ressalta que “Pondo-se de lado, com reservas, as cidades que já apresentavam desenvolvimento apreciável no período colonial, geralmente os planos são regulares, com predominância do ortogonal, em tabuleiro de xadrez”. Ainda para o autor, no Brasil este modelo “parece ter dominado em parte por tradição e em grande parte porque era mais simples e fácil de ser traçado” (PETRONE, 1994, p.89). Já Landim (2004, p,59), por sua vez, destaca as irregularidades verificadas nos traçados urbanos dos primeiros núcleos coloniais. Segundo a autora, as “primeiras cidades brasileiras, assim como as cidades medievais portuguesas, acomodavam-se ao terreno de uma maneira bastante irregular”, sem se preocupar ainda com uma regularidade.

Na realidade, além desta mistura de situações que vão dos planos regulares aos irregulares, houve em muitas cidades uma preocupação inicial com a regularidade da planta que posteriormente foi deixado de lado, como destaca Azevedo (1994):

Tudo parece indicar que os aglomerados "criados", que resultaram de um propósito deliberado das autoridades coloniais obedeciam, em suas origens, a um plano regular e geométrico, se bem que adaptado às características topográficas. Sem demora, porém, deixava-se de lado essa preocupação urbanística e a expansão passava a se realizar de maneira espontânea, sem obedecer a nenhuma diretriz, daí resultando a irregularidade no traçado das ruas, tortuosas quase sempre (AZEVEDO, 1994, p.61).

Portanto, essa combinação de diferentes tipos de traçados urbanos, constituídos segundo determinados interesses, teve início já no período colonial, embora os núcleos urbanos daquela época fossem menores e menos numerosos. Posteriormente, a partir do século XIX, tais núcleos urbanos passaram por outros momentos e contextos econômicos que, a partir de novas lógicas, trouxeram modificações em suas configurações espaciais. Um grande exemplo é o caso do desenvolvimento do complexo cafeeiro, que gerou transformações expressivas em cidades coloniais, principalmente em decorrência das mudanças ocorridas em um contexto mais geral, ligadas à divisão territorial do trabalho, com o aumento demográfico e da importância de determinados centros urbanos.

Tais cidades vivenciaram modificações importantes a partir do crescimento populacional e da complexificação dos papéis e funções urbanas. Com a chegada da ferrovia, a localização das atividades comerciais, bem como dos estabelecimentos ligados à economia cafeeira, passou a privilegiar as áreas próximas à via férrea. Naquele período, a

ferrovia se constituía no principal meio de transporte e de comunicação e, além de concentrar ao longo de seu traçado parte das atividades econômicas importantes da época, passou a direcionar também a expansão territorial urbana.

Enquanto o desenvolvimento do complexo cafeeiro reconfigurou as cidades cuja origem remonta ao período colonial, posteriormente criou novos núcleos urbanos em direção ao oeste, com o avanço da cultura pelo Planalto Ocidental Paulista, como já destacou Monbeig (1998). Ao descrever o processo de criação e crescimento dos primeiros patrimônios da “franja pioneira”, o autor destaca as áreas dos espigões, onde, ao mesmo tempo, prosperavam os cafezais e desenvolviam-se as fundações urbanas mais importantes. Essa predileção pelos espigões foi reforçada pelo traçado das ferrovias que avançou pelo planalto percorrendo, na maior parte dos casos, as áreas mais elevadas.

Além disso, as áreas mais elevadas eram privilegiadas para a instalação dos povoados, principalmente após experiências fracassadas de patrimônios localizados próximos a rios, em decorrência do aumento dos casos de malária, quando “ninguém mais se arriscou a implantar patrimônios tão perto dos cursos de água” (MONBEIG, 1998, p.341).

Assim, essa preferência pelos espigões estava pautada na preocupação que se tinha para a escolha das áreas dos novos povoados. Ghirardello (2002) aborda este aspecto ao tratar dos fatores que levavam à escolha das áreas, inclusive no que se refere às características do sítio destinado para a constituição dos patrimônios:

O espaço natural do futuro povoado, assim como o do sítio ou fazenda, deveria possibilitar usufruto: estar em local salubre, dar acesso à água e possuir caminho de chegada transitável. Garantidas essas condições mínimas, o Patrimônio podia ser arruado e o era às expensas da Câmara Municipal, dona do território, por profissional de sua confiança (GHIRARDELLO, 2002, p.163).

Estes aspectos atrelados ao sítio urbano e à situação (uma vez que o acesso às vias de circulação também era considerado) contribuíram para dar certa homogeneidade às formações urbanas do Oeste Paulista. Além da importância da proximidade com as linhas de transporte e comunicação para o desenvolvimento dos patrimônios, Monbeig (1998, p.341) ressalta que havia uma uniformidade das condições naturais das cidades do Planalto Ocidental Paulista: “os problemas de situação e de sítio são, neste caso, muito simplificados e em vão se buscaria classificar as cidades pioneiras, segundo seus quadros

topográficos”. Havia assim certo padrão na configuração espacial dos primeiros núcleos urbanos dessa região, uma vez que a busca pelos espigões levou à escolha de condições de sítio e posição muito peculiares. Ainda de acordo com Monbeig (1998):

A variedade de sítios não é maior que a das posições geográficas. Nem é imputável a vantagem de ordem física a escolha do lugar do patrimônio. Recai, por toda parte, na faixa mais ou menos estreita do planalto, sempre porém suficiente para comportar uma cidade, com os suaves declives dos vales, que nele nascem, declives bastantes para o escoamento das águas de esgoto e chuva (MONBEIG, 1998, p.342).

Essa uniformidade das condições do sítio, associada à dinâmica econômica ligada ao complexo cafeeiro, levou a uma homogeneização das paisagens urbanas no Oeste Paulista, inclusive no que se refere ao traçado das primeiras ruas:

Provinham da uniformidade dos sítios a monotonia da paisagem urbana e a repetição constante do mesmo plano de cidades. Entre as da franja pioneira, as diferenças de forma são mínimas e o papel das condições topográficas locais só influi por certos pormenores. Nem colinas, nem escarpas, para orientar o avanço, num sentido ou noutro, ou para modificar a estrutura urbana. A própria planura não deixa aos urbanistas outro recurso se não repetir, de fundação para fundação, o mesmo traçado (MONBEIG, 1998, p.343).

Portanto, em suas gêneses, grande parte dos núcleos urbanos do Planalto Ocidental Paulista apresentava certo padrão de forma urbana, baseando-se nas condições topográficas semelhantes, mas também considerando-se as lógicas predominantes naquele período. E isso definiu, num primeiro momento, uma característica específica ao plano urbano dos primeiros patrimônios, geralmente estreitos e alongados (MONBEIG, 1998, p.344), tanto em decorrência de aspectos topográficos, relativos à localização ao longo dos espigões, como também devido ao acompanhamento das vias de circulação. Neste ponto, cabe ressaltar que não só as ferrovias, mas também as estradas e ruas tinham peso importante na configuração destes núcleos. Isto porque muitos estabelecimentos que atendiam a demanda de agricultores e de comerciantes se instalavam ao longo das vias de circulação: “Nas saídas da cidade, sobre as estradas que conduzem aos principais patrimônios, instalam-se pequenos comerciantes, taberneiros que ao mesmo tempo eram vendeiros, garagistas que eram também locadores de caminhões e mecânicos” (MONBEIG, 1998, p.368).

Por isso, é importante ressaltar que não foram apenas as condições naturais que atribuíram aos núcleos urbanos do Oeste Paulista um determinado padrão morfológico. A homogeneidade decorre principalmente da maneira como se deu o processo de ocupação da região. Para Monbeig (1998, p.346), as “condições geográficas não geram paisagens urbanas diferentes, nem são, na sua perfeita igualdade, a fonte dos diferentes êxitos dos patrimônios. São os homens, os únicos responsáveis pelos destinos desiguais de suas obras urbanas”.

Também nesse sentido Landim (2004, p.15) reforça que a homogeneidade das paisagens urbanas das cidades de porte médio do interior paulista nos remete a um conjunto de determinantes locais, atrelado à origem histórica destes núcleos.

O desenvolvimento da atividade cafeeira, por exemplo, definiu características importantes para esses núcleos urbanos, considerando-se desde fatores mais gerais, no que se refere à dinâmica demográfica e econômica, até aspectos mais específicos e pontuais, como a localização dos estabelecimentos, os impactos da ferrovia e o desenho da planta urbana. Por isso, aspectos ligados aos interesses e às estratégias do capital tiveram peso fundamental na constituição dos primeiros núcleos, como também na reconfiguração dos mesmos:

Provêm de outras variantes da forma não tanto das condições topográficas, como das circunstâncias históricas da fundação. A linha da estrada de ferro, que percorre o espigão, muitas vezes assinala um limite de propriedades. Dispõe então o fundador do patrimônio unicamente das terras situadas de um só lado da ferrovia. O proprietário acaba entrando no empreendimento, ainda a tempo de aproveitar-se da valorização das terras, porém já muito tarde para forçar mudança muito sensível na direção do crescimento da cidade. Vê se então surgirem alguns estabelecimentos industriais e galpões que se aproveitam da proximidade da estação, bairros excêntricos, habitados sobretudo por gente pobre, que não encontra mais lugar na vertente valorizada, em que cresceram o patrimônio. Fica, assim, desequilibrada a cidade, relativamente ao eixo ferroviário (MONBEIG, 1998, p.344).

Nesse contexto, enquadram-se os casos de cidades onde hoje o traçado da ferrovia limitou a expansão territorial do núcleo, ou ainda, definiu áreas distintas do espaço urbano no que se refere às condições socioeconômicas, constituindo-se, em alguns casos, em uma “barreira psicológica” ou mesmo um impedimento físico (Figura 4), com impactos inclusive na segregação socioespacial.

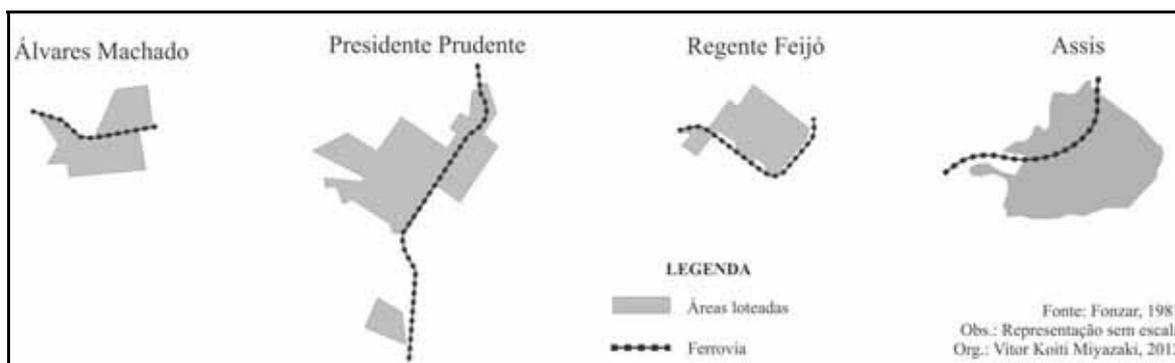


Figura 4 – Área urbana e ferrovia de algumas cidades do Oeste Paulista em 1938.

Portanto, a ferrovia teve importante papel para a configuração dos primeiros núcleos urbanos do Oeste Paulista. Como já ressaltou Ghirardello (2002, p.171) “Verifica-se que a ferrovia, além de possibilitar vida econômica ao futuro povoado, garantindo acessibilidade e escoamento da futura produção, gerou o próprio desenho urbano”.

Assim, a ferrovia, que no passado teve papel importante na estruturação dos primeiros núcleos urbanos, atualmente tem se constituído em um entrave para a expansão territorial ou mesmo para a consolidação e integração de diferentes setores da cidade. Inclusive, em algumas cidades, o traçado original da ferrovia foi alterado nas últimas décadas.

Outro elemento importante referente à constituição dos núcleos urbanos do Oeste Paulista diz respeito à fusão de patrimônios distintos, como já destacado por Monbeig (1998). Assim, patrimônios adjacentes acabaram por constituir um único conjunto urbano.

Mas apesar dessa constituição de centros urbanos a partir da junção de patrimônios distintos, ou ainda, do papel desempenhado pela ferrovia na fragmentação do tecido urbano ou para a limitação de seu crescimento, verificou-se a permanência de uma padronização e homogeneização do desenho urbano, principalmente no que se refere à planta.

Em grande parte das cidades do Oeste Paulista predomina a forma de tabuleiro de xadrez, impondo certa “monotonia das ruas, que se cortam em ângulos retos e não passam de variações sobre um tema, que por toda a parte permanece extremamente perceptível” (MONBEIG, 1998, p.345). Essa padronização não significa necessariamente uma padronização da planta como um todo, uma vez que ao longo do tempo, o processo de expansão deixou de “respeitar o reticulado original, adaptando-se à topografia do sítio, resultando em uma mancha urbana bastante heterogênea” (LANDIM, 2004, p.59).

Assim, enquanto muitos patrimônios adotaram um padrão baseado no tabuleiro de xadrez em seus núcleos iniciais, houve posteriormente rupturas em relação à continuidade do tecido urbano, e não no modelo geométrico, que permaneceu predominante. Para Petrone (1994, p.89), “a simplicidade e caráter geométrico do plano continuam a prevalecer em suas diferentes partes, inexistindo entre as referidas partes, entretanto, qualquer organicidade”, resultando em um “caoticismo de conjunto de planos”.

Essa mescla de planos é evidente em várias cidades, não só nas “jovens cidades” do Oeste Paulista, mas também nos centros urbanos cuja origem remonta ao período colonial. Portanto, além de termos a convivência de cidades que foram fundadas e se desenvolveram em momentos históricos diferentes, há também um conjunto de fatores atrelados às lógicas e interesses de cada contexto regional. Essa diversidade de centros urbanos constitui hoje uma densa e complexa rede urbana, com cidades de portes demográficos e territoriais bastante diferenciados, além de desempenharem funções e papéis urbanos específicos.

Diferentes cidades, sejam elas de origem colonial ou mais recentes, cresceram e se desenvolveram tanto do ponto de vista populacional quanto territorial, levando a implicações significativas em sua forma e estrutura. Nesse contexto, além dos processos históricos, é preciso considerar também as transformações recentes, pautadas em novas lógicas, que têm contribuído para a reconfiguração das paisagens urbanas. A título de exemplo, Landim (2004, p.15) ressalta que há hoje uma homogeneização da paisagem urbana das cidades de porte médio do interior paulista em decorrência “das atuais aspirações da população por padrões das grandes cidades, considerados representantes de um *status* civilizado e moderno”. No caso das cidades litorâneas também é evidente cada vez mais uma homogeneização da paisagem urbana, ressaltada por dois processos ao mesmo tempo contraditórios e combinados: dispersão da área urbana por largas extensões do município e intensa verticalização nos setores privilegiados e próximos às praias. Tais processos estão vinculados a um conjunto de interesses e lógicas do processo de produção do espaço urbano que merece atenção por parte dos estudos urbanos.

É para tentar compreender tais dinâmicas e processos que analisamos neste trabalho um conjunto de cidades do Estado de São Paulo. No item a seguir, tratamos das cidades que são analisadas, justificando a escolha delas e contextualizando-as no âmbito da rede urbana paulista.

3.4. Aspectos recentes da rede urbana paulista: as especificidades regionais

A partir dos elementos apresentados anteriormente, é possível observar que a rede urbana paulista foi sendo constituída ao longo do tempo, segundo as lógicas e interesses vigentes em cada período e contexto regional. Apesar da existência de núcleos urbanos desde o período colonial, que serviam como base para bandeiras, monções e tropas, a rede urbana paulista passou por uma reconfiguração mais significativa a partir do Século XIX, com o desenvolvimento do complexo cafeeiro. Para Caiado (1995):

O Estado de São Paulo possui a mais ampla e complexa rede urbana do país. Estruturada a partir da capital, sua constituição remonta ao século passado, quando, a partir do dinamismo econômico impulsionado pelo complexo cafeeiro, o território passou por um processo contínuo e permanente de ocupação (CAIADO, 1995, p.46).

Isto porque, como já destacado anteriormente, a economia cafeeira abarcou um conjunto de transformações que envolveram elementos ligados às escalas local, regional, nacional e global, com forte expansão do mercado e intensa acumulação de capital (CANO, 1977). Assim, a dinâmica decorrente do complexo cafeeiro proporcionou a apropriação do território paulista no âmbito do modo capitalista de produção, pois a partir da articulação entre agricultura, indústria e urbanização, constituiu-se uma complexa divisão territorial do trabalho (SPOSITO, 2004).

Essas transformações repercutiram, portanto, no processo de urbanização, no que se refere ao aumento do número de cidades, ao acréscimo populacional urbano e à ampliação dos papéis e funções urbanas de diversos centros. Dessa forma, os impactos da economia cafeeira foram fundamentais para a consolidação e constituição da rede urbana paulista. Caiado (1995) enfatiza que os efeitos gestados na economia cafeeira:

[...] expressaram-se, principalmente, no meio urbano, sendo responsáveis pela constituição de um potente mercado estruturado a partir da capital e espalhado pelo interior, onde foram privilegiados os pontos nodais da rede de transportes e comercialização do café. Sobre esta base estruturou-se uma complexa e diversificada rede urbana, tendo como cume a capital, mas possuindo diversos subcentros regionais a partir dos quais se articulavam todos os núcleos urbanos e suas respectivas *hinterlândias*, numa rede única que abarcou pontos inclusive externos ao território estadual (CAIADO, 1995, p.47).

Esse processo de urbanização decorrente do desenvolvimento do complexo cafeeiro foi fortalecido a partir da metade do Século XX, quando a população urbana superou a rural, como destacam Perillo e Aranha (1993):

Ao longo das décadas, principalmente em função do alargamento e complexidade da base industrial e agroindustrial do Estado de São Paulo, o setor terciário também viu-se obrigado a acompanhar o extraordinário ritmo de crescimento, sobretudo da indústria de transformação, diversificando-se, especializando-se e expandindo-se de forma significativa. Como resultado assistiu-se a um fortalecimento da tendência de urbanização da população paulista (PERILLO e ARANHA, 1993, p.139).

Esse aumento da população urbana está atrelado ao contexto de intensa migração do campo para as cidades, verificado a partir da década de 1950 e que impôs um ritmo acelerado ao processo de urbanização.

Esse conjunto de condições levou à constituição de “ampla e articulada rede urbana ocupando todo o território do Estado” e estruturou “regiões diferenciadas, em que se desenvolveram centros regionais importantes, com áreas de influência bem delimitadas” (GONÇALVES, 1994, p.39). Entre os elementos que caracterizam essa densa e complexa rede urbana paulista estão os diferentes núcleos urbanos e suas áreas de influência, que estão vinculadas à cidade de São Paulo. Mesmo cientes das limitações que apresenta a visão rígida e hierarquizada da rede urbana, é preciso reconhecer essa primazia desempenhada pela capital paulista. Mas para além da capital e de sua região metropolitana, é preciso considerar também os demais centros urbanos distribuídos por regiões muito distintas do ponto de vista econômico e social.

Fernandes e Casagrande (2003, p.478), por exemplo, analisaram a configuração espacial da economia paulista por meio dos indicadores de renda, produtividade e grau de mobilização do capital humano. Neste estudo, os autores destacam que “No Estado de São Paulo existem eixos ou regiões dentro de regiões de governo e administrativas com perfis socioeconômicos muito díspares”. Isto porque o “processo de urbanização ocorreu em espaços e momentos distintos, evoluindo de forma diferenciada nas Regiões de Governo que integram o Estado de São Paulo” (PERILLO e ARANHA, 1993, p.140). Se observarmos os dados sobre grau de urbanização por Regiões Administrativas ao longo das últimas décadas (Tabela 1), é possível observar essa evolução diferenciada da urbanização.

Tabela 1 – Estado de São Paulo: grau de urbanização segundo as Regiões Administrativas e Regiões Metropolitanas (1980-2010)

Região Administrativa/Metropolitana	1980	1991	2000	2010
São Paulo	96,78	97,84	95,75	98,86
Registro	55,39	60,73	66,27	71,4
Santos	99,46	99,57	99,59	99,79
São José dos Campos	87,56	91,56	92,96	94,11
Sorocaba	71,49	79,74	83,54	86,48
Campinas	83,36	89,99	92,83	94,9
Ribeirão Preto	88,25	93,31	96,32	97,52
Bauru	79,62	88,79	93,36	94,38
São José do Rio Preto	70,69	83,86	89,07	91,78
Araçatuba	76,69	86,53	90,85	92,13
Presidente Prudente	69,03	81,67	85,39	88,81
Marília	71,57	83,33	89,47	92,26
Central	82,07	88,52	92,31	95,03
Barretos	79,42	87,8	91,94	94,6
Franca	83,01	89,65	93,89	94,62

Fonte: IBGE e SEADE (2010). Org.: Miyazaki (2012).

Em 1980, por exemplo, enquanto que na Região Metropolitana de São Paulo quase 97% da população residia em áreas urbanas, na Região Administrativa de Registro o percentual era de apenas 55,39%. Já nos últimos levantamentos censitários essa diferença tem diminuído, uma vez que doze das quinze regiões apresentam índice superior a 90%, sendo o valor mais baixo de 71,4%, apresentado pela Região Administrativa de Registro.

Mas apesar dessa menor diferença entre as taxas de urbanização das diferentes regiões do Estado não significa que as disparidades regionais têm diminuído. A própria distribuição da população no Estado (tabela 2) é desigual, com forte concentração na Região Metropolitana de São Paulo que, mesmo com uma queda na participação nas últimas décadas, permanece com mais de 47%.

Bógus e Baeninger (1995, p.62) destacam que no período 1940-1970 a porção do Estado de São Paulo genericamente chamada de interior paulista sempre apresentou taxas de crescimento da população urbana inferiores às da Região Metropolitana de São Paulo e, a partir de então, houve uma reversão desse comportamento com o “surgimento de áreas urbanas com importante concentração de atividades industriais e desenvolvimento agrícola, elevado grau de urbanização e capacidade de polarizar o crescimento regional”.

Tabela 2 – Estado de São Paulo: distribuição da população por Regiões Administrativas (1980-2010)

Região Administrativa ou Metropolitana	1980	Part (%)	1991	Part (%)	2000	Part (%)	2010	Part (%)	Var. abs. (1980-2010)	Var. part. (1980-2010)
São Paulo	12.549.856	50,29	15.369.305	48,89	17.852.637	48,28	19.667.558	47,71	56,7%	-5,1%
Registro	184.964	0,74	226.608	0,72	265.348	0,72	269.233	0,65	45,6%	-12,2%
Santos	957.889	3,84	1.214.980	3,86	1.473.912	3,99	1.662.392	4,03	73,5%	4,9%
São J.dos Campos	1.215.549	4,87	1.642.399	5,22	1.988.498	5,38	2.262.135	5,49	86,1%	12,7%
Sorocaba	1.503.482	6,03	2.005.788	6,38	2.463.754	6,66	2.800.953	6,79	86,3%	12,6%
Campinas	3.196.969	12,81	4.382.452	13,94	5.383.260	14,56	6.241.314	15,14	95,2%	18,2%
Ribeirão Preto	654.794	2,62	892.884	2,84	1.058.652	2,86	1.246.046	3,02	90,3%	15,3%
Bauru	660.026	2,65	821.544	2,61	955.486	2,58	1.052.395	2,55	59,4%	-3,8%
S. J. do Rio Preto	947.416	3,8	1.126.330	3,58	1.297.799	3,51	1.436.302	3,48	51,6%	-8,4%
Araçatuba	523.565	2,1	613.039	1,95	672.572	1,82	735.401	1,78	40,5%	-15,2%
Pres. Prudente	661.116	2,65	732.802	2,33	787.561	2,13	833.120	2,02	26,0%	-23,8%
Marília	679.342	2,72	786.962	2,5	886.735	2,4	940.347	2,28	38,4%	-16,2%
Central	540.889	2,17	725.635	2,31	853.866	2,31	951.408	2,31	75,9%	6,5%
Barretos	267.626	1,07	356.741	1,13	394.835	1,07	419.372	1,02	56,7%	-4,7%
Franca	409.755	1,64	538.804	1,71	639.463	1,73	705.707	1,71	72,2%	4,3%
TOTAL	24.953.238	100	31.436.273	100	36.974.378	100	41.223.683	100		

Fonte: IBGE e SEADE (2010). Org.: Miyazaki (2012).

No entanto, é importante destacar que esse crescimento está ligado apenas a determinadas regiões, como Campinas, Sorocaba, São José dos Campos, Ribeirão Preto e Santos, este último no litoral. As outras regiões do chamado interior paulista concentram menor parcela da população paulista, além de terem apresentado queda na participação em relação ao total do Estado ao longo das últimas décadas.

Mas além dos aspectos demográficos, outros indicadores também mostram essas diferenças regionais. Bógus e Baeninger (1995, p.70), por exemplo, consideraram além da população a redistribuição das atividades econômicas de forma diferenciada e concentrada no Estado. Para as autoras, “ao mesmo tempo em que algumas regiões começam a galgar posições de destaque no cenário nacional e mesmo mundial [...], outras procuram firmar sua posição no âmbito estadual”. Ainda para ilustrar essa diferenciação regional segundo critérios econômicos, a Tabela 3 abaixo apresenta os dados de Produto Interno Bruto (PIB) para cada Região Administrativa do Estado de São Paulo.

Tabela 3 – Estado de São Paulo: Produto Interno Bruto – PIB segundo as Regiões Administrativas e Regiões Metropolitanas (1999-2009 - Em milhões de reais correntes)

Região Administrativa/Metropolitana	1999	%	2009	%
São Paulo	224.403,51	58,55	613.060,48	56,54
Registro	924,76	0,24	2.623,72	0,24
Santos	11.998,30	3,13	39.992,89	3,69
São José dos Campos	21.759,52	5,68	55.594,85	5,13
Sorocaba	16.741,72	4,37	53.808,29	4,96
Campinas	52.246,94	13,63	168.408,92	15,53
Ribeirão Preto	8.830,44	2,30	27.546,77	2,54
Bauru	6.361,29	1,66	19.627,02	1,81
São José do Rio Preto	8.809,95	2,30	24.830,07	2,29
Araçatuba	4.696,21	1,23	12.483,15	1,15
Presidente Prudente	4.525,33	1,18	12.378,60	1,14
Marília	5.567,16	1,45	14.849,65	1,37
Central	8.197,21	2,14	20.216,54	1,86
Barretos	4.109,76	1,07	7.965,45	0,73
Franca	4.077,46	1,06	10.967,08	1,01
Total	383.249,56	100,00	1.084.353,48	100,00

Fonte: IBGE e SEADE (2010). Org.: Miyazaki (2012).

Enquanto a Região Metropolitana de São Paulo é responsável por mais de 56% do PIB estadual, as outras regiões do Estado respondem por percentuais bem inferiores, com destaque para Campinas (15,53%), São José dos Campos (5,13%) e Santos (3,69%), sendo que as demais apresentam índices inferiores. Mas também neste indicador, observa-se uma queda da participação da Região Metropolitana e, em contrapartida, verifica-se um aumento apenas em algumas regiões do interior, tais como Campinas, Sorocaba, Ribeirão Preto e Bauru.

Em linhas gerais, tomando-se como base os indicadores apresentados, nota-se um comportamento já diagnosticado por muitos estudiosos¹⁹, relativo à importância que as áreas não pertencentes à metrópole paulista vem alcançando em relação à urbanização, população e produção, frente a uma diminuição da participação da Região Metropolitana de São Paulo, embora esta ainda se mantenha como centro principal.

Já na década de 1990, Caiado (1994) destacou o processo de “interiorização do desenvolvimento” em decorrência de fatores ligados às políticas públicas e investimentos

¹⁹ Perillo e Aranha (1993), Gonçalves (1994), Lencioni (1994), Bógus e Baeninger (1995), Caiado (1995), Sposito (2004), Sposito (2007), entre outros.

realizados pelo poder público, às deseconomias de aglomeração da metrópole e a existência de uma agricultura moderna associada a uma bem estruturada rede urbana. Para Gonçalves (1994, p.46), foi a:

desconcentração relativa da indústria metropolitana, somada à expansão da agroindústria, fruto do segundo ciclo de crescimento da industrialização pesada e de políticas públicas explícitas de descentralização da atividade produtiva metropolitana [...] que produziram a interiorização mais efetiva do desenvolvimento econômico e urbano no território paulista.

No entanto, esse processo de interiorização não ocorreu de forma distribuída e homogênea por todo o Estado. Gonçalves (1994, p.45), ao analisar as transformações e tendências da urbanização paulista, aborda a reorganização da atividade produtiva no território paulista e, por não se tratar de um processo distribuído territorialmente por todo o Estado, a autora ressalta a existência de três conjuntos regionais principais: 1) a Região Metropolitana da capital; 2) o território que circunda a Região Metropolitana de São Paulo, abarcando as regiões administrativas de Sorocaba, Campinas, Ribeirão Preto, Santos e São José dos Campos; 3) o Oeste do estado:

Assim, pode-se considerar no Estado de São Paulo a diferenciação de três macrorregiões: a metropolitana; uma outra, densamente urbanizada e industrializada onde se concentram as grandes e médias cidades; e uma última, predominantemente agrícola e pecuária, com desenvolvimento urbano mais limitado. Resta, em quarto lugar, a região do Vale do Ribeira e Litoral Sul, diferenciada das demais por sua pequena extensão territorial e pouca expressão econômica e pela especificidade de incluir grande área de reserva ambiental (GONÇALVES, 1994, p.46).

Dentro desse conjunto de realidades regionais, cabe ressaltar ainda as diferenciações existentes na escala intrarregional. Em muitas regiões, uma única cidade ou um pequeno conjunto de centros urbanos concentram grande parte da população e de valores como PIB ou valor adicionado. Na Região Administrativa de Ribeirão Preto, por exemplo, a cidade sede concentra 55,7% do valor adicionado e 48,5% da população. Já em outros casos os indicadores encontram-se distribuídos na cidade sede e em alguns centros de porte médio, como ocorre na região de Marília, quando se considera Assis, Ourinhos e Tupã, assim como na região de São José do Rio Preto, ao englobar também Catanduva, Votuporanga, Fernandópolis e Jales.

Esta diferenciação regional reforça a importância de se compreender as dinâmicas da urbanização paulista segundo essas especificidades regionais, uma vez que o

processo de desconcentração populacional e das atividades produtivas não ocorreu de forma distribuída em todo o interior do Estado.

No que se refere às atividades produtivas, por exemplo, ocorreu um processo de desconcentração concentrada em um raio de aproximadamente 150 quilômetros a partir da capital, além de alguns eixos viários mais importantes, como apontou Lencioni (1991). Assim, passaram a predominar novos padrões de localização industrial, inclusive que denotam a formação de eixos de transporte e comunicações que são escolhidos pelas empresas, constituindo territórios que se diferenciam por sua densidade de investimentos e de implantação de estabelecimentos industriais com fortes componentes tecnológicas (SPOSITO, 2007).

Nesse contexto de alterações verificadas já a partir da década de 1980 no Estado de São Paulo, “as transformações da indústria paulista mantiveram a tendência à aglomeração industrial nas regiões administrativas de Campinas, Sorocaba, Vale do Paraíba, Ribeirão Preto e Bauru” (LENCIONI, 1991, p.29). Ainda para a autora, este processo de reestruturação urbano-industrial verificado no território paulista reforça a expansão da metrópole como condição e elemento do processo de dispersão da atividade produtiva.

Neste contexto de expansão territorial da metrópole paulista, “produzida pela recente reestruturação produtiva²⁰ e percebida como interiorização da indústria” (LENCIONI, 2004, p.154), a autora propôs uma regionalização do Estado de São Paulo, baseando-se na ideia de espaços metropolizados e não metropolizados (figura 5).

Esta abordagem, pautada na ideia do processo de metropolização dos espaços, considera a reestruturação produtiva e a capacidade de “imprimir aos espaços urbanos características da metrópole, porque muitas atividades, até então exclusivas da metrópole, necessitam ser reproduzidas fora dela para que a reprodução do capital em geral continue sua expansão” (LENCIONI, 2004, p.157). Embora se observem processos primeira, ou majoritariamente presentes na Metrópole, ou, ainda, que são complementares, do ponto de vista da reprodução do capital, àqueles da Metrópole, devemos considerar que não são próprios a ela, mas ao atual estágio do modo de produção capitalista, de modo que a expressão “metropolização” deve ser relativizada.

²⁰ Para a autora, trata-se de uma reestruturação, uma vez que a presença da indústria no interior do Estado não é uma novidade, por isso, a expressão “interiorização da indústria” deve vir acompanhada do adjetivo “recente”, uma vez que se refere a um processo que se deu a partir da década de 1970 (LENCIONI, 2003).



Figura 5 – Estado de São Paulo: divisão regional segundo o processo de metropolização (LENCIONI, 2004), com destaque para as cidades analisadas.

Devemos, ainda, ressaltar que este processo não se manifesta em todo o território paulista. Da mesma maneira que a desconcentração das atividades produtivas não engloba a totalidade do estado, o processo de metropolização a que se refere a autora restringe-se às regiões situadas nas proximidades da capital paulista.

Mesmo nos espaços classificados como metropolizados ou de expansão metropolitana, pode haver ilhas ou bolsões com características que fogem àquelas que predominam, ou ainda, nuances e gradações entre uma distinção e outra, como a própria autora destaca (LENCIONI, 2004, p.156). Mesmo nas regiões não contempladas pelo processo de desconcentração industrial ou metropolização, há núcleos urbanos importantes que têm apresentado transformações importantes no âmbito do processo de urbanização. Bógus e Baeninger (1995, p.62), tomando como base informações das décadas de 1970 e 1980, já destacaram o surgimento de importantes polos, seja por meio da emergência de novas áreas metropolitanas ou pelo crescimento de cidades médias e de centros urbanos de médio porte. Na realidade, o chamado processo de interiorização do desenvolvimento trouxe um conjunto de transformações que impactou a rede urbana paulista, sob

intensidades variadas e em momentos distintos. Muitas cidades passaram, neste contexto, por mudanças expressivas, a partir de dinâmicas e processos que se configuraram por meio da articulação das escalas intra e interurbanas, seja a partir da industrialização, do desenvolvimento e diversificação das atividades comerciais e de serviços, ou mesmo do aumento populacional ou territorial de suas áreas urbanas, como verificaremos mais adiante, considerando-se um conjunto de cidades de porte médio.

Gonçalves (1994, p.45), ao analisar as transformações e tendências da urbanização paulista, considera, além da reorganização da atividade produtiva, a dinâmica “referente à mudança nas formas de consumo e de prestação de serviços que estruturam o tecido urbano”. Para a autora:

Há que se considerar outro movimento, tendência geral da urbanização paulista que não é causada diretamente pela dinâmica específica com que ocorreu a interiorização do desenvolvimento, mas faz parte de um movimento mais geral de modernização das formas de vida urbana, resultante do avanço tecnológico e do desenvolvimento dos sistemas de comunicação, que trouxeram consigo mudanças na estruturação dos mercados de bens e de serviços. Apesar das diferenças regionais, verifica-se uma tendência comum (guardadas as diferenças de escala) de transformação na organização das atividades urbanas no campo do comércio e dos serviços, não diretamente dependente da particularidade da atividade produtiva local (GONÇALVES, 1994, p.46).

Diante disso, além das mudanças no campo da produção, verificamos também transformações no âmbito do consumo. Neste contexto, um padrão de organização da vida urbana tem se difundido por várias cidades da rede urbana paulista a partir de novos modos pautados nessa nova forma de organização das atividades urbanas, sobretudo ligadas ao comércio e aos serviços, contribuindo para a interiorização de um padrão de urbanização.

Ao analisar as novas formas de produção do espaço urbano no Estado de São Paulo, Sposito (2004) mostrou a tendência à expansão territorial dos grandes capitais comerciais e a instalação de *shopping centers* pelo interior. Em linhas gerais, Sposito (2007) chama atenção para três conjuntos de aspectos ligados às estratégias locais que sustentam esse novo padrão de urbanização: 1) as atividades industriais, seja em relação às novas escolhas locais, à distribuição da atividade produtiva de forma mais dispersa ou a separação entre as atividades de gestão e produção; 2) as atividades comerciais e de

serviços, por meio da concentração econômica das empresas; 3) os *habitats* urbanos, tanto em relação aos conjuntos habitacionais periféricos quanto os loteamentos de alto padrão.

Portanto, para além dos fatores ligados à reestruturação produtiva da indústria, outras lógicas e interesses têm gerado transformações expressivas no que se refere à urbanização, independentemente do contexto regional. A partir dessas transformações decorrentes tanto da reestruturação das atividades produtivas quanto por meio dos novos espaços de consumo, muitos estudos vêm apontando a configuração de aglomerações urbanas e centros urbanos regionais em diferentes regiões do Estado de São Paulo, considerando-se tanto as transformações verificadas no âmbito da rede quanto na estruturação das cidades.

No que se refere ao contexto da rede urbana, muitos estudos que tratam do processo de urbanização têm demonstrado a importância desempenhada por vários centros urbanos com importância regional no interior paulista. Ao recorrermos ao estudo Região de Influência das Cidades – REGIC (Figura 6), realizado pelo IBGE, é possível observar que há um conjunto expressivo de centros urbanos com níveis de centralidade significativos no interior paulista.

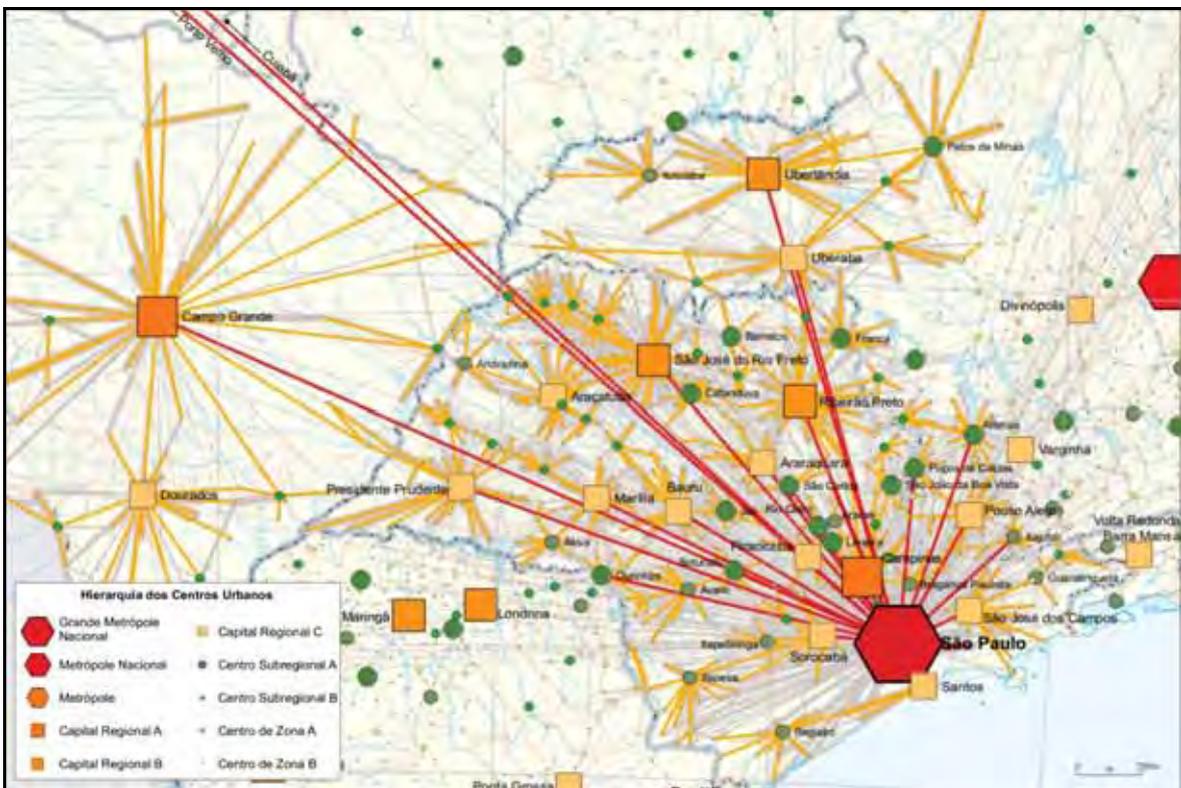


Figura 6 – Hierarquia dos centros urbanos da rede urbana paulista – Região de Influência das Cidades, 2007.

Se nos ativermos apenas ao território estadual, além da capital paulista, classificada como Grande Metrópole Nacional, Campinas constituiu-se em uma Capital Regional A. Em seguida, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto são considerados como Capital Regional B. Já as capitais regionais C são representadas pelas cidades de Araçatuba, Araraquara, Bauru, Marília, Piracicaba, Presidente Prudente, Santos, São José dos Campos e Sorocaba. Neste último conjunto, grande parte dos centros urbanos está localizada no interior do Estado, inclusive nas regiões mais distantes da capital, como no caso do Oeste Paulista.

Por se constituir em uma rede urbana densa, cabe destacar ainda o conjunto dos centros sub-regionais A e B, tais como Assis, Barretos, Botucatu, Catanduva, Franca, Guaratinguetá, Itapetininga, Jaú, Ourinhos, entre outros. Tais centros desempenham funções urbanas relevantes quando consideramos que estão localizados muito próximos e articulados espacialmente com cidades de maior porte e com maior nível de centralidade.

Outro estudo que abarca a rede urbana no Brasil, denominado Tipologia das Cidades Brasileiras, procurou associar à análise da rede de cidades a visão territorial da Política Nacional de Desenvolvimento Regional - PNDR, por meio das situações econômicas das microrregiões geográficas. Este estudo também evidencia os centros urbanos no interior, já mencionados anteriormente, mostrando um conjunto significativo de cidades com mais de 100 mil habitantes que se constituem em “espaços urbanos aglomerados e centros regionais do centro-sul” inseridos em microrregiões caracterizadas por “um alto estoque de riqueza acumulada”. Para o estudo, quanto maior a relação entre estrutura da rede urbana e densidade econômica do território, mais diversificada é a rede, por meio de “centros de diversos tamanhos interligados por relações funcionais numa estrutura hierarquizada e capilar servindo à vida econômica e social do território” (BITOUN e MIRANDA, 2009, p.22). Como grande parte do território paulista está inserido no conjunto de microrregiões de alta renda, ou seja, que apresentam densidade econômica frente ao estoque de riqueza acumulado ao longo do tempo, é caracterizado por um conjunto denso e diversificado de centros urbanos.

Também no âmbito dos estudos sobre rede, a Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – EMPLASA realizou um estudo focando a evolução do perfil da rede urbana paulista a partir da estrutura identificada pela pesquisa Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil (1999). Além da hierarquia urbana, o estudo abordou

também a forma da rede, a partir da identificação e caracterização de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e centros regionais (figura 7).



Figura 7 – Rede urbana paulista – 2010, segundo a Emplasa.

Na classificação proposta por este estudo, além das três regiões metropolitanas (São Paulo, Campinas e Baixada Santista), a rede urbana é composta por um conjunto de centros regionais e aglomerações urbanas, inclusive em diferentes contextos regionais do Estado. Das dez aglomerações urbanas, cinco estão situadas fora da área de expansão metropolitana, até mesmo em regiões que não foram diretamente impactadas pelo processo de desconcentração industrial, como é o caso de Araçatuba. Além das aglomerações, um conjunto de centros regionais e sub-regionais compõe a rede urbana paulista.

O estudo, portanto, mostra que o chamado interior paulista é constituído não só por um conjunto de centros urbanos regionais importantes, mas também por novas formas espaciais atreladas às aglomerações urbanas, inclusive não metropolitanas, com ou sem continuidade territorial, tais como Araçatuba-Birigui, São José do Rio Preto, Bauru, entre outros. É neste sentido que para Sposito (2007):

Aglomerações metropolitanas, não-metropolitanas e cidades que desempenham papéis intermediários na rede urbana experimentam

completa redefinição de seus papéis, podendo se averiguar, então: - reestruturação urbana, decorrente da alteração das relações entre as cidades paulistas, e entre estas e outras cidades do Brasil e do exterior; - mudanças nas lógicas de organização dos espaços internos dessas cidades, conformando reestruturação da cidade” (SPOSITO, 2007, p.1).

Neste contexto de transformações da rede urbana paulista, Reis (2006) analisa o processo de dispersão urbana a partir da Região Metropolitana de São Paulo. Para o autor, há um conjunto de mudanças no que se refere às novas formas do tecido urbano a partir da dispersão ocasionada pelas atividades industriais, pelas áreas residenciais, pelas novas formas de comércio e dos serviços, além de uma mudança nos modos de vida da população.

Mas esta dispersão, vista a partir da metrópole paulistana, se restringiria ao entorno imediato da capital, aproximadamente dentro do raio de 150 quilômetros já apontados por Lencioni (1991), ou ainda, no que se constitui a Macrometrópole Paulista²¹ (EMPLASA, 2011), referente ao território conformado por “uma rede de intensas articulações funcionais, que tem sua mais forte expressão no espaço de fluxos e relações que se compõem no entorno da RMSP”.

A Macrometrópole Paulista constitui-se, portanto, na principal área de concentração urbana do Estado de São Paulo, frente à “estrutura produtiva diversificada e complexa, dada a forte presença de atividades modernas, de alta tecnologia, nos diversos segmentos econômicos” (EMPLASA, 2011, p.105).

Sposito (2004 e 2007) também apresenta a dimensão da concentração urbana na porção leste do Estado (entorno da capital), apontando para a ocorrência de uma desconcentração concentrada, o que torna “frágil a ideia tão difundida de ‘interiorização da economia paulista’” (SPOSITO, 2007, p.14). Mas, ao mesmo tempo, a autora destaca a importância das transformações verificadas também em cidades de diferentes contextos regionais do estado, considerando-se as mudanças nos hábitos de consumo e nas práticas espaciais da população, em contextos diferentes daqueles verificados na metrópole. Tais alterações se fazem presentes tanto nas cidades médias, onde estão localizados os novos espaços de consumo, como também nas cidades de menor porte demográfico do entorno, que cada vez mais passam a receber também esses novos espaços, como veremos mais adiante.

²¹ A Macrometrópole Paulista engloba as três regiões metropolitanas do Estado (São Paulo, Campinas e Baixada Santista), além das aglomerações urbanas de Piracicaba, de Sorocaba, de São José dos Campos, de Jundiá, e as microrregiões de São Roque e a Bragançana.

Tanto a localização das atividades comerciais e de serviços, quanto os novos *habitats* urbanos, têm gerado modificações na morfologia urbana de muitas cidades médias do interior paulista. Para Sposito (2007):

[...] há produção de morfologias urbanas descontínuas territorialmente e diminuição da densidade demográfica intra-urbana, mesmo nos centros urbanos não aglomerados, localizados mais distantes de São Paulo e menos beneficiados economicamente pela dinâmica de desconcentração da atividade industrial mais moderna e mais capitalizada que buscou se orientar pelos eixos nos quais a circulação pode ser mais rápida e não se distanciar muito de São Paulo (SPOSITO, 2007, p.18).

Portanto, transformações importantes referentes à reestruturação urbana e da cidade também estão presentes em cidades inseridas em realidades não-metropolitanas no estado paulista. Embora tenhamos diferenças no dinamismo econômico segundo as distintas regiões do estado, como já ressaltado anteriormente, certas lógicas e interesses se fazem presentes em determinados centros urbanos, que ampliam seus papéis no âmbito da rede urbana, como também passam por modificações expressiva.

Sposito (2007), ao tratar das dinâmicas territoriais do Estado de São Paulo, destaca os impactos do avanço na difusão das informações frente ao desenvolvimento do sistema de telecomunicações na redefinição dos papéis das cidades médias. Para o autor, esse conjunto de mudanças “produzidas pelo processo de concentração econômica não se restringe à redefinição das redes urbanas e dos papéis das cidades médias no âmbito delas, mas na reestruturação dos espaços dessas cidades” (SPOSITO, 2007, não paginado). Portanto, para além da metrópole, há um conjunto de centros urbanos, com destaque para as cidades médias, que passa por reestruturação tanto na escala regional quanto na cidade.

Neste contexto, buscamos por meio deste estudo apreender as transformações atreladas à forma e a estrutura da cidade em um conjunto de centros urbanos localizados em diferentes contextos regionais do Estado de São Paulo que, cada vez mais, têm se destacado no âmbito da rede urbana paulista, seja em decorrência do crescimento demográfico, atingido um porte populacional médio, ou pela ampliação dos papéis urbanos e níveis de centralidade. Ainda neste conjunto, procuramos tratar neste estudo o caso específico das cidades de porte médio que embora tenham alcançado dimensão demográfica expressiva, ainda não apresentam o grau de complexidade e diversidade de funções urbanas desempenhadas pelas cidades médias.

Por isso, propomo-nos a investigar um conjunto de centros urbanos que se situam em um patamar demográfico aproximado de 100 mil habitantes. Embora tenhamos claro que o critério demográfico não seja único e suficiente, o tomamos como ponto de partida para apreender centros urbanos que não são considerados como pequenas cidades, dado o seu porte populacional, mas também não se apresentam como cidades médias, devido às limitações que possuem em relação aos papéis regionais e funções urbanas no contexto da rede.

Cabe ressaltar também que não foi nosso objetivo classificar tais centros urbanos, rotulando-os como cidades médias ou pequenas. A justificativa dessa escolha se baseia no fato de tais cidades terem passado por transformações significativas e apresentarem características cada vez mais próximas das cidades médias, embora tenham porte demográfico e papéis urbanos mais limitados. Nesse contexto, o intuito principal foi compreender as transformações verificadas em suas morfologias urbanas, a partir do crescimento populacional e territorial e dos novos hábitos de consumo e práticas socioespaciais da população.

Além disso, considerando-se o tamanho demográfico dos centros urbanos em questão e uma possível transitoriedade no que se refere à importância dos papéis urbanos, como já apontado por Sposito (2007), é preciso compreender como tais mudanças estão se configurando tanto na escala da rede quanto na da cidade.

A transitoriedade a que estão sujeitas as cidades que desempenham papéis intermediários na rede urbana se redefine, constantemente, pelas reestruturações econômicas decorrentes do atual paradigma técnico-científico-informacional que promove transformações nas lógicas organizacionais e territoriais das empresas, o que implica novas configurações territoriais entre as cidades e dentro das cidades (SPOSITO, 2007, não paginado).

Embora o autor esteja se referindo especificamente às cidades médias, consideramos importante ampliar essa discussão para o caso das cidades de porte médio que não se constituem necessariamente em cidades médias, enquanto polos regionais principais que desempenham papéis centrais na rede urbana. O fato é que as cidades por nós analisadas desempenham cada vez mais funções urbanas expressivas, bem como crescem populacional e territorialmente, com implicações importantes em sua forma e estrutura. Essas mudanças poderiam se constituir em indícios dessa possível transitoriedade entre as cidades, ainda que consideremos que tal condição não seja

essencial na evolução da rede urbana. Na realidade, observamos que os centros urbanos de porte médio têm passado por transformações expressivas nos últimos anos, não só em relação ao crescimento populacional e territorial como também em relação às funções urbanas que desempenham.

Como há uma diversidade de situações e contextos regionais nos quais tais cidades encontram-se inseridas, buscamos selecionar um grupo de centros urbanos representativos a partir das diferentes realidades existentes na rede urbana paulista, tanto do ponto de vista da estrutura hierárquica quanto à configuração da rede, levando-se em conta a situação e a posição geográficas.

O que buscamos ressaltar é que existem diferenças expressivas dentro da rede urbana paulista no que se refere à inserção regional dos centros urbanos. Essas diferenças acabam impactando a estruturação interna das cidades, levando à constituição e reconfiguração da forma urbana. Sposito (2007), ao se referir às cidades médias, lembra que a “situação geográfica das cidades influi na definição de sua centralidade interurbana e no peso de seus papéis regionais, principalmente no que se refere ao consumo do tipo moderno”, a partir do investimento de capitais nacionais e internacionais, que geram impactos na estruturação interna das cidades a partir de suas instalações, uma vez que “ao definirem os pontos de localização produzem novas centralidades intra-urbanas” e reforçam “novas formas de produção do espaço urbano”.

Dessa maneira, consideramos importante compreender a dinâmica de centros urbanos localizados em diferentes contextos regionais da rede urbana paulista, contemplando cidades de porte médio com formações históricas distintas, inseridas em realidades metropolitanas e não-metropolitanas, com predominância da economia nos ramos industrial, comercial e de serviços ou, agropecuário, com níveis diversos de centralidades e com configurações territoriais específicas compreendendo tanto núcleos urbanos isolados quanto aglomerados.

Nesse sentido, no item a seguir, apresentamos as cidades escolhidas a partir dos aspectos levados em consideração para a seleção das mesmas.

3.5. As cidades escolhidas

Como mencionado anteriormente, este estudo foca a análise de cidades de porte médio inseridas em diferentes contextos regionais do Estado de São Paulo. Se tomarmos como ponto de partida o patamar demográfico, como já apresentado anteriormente, de aproximadamente 100 mil habitantes, temos um conjunto significativo no Estado de São Paulo, conforme o quadro a seguir, considerando-se apenas a população urbana.

Tabela 4 – População urbana dos municípios paulistas com aproximadamente 100 mil habitantes.

Município	1970	1980	1991	2000	2010
São Caetano do Sul	150.130	163.086	149.519	140.159	149.263
Itu	35.958	63.157	96.816	123.942	144.269
Bragança Paulista	41.386	62.651	92.409	111.091	142.255
Pindamonhangaba	29.346	62.683	95.611	119.078	141.708
Itapetininga	43.182	63.403	88.146	112.137	131.050
Mogi Guaçu	30.088	65.465	100.010	116.184	130.295
Jauú	42.267	62.132	86.823	107.198	126.943
Botucatu	43.199	58.310	84.853	103.993	122.678
Franco da Rocha	19.939	44.029	79.492	100.395	121.244
Cubatão	37.164	78.314	90.659	107.661	118.720
Atibaia	20.318	48.453	74.751	96.874	115.229
Ribeirão Pires	24.086	56.530	85.085	104.508	113.068
Araras	40.875	54.196	79.111	97.860	112.444
Catanduva	49.340	65.966	89.905	104.268	111.914
Santana de Parnaíba	2.233	3.144	37.762	74.828	108.813
Sertãozinho	22.815	45.433	73.567	90.531	108.772
Barretos	53.380	65.710	89.311	98.860	108.686
Jandira	12.499	36.043	62.697	91.807	108.344
Várzea Paulista	8.463	32.645	68.036	92.800	107.089
Guaratinguetá	54.862	72.931	94.421	99.162	106.762
Birigui	27.185	45.326	70.567	91.018	105.487
Salto	19.030	42.379	72.333	92.065	104.774
Votorantim	22.975	50.455	79.197	92.723	104.659
Poá	31.722	52.522	75.572	94.672	104.338
Tatufú	31.150	45.244	69.368	85.613	102.256
Valinhos	19.995	37.450	59.912	78.506	101.626
Ourinhos	40.773	52.682	70.707	89.376	100.374
Caraguatatuba	13.121	33.215	52.729	75.251	96.673
Assis	47.627	61.220	80.084	83.388	90.991

Fonte: IBGE, censos demográficos (1970, 1980, 1991, 2000 e 2010).

Como o tamanho demográfico não é suficiente para contemplar a complexidade desses diferentes centros urbanos, torna-se necessário inserir na análise outros aspectos. De início, cabe considerar que embora exista uma forte correlação²² entre o tamanho demográfico e a extensão da área urbana (Gráfico 1), nem sempre esse padrão se confirma em algumas realidades.

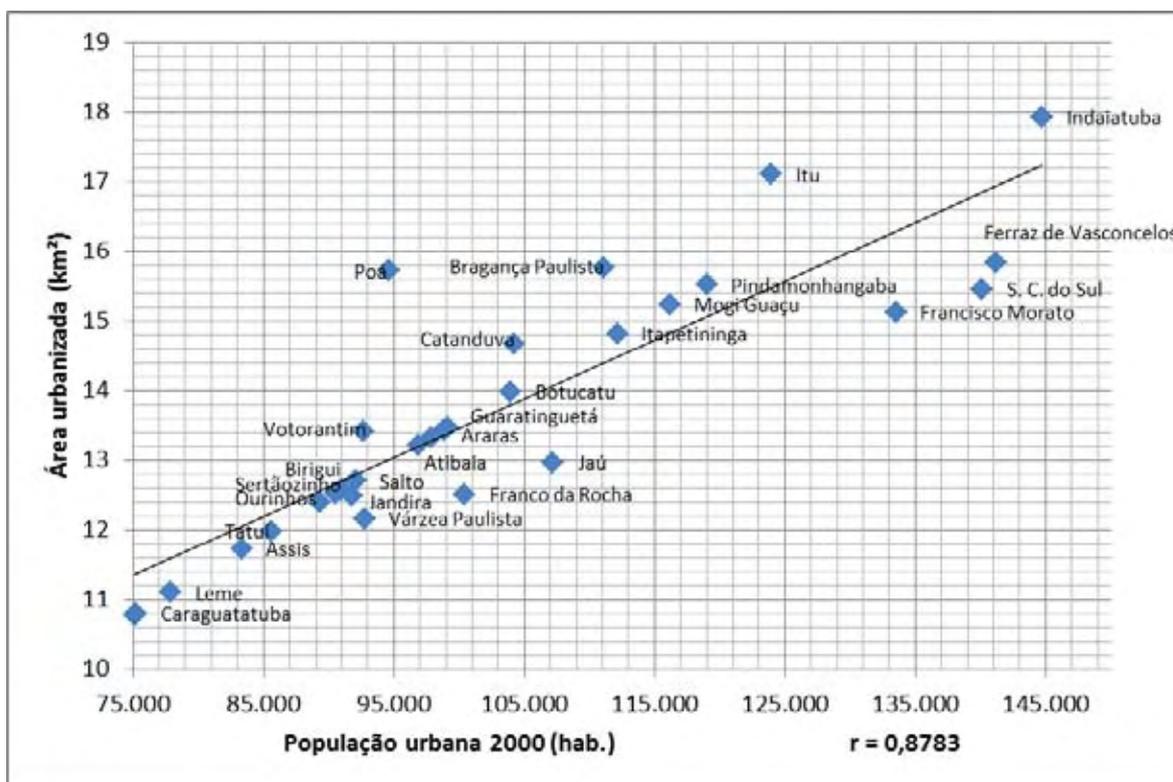


Gráfico 1 – Cidades paulistas de porte médio: correlação entre população urbana e área urbanizada, 2000. Fonte: Miranda; Gomes; Guimarães, 2005. Org.: Miyazaki, 2012.

A partir dos dados demográficos e de área urbanizada de 2000, o gráfico mostra que algumas cidades apresentam área urbana mais extensa, considerando-se a relação com seu tamanho demográfico, como, por exemplo, Itu, Bragança Paulista, Poá e Indaiatuba. Por outro lado, algumas cidades possuem uma área urbana mais compacta, tais como Caraguatatuba²³, Assis, Jaú, São Caetano do Sul, entre outros. Portanto, há certas variações nessa relação entre população e área urbanizada que merecem atenção.

²² O Coeficiente de Correlação varia de -1 (correlação perfeita negativa) a +1 (correlação positiva perfeita). No caso, considerando-se os dados de população urbana e área urbanizada, temos um coeficiente de 0,8783, o que mostra uma correlação positiva significativa entre essas duas variáveis, ou seja, quanto maior a população, maior é o tamanho da área urbana.

²³ Ressaltamos que os dados de “área urbanizada” disponibilizados por Miranda; Gomes; Guimarães (2005) fazem parte de um levantamento geral feito para todo o território brasileiro, por meio de técnicas de

Feita essa consideração, se tomarmos os municípios cuja população urbana se situava entre 90 e 150 mil habitantes em 2010, temos um conjunto de 29 centros urbanos, inseridos em diferentes contextos regionais, com variações em relação à inserção na rede urbana, no que se refere à hierarquia e à configuração morfológica.

Desse conjunto, seis cidades fazem parte da Região Metropolitana de São Paulo (São Caetano do Sul, Franco da Rocha, Ribeirão Pires, Santana de Paraíba, Jandira e Poá) e, portanto, não apresentam centralidade expressiva, como será explicado a seguir. Enquanto tais centros possuíam centralidade média para baixa no REGIC (1994), em 2007 o IBGE agrupou tais centros no âmbito da aglomeração urbana, denominada como Área de Concentração de População – ACP (Quadro 1).

O IBGE considera a ACP como:

grandes manchas urbanas de ocupação contínua, caracterizadas pelo tamanho e densidade da população, pelo grau de urbanização e pela coesão interna da área, dada pelos deslocamentos da população para trabalho ou estudo. As ACPs se desenvolvem ao redor de um ou mais núcleos urbanos, em caso de centros conurbados, assumindo o nome do município da capital, ou do município de maior população (IBGE, 2008, p.10).

Sendo assim, tais centros não apresentam centralidade de forma individual, segundo o estudo do IBGE, mas sim no âmbito do conjunto da aglomeração urbana, assim como outras cidades de porte médio que também compõem ACPs, como Itu, Salto e Votorantim (pertencente à ACP de Sorocaba) Pindamonhangaba (componente da ACP de São José dos Campos), Valinhos (da ACP de Campinas), Várzea Paulista (da ACP de Jundiaí), Cubatão (da ACP de Santos)²⁴ e Sertãozinho (da ACP de Ribeirão Preto).

sensoriamento remoto. Dessa forma, os resultados podem apresentar pequenas distorções no momento da classificação das áreas em relação à ocupação urbana ou não, como estimamos ter ocorrido em Caraguatatuba que, como veremos no capítulo a seguir, apresenta uma área urbana significativamente extensa. Nessa mesma direção, salientamos que alguns municípios de porte médio não foram inseridos no gráfico, como Cubatão, que comparece na pesquisa com apenas 0,18 Km², o que não confere com a realidade.

²⁴ Cabe ressaltar que as ACPs de Sorocaba, São José dos Campos, Campinas, Jundiaí e Santos, juntamente com a da Região Metropolitana de São Paulo (núcleo principal), compõem a ACP de São Paulo, segundo a Regic de 2007.

Quadro 1– Classificação dos centros urbanos segundo o REGIC, a Emplasa e a Tipologia das Cidades Brasileiras

Município	REGIC (2007)	EMPLASA (2011)	Tipologia das Cidades Brasileiras (2009)
São Caetano do Sul	ACP/SP	RMSP	Tipo 1
Itu	ACP/Sorocaba	AU de Sorocaba	Tipo 3
Bragança Paulista	Sub-regional B	Centro sub-regional	Tipo 3
Pindamonhangaba	ACP/S.J.dos Campos	AU de S.J.dos Campos	Tipo 3
Itapetininga	Sub-regional B	Centro sub-regional	Tipo 3
Mogi Guaçu	Centro de Zona A	AU de Mogi Guaçu/Mogi Mirim	Tipo 3
Jaú	Sub-regional A	Centro sub-regional	Tipo 3
Botucatu	Sub-regional A	Centro sub-regional	Tipo 3
Franco da Rocha	ACP/SP	RMSP	Tipo 1
Cubatão	ACP/Santos	RMBS	Tipo 1
Atibaia	ACP/SP	Centro sub-regional	Tipo 3
Ribeirão Pires	ACP/São Paulo	RMSP	Tipo 1
Araras	Sub-regional B	AU de Piracicaba	Tipo 3
Catanduva	Sub-regional A	Centro sub-regional	Tipo 3
Santana de Parnaíba	ACP/SP	RMSP	Tipo 1
Sertãozinho	ACP/Ribeirão Preto	AU de Ribeirão Preto	Tipo 5
Barretos	Sub-regional A	Centro regional	Tipo 3
Jandira	ACP/SP	RMSP	Tipo 1
Várzea Paulista	ACP/Jundiaí	AU de Jundiaí	Tipo 5
Guaratinguetá	Sub-regional B	AU de S.J.dos Campos	Tipo 3
Birigui	Centro de Zona A	AU de Araçatuba	Tipo 5
Salto	ACP/Sorocaba	AU de Sorocaba	Tipo 5
Votorantim	ACP/Sorocaba	AU de Sorocaba	Tipo 5
Poá	ACP/SP	RMSP	Tipo 1
Tatuí	Centro de Zona A	AU de Sorocaba	Tipo 5
Valinhos	ACP/Campinas	RMC	Tipo 1
Ourinhos	Sub-regional A	Centro sub-regional	Tipo 5
Caraguatatuba	Centro local	Município componente da Microrregião Litoral Norte	Tipo 5
Assis	Sub-regional B	Município componente da Microrregião de Ourinhos	Tipo 5

Fonte: IBGE: REGIC (2008); Emplasa (2011); Bitoun e Miranda (2009).

Siglas: ACP – Área de Concentração de População; RMSP – Região Metropolitana de São Paulo; RMBS – Região Metropolitana da Baixada Santista; RMC – Região Metropolitana de Campinas; AU – Aglomeração urbana.

Obs.: Tipologia de cidades: Tipo 1 - Espaços urbanos aglomerados mais prósperos do centro sul; Tipo 3 - Espaços urbanos aglomerados e centros regionais do centro sul; Tipo 5 - Centros urbanos em espaços rurais prósperos com moderada desigualdade social; as outras 16 tipologias não contemplam os centros urbanos em questão.

Também nestes casos o nível de centralidade se refere ao conjunto da ACP e não para cada centro urbano de forma individual. Excetuando-se esse conjunto, que

constituem ACPs, temos um grupo de 14 cidades que comparecem como núcleos urbanos isolados e que apresentam diferentes níveis de centralidade segundo a REGIC de 2007. No entanto, apesar de não estarem classificadas como componentes de ACPs, algumas cidades desse conjunto configuram aglomerações urbanas, como nos casos de Birigui, Guaratinguetá, Caraguatatuba, Araras e Mogi Guaçu (quadro 1). Neste caso, além da classificação do REGIC (2008), procuraremos nos basear também nos estudos elaborados pela Emplasa (2011) e por Bitoun e Miranda (2009).

Para o estudo realizado pela Emplasa (2011), por exemplo, alguns centros urbanos desse conjunto fazem parte de aglomerações urbanas não metropolitanas, tais como a Aglomeração urbana de Sorocaba, de São José dos Campos, de Jundiá de Ribeirão Preto, de Mogi Guaçu/Mogi Mirim, de Piracicaba e de Araçatuba. As aglomerações urbanas em questão são constituídas não só a partir da continuidade territorial, mas também por meio da continuidade espacial que articula os centros urbanos considerando-se os fluxos e os deslocamentos. Dessa maneira, essa situação de aglomeração interfere na centralidade interurbana (pois a centralidade pode ser reforçada ou “distribuída” no âmbito do conjunto de centros) como também na estrutura interna das cidades (considerando-se a configuração ou tendência à constituição de áreas urbanas territorialmente contínuas e, ao mesmo tempo, dispersas). Por considerarmos importantes as espacialidades nas quais a rede urbana se estrutura, contemplamos a questão da condição de centro urbano isolado ou de integrante de aglomeração urbana como um fator para a escolha das cidades que são analisadas em nossa tese.

No que se refere à hierarquia da rede, é possível observar no Quadro 1 a presença de cidades classificadas, além das ACPs, como Centro Sub-regional A, Centro Sub-regional B e Centro de Zona A, demonstrando que as mesmas apresentam diferentes níveis de centralidade que superam os limites de seus municípios. A exceção é Caraguatatuba, que foi classificada como Centro Local. Para além dessa classificação hierárquica, no sentido de qualificar a inserção regional de tais centros, o estudo Tipologia das Cidades Brasileiras (BITOUN e MIRANDA, 2009) mostra que tais centros estão distribuídos por três tipologias diferentes: espaços urbanos aglomerados mais prósperos do centro sul (tipo 1), espaços urbanos aglomerados e centros regionais do centro sul (tipo 3), e centros urbanos em espaços rurais prósperos com moderada desigualdade social (tipo 5). Todos os centros urbanos do patamar demográfico em questão que são classificadas como tipo 1 enquadram-se nas grandes aglomerações urbanas atreladas às regiões metropolitanas.

Como o nosso objetivo está focado na análise e compreensão das transformações em curso nas cidades de porte médio em realidades não metropolitanas, optamos por não contemplar tais centros urbanos. Diante disso, reduzimos o conjunto para 21 cidades.

Esse conjunto de 21 centros urbanos, além de apresentarem diferentes níveis de centralidade de acordo com a abordagem hierárquica da REGIC, possuem diferenças em relação às atividades econômicas predominantes. Para ilustrar essa variedade, na Tabela 5 apresentamos os dados de participação do valor adicionado e dos empregos formais segundo os diferentes setores da economia.

Tabela 5 – Participação dos diferentes setores da economia no valor adicionado e nos empregos formais, por município.

Município	Valor adicionado			Empregos formais				
	Serviços	Agropecuária	Indústria	Agricultura	Const. civil	Indústria	Comércio	Serviços
Itu	59,87	0,6	39,53	2,6	3,1	35,8	21,3	37,2
Bragança Paulista	66,81	2,05	31,14	4,5	2,7	27,3	23,8	41,7
Pindamonhangaba	39,61	0,62	59,78	3,9	4,9	39,7	18,3	33,1
Itapetininga	57,17	16,51	26,32	24,3	3,2	18,8	23,4	30,2
Mogi Guaçu	61,03	7,81	31,15	11,2	2,4	30,3	19,2	36,9
Jaú	81,1	2,6	16,3	3,5	1,5	38,2	23,2	33,6
Botucatu	60,54	5,39	34,07	9,1	2,1	28,2	19,3	41,3
Atibaia	63,24	3,21	33,55	7	3,1	27,4	24,3	38,2
Araras	70,43	2,05	27,52	8,8	3,6	32,4	19,3	35,9
Catanduva	67,76	1,3	30,93	4,9	3,4	25	29,1	37,4
Sertãozinho	40,54	0,81	58,65	3	4	48,7	18,8	25,5
Barretos	74,49	6,27	19,24	7,5	10,3	22,1	21,8	38,3
Várzea Paulista	54,61	0,05	45,34	0,2	2,7	56,6	14,4	26,1
Guaratinguetá	55,08	0,8	44,11	3	4,8	18,1	26	48,1
Birigui	71,88	2,12	25,99	1,8	1,8	56,5	16,8	23,2
Salto	65,33	0,36	34,32	0,9	1	41,7	20,9	35,5
Votorantim	64,64	0,99	34,38	0,2	3,9	38,7	21,7	35,6
Tatuí	57,34	2,03	40,64	5,6	3	36,3	20,5	34,7
Ourinhos	73,29	1,73	24,99	8,5	3,2	23,4	28,2	36,7
Caraguatatuba	82,65	0,52	16,82	0,7	15,3	2,9	29,7	51,3
Assis	84,18	1,72	14,1	1,6	6,3	8	36,9	47,2

Fonte: Fundação Seade, IBGE e Ministério do Trabalho e Emprego, 2009. Org.: Vitor Miyazaki, 2012.

Novamente, deparamo-nos com uma diversidade de situações resultantes da maior ou menor participação dos diferentes setores da economia, seja em relação ao valor adicionado, quanto no que se refere aos empregos formais. A maioria dos municípios em questão se destaca no setor de comércio e serviços. No entanto, há alguns casos em que a

indústria ou a agropecuária têm papel relevante, mesmo que não seja a atividade que apresente o maior número de empregos ou a maior participação do valor adicionado.

Fugindo desse padrão caracterizado pela predominância do setor de comércio e serviços na economia, municípios como Itu, Pindamonhangaba, Jaú, Sertãozinho, Birigui, Salto, Votorantim, entre outros, destacam-se na indústria, enquanto em outros, como Itapetininga, Mogi Guaçu, Botucatu, Barretos etc., o setor agropecuário apresenta expressividade, embora não alcance a maior participação. No contexto da articulação entre a reestruturação da cidade e a urbano-regional, consideramos que o peso que as diferentes atividades econômicas desempenham no município, combinado aos papéis urbano-regionais e os diferentes níveis de centralidade dos núcleos analisados podem resultar em morfologias e estruturas urbanas diversas. É neste contexto que, para a seleção das cidades que serão analisadas por esta pesquisa, levou-se em consideração também o perfil da economia dos municípios.

Como já abordado anteriormente, tais centros podem estar inseridos em contextos regionais diferenciados, cuja origem se explica por contextos históricos econômicos distintos. Por isso, torna-se importante retomar a formação socioeconômica dessas cidades a partir do contexto regional e de cada momento histórico, pois as “regiões do Estado são diferentes entre si e, por esta razão, o mesmo processo resulta em combinações diferentes em cada uma” (GONÇALVES, 1994, p.53). Assim, além do porte demográfico, um conjunto de fatores foi levado em consideração para a seleção das cidades, sendo eles: a hierarquia urbana (de centro local até aqueles que desempenham maior nível de centralidade); a configuração espacial (basicamente em relação à constituição – ou não – de aglomerações urbanas), o processo histórico (relacionando a origem e os diferentes ciclos econômicos vivenciados pelas cidades) e os contextos econômicos e sociais nos quais cada cidade se insere (norteadas tanto pela tipologia das cidades em relação à renda quanto pela participação dos setores da economia). Como já destacado anteriormente, embora não consideremos neste trabalho os centros urbanos metropolitanos, contemplaremos outros que eventualmente apresentam ligações intensas com as regiões metropolitanas, como aqueles localizados em região de expansão metropolitana, considerando-se a regionalização de Lencioni (2004).

Consideramos, portanto, este conjunto de aspectos das cidades de aproximadamente 100 mil habitantes para a seleção dos centros urbanos que são analisados

nesta pesquisa, sendo elas Assis, Birigui, Caraguatatuba, Itapetininga e Itu. Cada uma delas apresenta elementos que justificam sua escolha, conforme o Quadro 2, sintético, a seguir.

Quadro 2 – Características consideradas para a seleção dos centros urbanos analisados na pesquisa

Município	Características
Assis	Sua origem remonta ao início do século XX, já no contexto do avanço da economia cafeeira para o oeste, a partir de um patrimônio que antecedeu a chegada da ferrovia. Localizado no oeste do Estado, está distante da capital e das regiões metropolitanas (fazendo parte da Região Não Metropolidada). No âmbito da hierarquia urbana, Assis está subordinada à Marília, mas, com mais de 90 mil habitantes, constitui-se em um centro Sub-regional que tem se destacado regionalmente a partir do setor de comércio e serviços. A princípio, aparenta configurar uma morfologia compacta e menos descontínua, considerando-se que não faz parte de aglomeração urbana.
Birigüi	Também localizado no oeste do Estado de São Paulo, o setor industrial destaca-se na economia biriguiense. A origem de Birigui também ocorreu no início do século XX, mas a partir da chegada da ferrovia que possibilitou a ocupação e o povoamento da região. Possuindo mais de 105 mil habitantes na área urbana, faz parte de uma aglomeração urbana juntamente com Guararapes e Araçatuba, porém, não apresentando ainda continuidade territorial. Como o núcleo principal da aglomeração é Araçatuba (capital regional), Birigui é classificado como Centro de Zona dentro da hierarquia urbana.
Caraguatatuba	A origem de Caraguatatuba está associada ao período colonial. Localizado no litoral norte paulista, apresenta um sítio urbano peculiar. Sua economia está ligada ao setor de comércio e serviços, especificamente no turismo. Possui quase 97 mil habitantes na área urbana do município, onde se concentram muitas residências de uso ocasional, que são ocupadas em finais de semana e períodos de alta temporada. Apresenta uma área urbana territorialmente extensa e em muitos casos descontínuas, constituindo forte tendência à aglomeração com as cidades vizinhas (São Sebastião e Ubatuba). Embora seja classificada como Centro Local, tem passado por transformações importantes nos últimos anos que parecem reforçar os seus papéis urbanos no contexto do Litoral Norte Paulista.
Itapetininga	Sua origem está ligada à rota dos tropeiros, ainda no período colonial. Atualmente a população urbana supera os 130 mil habitantes, mas a grande dimensão territorial do município e a presença de mais de 10 mil moradores na zona rural reforçam a importância do setor agropecuário para a economia. Itapetininga está localizado na Região de Expansão Metropolitana, a aproximadamente 170 quilômetros da capital e 70 quilômetros de Sorocaba (capital regional), desempenhando funções urbanas importantes na região como Centro Sub-regional B. Sua área urbana é bastante dispersa, com muitas discontinuidades territoriais, embora não componha nenhuma aglomeração.
Itu	Itu é a mais antiga cidade do grupo, cuja origem que remonta ao início do século XVII e já se destacava desde o período colonial. Atualmente possui mais de 144 mil habitantes e faz parte de uma aglomeração urbana polarizada por Sorocaba, apresentando tecido urbano disperso e territorialmente descontínuo, com expansão concentrada ao longo das vias de circulação. Além disso, Itu está localizada a aproximadamente 100 quilômetros da capital, apresentando, em muitos casos, vínculos significativos com as regiões metropolitanas de Campinas e São Paulo. Assim como o comércio e os serviços, a indústria tem peso importante para a economia ituana e tem impactado, juntamente com os empreendimentos característicos dos <i>novos habitats urbanos</i> , na expansão territorial da cidade.

É por meio destes cinco centros urbanos, selecionados a partir dos critérios abordados ao longo deste capítulo, que procuramos analisar os aspectos referentes à morfologia urbana e à estruturação da cidade. Neste sentido, contemplamos desde os aspectos históricos de origem e formação dos núcleos urbanos, até as dinâmicas mais recentes da economia, do contexto regional e das configurações espaciais no âmbito da rede urbana. Mais detalhes de cada uma dessas cidades serão explorados no capítulo a seguir, onde o foco centrou-se na análise da forma urbana e da estruturação da cidade, a partir da abordagem integrada das variáveis já mencionadas, englobando desde a constituição histórica até as atuais transformações verificadas no contexto da intensificação do processo de urbanização.

***4. ESTRUTURAÇÃO E MORFOLOGIA
URBANA EM CIDADES PAULISTAS
DE PORTE MÉDIO***

Considerando-se a importância dos aspectos referentes à morfologia e à estruturação da cidade para a compreensão das transformações e das atuais configurações espaciais urbanas, abordamos nesta parte do trabalho o estudo de um conjunto de centros urbanos. Como já enfatizado anteriormente, tratamos de cidades de porte médio, situadas em diferentes contextos regionais e que apresentam tipologias distintas no que se refere ao nível de centralidade, economia e configuração espacial. Dentro do conjunto variado de tipos de cidades segundo aspectos como a configuração espacial, inserção regional, formação histórica, sítio e situação, entre outros, a partir da análise a seguir, buscamos apresentar elementos que contribuam para a discussão sobre estruturação e morfologia urbana considerando-se as situações e tipos diferenciados.

Tratamos da análise de cinco cidades, iniciando por Itu, cuja origem é mais antiga. Depois, mantendo-se esta ordem cronológica, abordamos as cidades de Itapetininga, Caraguatatuba, Assis e Birigui. Em todas as cidades, tratamos dos diferentes contextos atrelados à origem dos centros urbanos em questão, considerando-se a formação histórica e espacial das mesmas e seu impacto na constituição das formas urbanas. Vimos, anteriormente, que os elementos atrelados à formação histórica têm peso importante na morfologia urbana. Considerando-se o processo de produção do espaço urbano, em cada momento histórico, certas lógicas e interesses predominam, levando à constituição de determinadas formas espaciais e com impactos na estruturação da cidade.

Principiamos por Itu, cidade que teve importante papel como centro de apoio às expedições das bandeiras e das monções desde o Século XVII, o que possibilitou o posterior desenvolvimento da atividade agrícola. Em seguida apresentamos o caso de Itapetininga, que surgiu como pouso de tropeiros no Século XVIII. Em seguida, abordamos o caso de Caraguatatuba, cujo sítio urbano apresenta características peculiares, como veremos. Trata-se de cidades cuja origem remonta ao período colonial. Embora o crescimento (populacional, territorial e em relação às funções e papéis urbanos desempenhados) tenha se intensificado nestas cidades somente a partir do final do século XIX ou início do Século XX, fatores como a escolha do sítio urbano para a instalação dos povoados, bem como os primeiros traçados das plantas interferiram, em diferentes níveis, para a configuração atual de suas morfologias. Por fim, tratamos das duas cidades mais recentes, fundadas já no Século XX, no contexto do desenvolvimento da economia cafeeira. Assis, que antecedeu a chegada da ferrovia, e Birigui, que surgiu a partir da chegada da

estrada de ferro. Vemos que estes elementos impactaram de forma diferenciada a constituição das formas urbanas desses centros, bem como a estruturação da cidade.

Ressaltamos que o desenvolvimento da análise desses centros urbanos apresenta pequenas diferenças, materializadas, sobretudo, no tamanho do texto, uma vez que isso dependeu das especificidades verificadas em cada cidade, bem como da disponibilidade de dados e informações.

Tratamos também da expansão territorial urbana, relacionando as diferentes etapas deste processo às transformações verificadas tanto na escala da cidade quanto na regional ou nacional. Por isso, torna-se necessário considerar a formação socioespacial dos núcleos urbanos em questão, no sentido de abranger a rede urbana paulista e não apenas cada centro urbano de forma dissociada ou isolada em relação aos demais. É preciso, dessa maneira, analisá-los a partir do momento da constituição dos primeiros núcleos urbanos, não só no que se refere às suas gêneses, mas também as transformações que ocorreram ao longo do tempo e que repercutiram na (re)configuração de suas formas e estruturas urbanas.

Além dos contextos históricos e da evolução da expansão territorial urbana, a análise toma como base um conjunto de variáveis que contemplam os conteúdos que caracterizam a morfologia. Vimos que a morfologia urbana pode ser uma importante ferramenta prospectiva e analítica e, a partir da análise das formas, pode-se compreender os diferentes conteúdos que as caracterizam, corroborando a análise da estrutura e do processo de urbanização.

Selecionamos algumas variáveis que procuram contemplar diferentes aspectos das cidades estudadas, tais como renda média do responsável pelo domicílio, densidade demográfica, concentração de atividades de comércio, serviços, indústria, áreas residenciais, entre outros. Todas essas variáveis foram mapeadas considerando-se os setores censitários, com o intuito de captar as diferenças existentes na estruturação do espaço urbano.

Estes aspectos são tomados como os elementos que nos permitem dar conteúdo às formas espaciais identificadas e classificadas. O caminho inverso também é esperado: a partir dos conteúdos, identificar as formas espaciais correlatas. Ao mesmo tempo, a seleção nos permite relacionar a morfologia urbana com o estudo dos elementos da estrutura urbana.

Para possibilitar a análise destas cidades, adotamos procedimentos metodológicos que abrangeram o levantamento, organização, tabulação e mapeamento de

dados de diferentes fontes. Estes procedimentos serão detalhados a seguir, com o intuito de se possibilitar sua compreensão e, quando for o caso, permitir que sejam adotados em outras pesquisas.

4.1. Apresentação sumária de procedimentos metodológicos

Para a realização das análises do recorte empírico desta pesquisa, tomamos como base dois tipos de informações: o primeiro consiste em dados estatísticos e o segundo em materiais cartográficos, tanto digitais quanto impressos. No que se refere aos dados estatísticos, as informações foram obtidas a partir de dois caminhos: levantamento em fontes secundárias, em bancos de dados disponibilizados por instituições como o IBGE, o IPEA e a Fundação Seade; levantamento de dados primários, junto às prefeituras municipais e trabalhos de campo.

4.1.1. Base de dados estatísticos

A partir da divulgação dos primeiros resultados do Censo Demográfico de 2010, o IBGE tem disponibilizado cada vez mais informações que têm contribuído para o diagnóstico e análise do território nacional. Além disso, cada vez mais variáveis estão disponíveis de maneira territorialmente desagregadas²⁴, isto é, contemplando os diferentes recortes espaciais, desde as grandes regiões, unidades da federação, mesorregiões, microrregiões, municípios até se chegar aos setores censitários.

No levantamento censitário de 2010, por exemplo, o IBGE lançou o Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos – CNEFE, que apresenta os endereços de domicílios, bem como de estabelecimentos rurais, de saúde, de ensino e de outras finalidades (comércio, serviços e indústria) para todos os municípios do país. Dessa forma,

²⁴ Quando afirmamos que os dados encontram-se “desagregados”, estamos nos referindo à forma como os dados são disponibilizados, de forma organizada a partir dos diferentes recortes territoriais que o IBGE utiliza nos levantamentos censitários (Brasil, grandes regiões, unidades da federação, mesorregiões, microrregiões, municípios e setores censitários).

é possível avançar para além do menor nível territorial de desagregação dos dados (setores censitários) alcançando até mesmo o endereço preciso de um domicílio ou estabelecimento.

Para esta pesquisa, utilizamos algumas variáveis do CNEFE desagregadas por setores censitários, contemplando o número de estabelecimentos (de ensino, de saúde e de outras finalidades) e o número de edificações em construção. Enquanto as variáveis atreladas aos estabelecimentos contribuem para apreender os tipos de usos predominantes em cada setor censitário, o número de edificações em construção permite visualizar em quais áreas e direções têm se verificado uma maior intensificação da ocupação urbana. Depois de levantados e tabulados os dados do CNEFE, realizamos o mapeamento das variáveis em questão para todas as cidades desta pesquisa.

Além do CNEFE, utilizamos outras bases de dados do IBGE, tais como: os “Resultados da Sinopse por setor censitário”, que apresentam, por exemplo, as informações de número de domicílios de uso ocasional, que permitem localizar e avaliar o número de imóveis que não são ocupados permanentemente; os “Resultados do Universo por setor censitário”, que apresentam dados demográficos e socioeconômicos, inclusive informações sobre rendimento e densidade demográfica; os “Microdados da amostra”, sendo estes referentes ainda ao levantamento de 2000, uma vez que os dados sobre deslocamento por motivo de trabalho ou ensino ainda não estavam, na conclusão desta tese, disponíveis para o ano de 2010.

A Fundação Seade também possui um banco de dados relevante, que congrega informações de diferentes fontes como o IBGE, Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério da Agricultura, IPEA, entre outros, incluindo amplas séries estatísticas históricas, sendo tudo disponibilizado de forma didática e com fácil acesso, o que possibilitará a consulta, ou replicação, de parte da metodologia empregada para outras cidades.

Vale ressaltar ainda vários outros órgãos que também disponibilizaram dados importantes para a pesquisa, tais como o IPEA, o DER/SP, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo - ARTESP, a Associação Paulista de Supermercados - APAS, a Associação Brasileira de Shopping Centers – ABRASCE, entre outros. Tais fontes foram importantes para obtermos informações complementares no que se refere, por exemplo, às interações espaciais e à localização de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Por fim, como nem todas as informações estavam disponíveis nas bases de dados mencionadas anteriormente, foi necessário realizar trabalhos de campo para o levantamento de dados junto às prefeituras, câmaras e secretarias municipais, além de fundações e empresas. No entanto, não foi possível obter todas as informações para todas as cidades de forma padronizada, uma vez que cada prefeitura possui uma forma específica de organizar e disponibilizar os dados. Dessa maneira, foram agendadas visitas às prefeituras municipais e outros órgãos públicos e privados, não só para a coleta de dados, mas também para a realização de entrevistas e levantamento da legislação municipal.

De forma geral, estes levantamentos permitiram o acesso a dados como déficit habitacional, número e localização dos novos empreendimentos residenciais, comerciais, industriais e de serviços, bem como aspectos referentes à legislação e políticas que interferem na expansão territorial urbana ou reconfiguração das formas urbanas, além de permitir que se observe o processo de estruturação e reestruturação urbana e da cidade.

4.1.2. Material cartográfico

A partir dos dados coletados e organizados foi elaborado um conjunto de mapas para a representação espacial de cada uma das variáveis elencadas anteriormente. Os dados organizados por setores censitários foram mapeados a partir das próprias bases cartográficas disponibilizadas pelo IBGE, a partir da utilização de um *software*²⁵ de mapeamento.

No entanto, a simples representação espacial por setores censitários poderia trazer problemas para a interpretação das informações. Quando o mapa por setores censitários é utilizado sem outras referências podemos ter dois problemas: primeiro, um leitor que não conheça a realidade representada dificilmente conseguirá situar as áreas que apresentam os piores ou melhores índices, em decorrência da ausência de referências como localização de vias e bairros, impossibilitando assim uma interpretação mais detalhada; o outro problema é que muitos setores censitários, principalmente aqueles localizados nas áreas mais periféricas, possuem grande dimensão territorial, embora a ocupação urbana represente apenas uma pequena parte do setor. Este último problema pode ocasionar interpretações equivocadas, uma vez que a grande dimensão territorial, que seria assim

²⁵ Registramos aqui os agradecimentos à Thais Michele Rosan no apoio e na elaboração de parte do material cartográfico da pesquisa.

representada num mapa, pode dar impressão de ocorrência ou ausência significativa da variável representada, mesmo onde a ocupação urbana é pouco expressiva. Diante disso, a partir dos levantamentos realizados junto às prefeituras municipais, obtivemos as bases cartográficas das plantas urbanas de cada cidade analisada que foram sobrepostas à base cartográfica por setores censitários do IBGE (Figura 8).

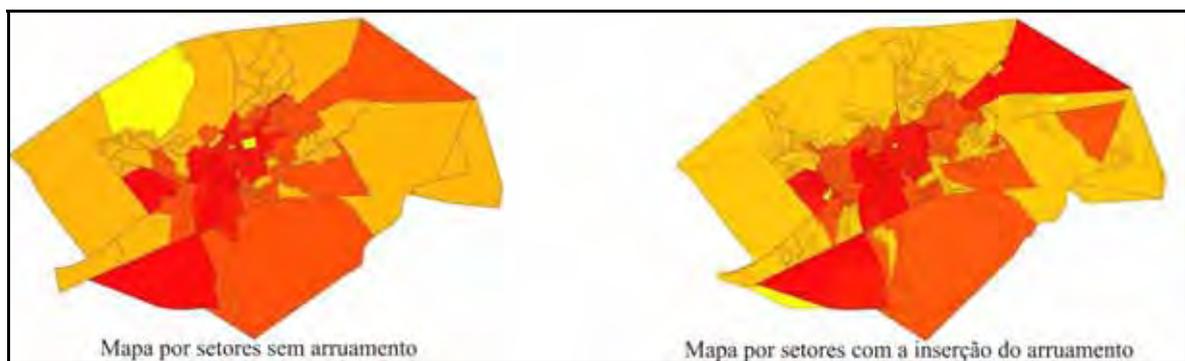


Figura 8 – Exemplos de mapas por setores censitários sem e com os eixos viários

Isso possibilitou visualizar a estrutura viária das cidades, permitindo, inclusive, verificar que muitos setores censitários periféricos de grande dimensão territorial apresentam poucas vias e, por isso, precisam ser interpretadas com certa cautela em relação à ocupação urbana.

A sobreposição dessas bases cartográficas distintas demandou um trabalho cuidadoso na compatibilização e adequação dos sistemas de projeção cartográfica. Em muitos casos, como as prefeituras municipais utilizam *softwares* de desenho do tipo *computer-aided design* - CAD, foi preciso georreferenciar as bases cartográficas para torná-las compatíveis ao Sistema de Informação Geográfica – SIG utilizado para a elaboração dos mapas da pesquisa.

Ainda no que se refere à representação espacial, cabe destacar que, assim como os dados estatísticos, cada vez mais materiais cartográficos estão sendo disponibilizados, inclusive de forma gratuita. Um exemplo nesse sentido são as imagens de satélite de alta resolução espacial disponibilizadas pelo Google® pelos sistemas Google Maps e Google Earth. Algumas imagens dessas fontes, principalmente aquelas de alta resolução espacial, foram utilizadas nesta pesquisa para apontar as diferentes configurações espaciais que constituem as formas urbanas e as estruturas das cidades analisadas.

Tais imagens são importantes para a análise das formas urbanas e para algumas cidades já está disponível uma série histórica que contempla os últimos dez anos. No entanto, para contemplar uma série histórica maior e contribuir e permitir a elaboração do mapa de evolução da expansão territorial urbana, foi necessário recorrer a outras fontes, tais como cartas topográficas do IBGE, mapas antigos do acervo do Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo - IGC/SP, bem como pesquisas e trabalhos que abordaram as cidades analisadas.

4.1.3. Trabalhos de campo

Em todas as cidades analisadas na pesquisa foram realizados trabalhos de campo que consistiram na visita às prefeituras municipais e a outros órgãos públicos e privados, inclusive para entrevistar os representantes dessas entidades. O objetivo destas visitas e entrevistas, a princípio, foi de obter acesso a dados e informações relativos às cidades, além de conhecer a realidade de cada centro urbano a partir da perspectiva do poder público. Dessa forma, em Itu entrevistamos o responsável pela Secretaria de Administração do município; em Itapetininga, entrevistamos o responsável pela Secretaria de Planejamento; em Assis fomos recebidos por um representante da Superintendência Técnica de Planejamento, vinculado à Secretaria de Obras; em Birigui, também entrevistamos um representante da Secretaria de Obras²⁶.

Além disso, para que não ficássemos restritos apenas à visão do poder público, foram entrevistados profissionais ligados ao setor imobiliário, além de pesquisadores e estudiosos que atuam nas cidades analisadas. Neste caso, foram contatados representantes de incorporadoras e imobiliárias de cada cidade, assim como corretores que na ocasião das visitas de campo estavam atuando na venda ou divulgação de novos empreendimentos imobiliários. Ainda no que se refere aos lançamentos imobiliários, também consultamos jornais e periódicos locais e regionais.

Em algumas cidades foi possível visitar ou consultar pesquisadores vinculados a instituições como o Museu Republicano Convenção de Itu, o Museu Histórico de Itapetininga, o Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Itapetininga, Casa de

²⁶ Registramos aqui os agradecimentos aos senhores Antônio Tuíze, Messias Lúcio, Sônia e Carlos Alberto.

Taipa da Fundação Assisense de Cultura, entre outros. Tais levantamentos e entrevistas foram importantes para conhecermos as cidades analisadas, principalmente no que se refere aos aspectos históricos.

Ainda nas visitas de campo foi possível percorrer as diferentes áreas da cidade para registro fotográfico e análise do tipo de uso e ocupação predominante nos diferentes setores das cidades.

Foi a partir deste conjunto de procedimentos metodológicos que realizamos a análise das cinco cidades desta pesquisa, como veremos a seguir.

4.2. ITU

Trataremos inicialmente da cidade cuja origem remonta ao período mais remoto, especificamente no início do Século XVII. Ao longo da história, Itu desempenhou importantes papéis, seja como centro de apoio para as bandeiras e monções, seja como base de organizações e iniciativas políticas, como o Movimento Republicano, que culminou com a realização da Primeira Convenção Republicana, em 1873.

Atualmente o município de Itu possui mais de 150 mil habitantes, com 93,6% da população vivendo em áreas urbanas, baseando-se no Censo Demográfico de 2010. Nos dias atuais, quando consideramos o contexto regional, Itu não figura entre os centros urbanos de maior porte demográfico no Estado de São Paulo, nem possui os níveis de centralidade mais expressivos, mas apresenta aspectos importantes no que se refere às configurações espaciais e estruturação da cidade.

4.2.1. A constituição do núcleo urbano inicial no século XVII

Entre as cidades analisadas, Itu constitui-se no centro urbano mais antigo, cuja data de fundação remonta ao início do Século XVII, mais especificamente em 1610. Naquele ano, o bandeirante Domingos Fernandes, juntamente com Cristóvão Diniz, construíram uma capela nos Campos de Pirapitingui, no espigão entre os córregos Brochado e Taboão, dando origem ao pequeno povoado de Utu-guaçu, denominação atrelada a uma queda d'água do Rio Tietê. A localização de Itu próxima a esse importante rio contribuiu para consolidá-lo como ponto estratégico na expansão em direção ao interior do país. Prado Junior (1963), ao abordar as características geográficas de São Paulo, destaca o papel desempenhado pelos cursos d'água e caminhos que serviram, num primeiro momento, para a busca do ouro e, posteriormente, para o abastecimento interno e integração com o restante da colônia. No caso de Itu, Santos (2005) lembra que por muitos anos o povoado:

foi o lugar certo da parada de muitas expedições que se organizavam e percorriam os caminhos do Anhemby, hoje rio Tietê, na ânsia de alargar as fronteiras do país e fundar novas povoações, além de

aprisionar centenas de índios e descobrir novas minas de ouro em Mato Grosso e Goiás (SANTOS, 2005, p.79).

É neste contexto que Itu foi importante para as expedições que adentravam o território. As expedições bandeirantes levaram ao povoamento de uma porção significativa a oeste do Planalto Atlântico no final do Século XVII, onde havia sido criado um conjunto expressivo de vilas. “Itu, assim como Curitiba, Sorocaba, Jundiaí e Guaratinguetá, podia ser considerada “boca de sertão” por ser a que mais se afastava da orla litorânea” (SAMARA, 2005, p.68).

Essa condição de “boca de sertão” consolidou Itu como um centro importante já naquele período. Santos (2005, p.63) destaca que em Itu “comerciantes, sertanistas, bandeirantes iam e vinham, criando roças e animais no lugar. Fixaram-se famílias tanto ligadas aos movimentos das bandeiras e monções, quanto à terra, à casa, às roças e criações”. Muitas expedições ligadas às bandeiras e às monções, como aquelas descritas por Ianni (1988), partiram ou foram organizadas em Itu. Utilizando-se das informações apresentadas por Ianni (1988), Godoy (2002) ilustra o desenvolvimento vivenciado pelo povoado de Itu por meio da construção de igrejas, conventos e confrarias, uma vez que tais feitos demonstravam a disponibilidade de recursos econômicos e culturais, bem como a consolidação do núcleo urbano em questão.

Mesmo assim, Itu permaneceu por muitos anos como uma pequena vila e só passou por mudanças significativas a partir do desenvolvimento da atividade canavieira. Sobre o assunto, Samara (2005, p.68) destaca que de “1610 até a expansão da lavoura canavieira, Itu passa por um período de economia incipiente, tendo na atividade de subsistência a única forma de vida”. Só depois, com o avanço da cana, a economia local e regional passou por transformações expressivas.

Como já demonstrado por Petrone (1968), Itu passou a fazer parte da principal região produtora de cana-de-açúcar em território paulista, denominado como “quadrilátero do açúcar”. Durante o auge da produção canavieira paulista, entre a segunda metade do Século XVIII e a primeira metade do Século XIX, entre cidades como Jundiaí, Mogi Guaçu, Piracicaba e Sorocaba, Itu desempenhou importante papel no desenvolvimento da atividade canavieira. Segundo Queiroz (1966, *apud* ALMEIDA, 2008, p.37), Itu respondia por mais de um terço da produção de açúcar da Capitania de São Paulo. Diante desse cenário, a Vila de Itu se expandiu, naquele período, atrelada ao cultivo da cana. Os trabalhos de Bastos (1997) e Ajonas (2009) mostram bem essa

relação entre o crescimento da cidade e a atividade canavieira, uma vez que a vila com menos de 100 casas por volta de 1750, passou a contar com aproximadamente 1000 casas no final do Século XIX. Samara (2005), que analisou a expansão dos bairros e freguesias da Vila de Itu por meio do número de Companhias de Ordenanças²⁷, reforça a importância que tal centro desempenhou nessa época.

Portanto, a partir deste período, o núcleo urbano de Itu passou a crescer de forma mais expressiva. Sobre esse processo, Santos (2005, p.67) destaca que a “cidade crescia, segundo modelo urbanístico de origem portuguesa”, cujas características foram descritas por Moura (2004, *apud* SANTOS, 2005, p.65): “as residências eram construídas alinhadas às calçadas, sem recuos frontais ou laterais. Nelas, a vida privada se voltava para quintais nos fundos, distantes dos olhares públicos”. Ainda segundo Santos (2005), Itu foi uma das primeiras cidades paulistas dotadas de infraestruturas urbanas como calçamento, iluminação pública, água encanada, entre outras.

Posteriormente, a combinação de fatores externos e locais, tais como a crise do açúcar no mercado internacional e o esgotamento do solo diante da monocultura, a atividade canavieira entrou em decadência. Aos poucos, a cultura cafeeira passou a suplantar a produção de cana. A “agricultura voltada para a exportação criou as condições básicas para a produção de café” (SANTOS, 2005, p.66) que passou a ganhar espaço na segunda metade do Século XIX, além da cultura do algodão que, diante da riqueza e poder dos fazendeiros, permitiu o desenvolvimento das primeiras tecelagens na cidade.

A crise da produção açucareira, apesar de tornar mais evidentes conflitos de interesses²⁸ presentes na época, não impôs limites ao desenvolvimento de Itu, uma vez que a atividade cafeeira garantiu a continuidade do crescimento econômico.

Segundo Ajonas (2009), foi a partir do final do Século XIX que começaram a ocorrer mudanças mais significativas na morfologia urbana de Itu. Ainda de acordo com a autora, a partir desse momento “as ruas 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” (AJONAS, 2009, p.34).

²⁷ As Companhias de Ordenança de Vila, pesquisadas por Samara (2005), foram instituídas pela Coroa Portuguesa que, sob interesses militares, desejava realizar levantamentos sistemáticos da população.

²⁸ Em meados do século XIX tornam-se mais evidentes os conflitos de interesses entre os grandes proprietários de terras e o Governo Imperial. O descontentamento por parte de políticos e fazendeiros de Itu, de postura liberal, levou ao fortalecimento dos ideais republicanos, culminando na Convenção Republicana realizada naquela cidade, o que a tornou conhecida como o “berço da república”.

Do ponto de vista da paisagem urbana, Santos (2005) chama atenção para os elegantes sobrados e casarões, teatros, hospitais e colégios construídos a partir do desenvolvimento da economia cafeeira. Ainda nesse contexto, destacamos a construção da ferrovia, que se constituía em novidade para a época e representava um fator de progresso para a cidade. Neste ponto, Ajonas (2009) lembra que em 1872, um ano antes da inauguração do ramal ferroviário, uma das principais ruas da cidade (atual Rua Floriano Peixoto) foi prolongada até o Largo da Estação, constituindo-se, posteriormente, em um vetor de expansão da cidade.

Tem-se, assim, um momento de transformações expressivas em Itu. Ajonas (2009, p.34) ressalta que 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”.

A partir desse período, Lopes (2009) destaca que dois grupos antagônicos tiveram peso importante em Itu: de um lado, os liberais republicanos e, de outro, os jesuítas ultramontanos²⁹. Para o autor, estes dois grupos foram “os mais importantes agentes de transformações urbanas que Itu vivenciou na segunda metade do Século XIX e primeiras décadas do Século XX” (LOPES, 2009, p.30). Isto porque, para o autor, embora o pensamento desses dois grupos fosse antagônico:

a prática arquitetônica desempenhada por cada um deles demonstra convergências em muitos aspectos do processo de modernização da cidade. Diante do objetivo comum de modernizar a cidade, políticos, religiosos, engenheiros e arquitetos provenientes de ambas as correntes de pensamento valeram-se das justificativas oitocentistas da salubridade e do embelezamento para empreender profundas transformações do espaço urbano ituano. A ciência e a técnica, aclamadas como os instrumentos dessas transformações, circulavam-se produzindo uma nova forma de ver a cidade evidenciada nas alterações urbanísticas e arquitetônicas que, por sua vez, uniram jesuítas e liberais diante do desejo da modernidade, que tinha na Europa o modelo de civilização (LOPES, 2009, p.30).

Por isso, muitas personalidades influentes de Itu, tais como engenheiros, arquitetos, políticos e até mesmo padres, sob influência modernista trazida do exterior, principalmente da Europa, atuaram de forma significativa na produção do espaço urbano

²⁹ Segundo Lopes (2009), o ultramontanismo consiste no pensamento de uma ala da Igreja Católica que explica a história como uma eterna luta entre o bem e o mal, defendida pelos jesuítas restabelecidos por volta de 1865 em Itu, quase um século após sua expulsão.

ituano no final do Século XIX e início do Século XX, com foco em uma concepção urbanística baseada em aspectos como o ajardinamento, o sanitarismo e a circulação.

Evidente que tais elementos influenciaram significativamente a cidade, primeiramente no que se refere às reformas implementadas no sentido de eliminar resquícios do passado colonial, mas também na produção de novas áreas urbanas. No primeiro caso, a “busca pela modernidade” gerou transformações em praças, ruas e casarões, bem como preocupações concernentes ao planejamento sobre o uso do solo, inclusive por meio da elaboração de um novo Código de Posturas, já no início do Século XX, como destacou Ajonas (2009). Já em relação às novas áreas da cidade, a autora ressalta que a chegada dos imigrantes e a população de ex-escravos contribuíram para a expansão da malha urbana por meio de moradias precárias nos subúrbios.

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 (AJONAS, 2009, p.35).

Essa expansão territorial urbana e o aumento da população passaram a demandar determinados serviços e comércio. Samara (2005, p.74) mostra que no final do Século XIX a atividade comercial em Itu era significativa, por meio dos valores das importações e exportações. A autora chama atenção para a “existência de uma atividade urbana caracterizada pela concentração do comércio de abastecimento e organização do espaço em função da atividade comercial” (SAMARA, 2005, p.74).

Além do comércio, a atividade industrial também passou a se destacar na economia local, com destaque para o setor têxtil. É neste quadro que surgiram as primeiras tecelagens, como São Luís, São Pedro, Maria Cândida, Fabril Redenção S. A. e Reprensagem de Algodão S. A. A fábrica de tecidos São Luís, por exemplo, inaugurada em 1869, foi a primeira tecelagem da então província de São Paulo a funcionar com máquinas movidas a vapor importadas dos Estados Unidos e da Inglaterra (SANTOS, 2005).

Todos esses aspectos contribuíram para a consolidação da economia ituana e crescimento do núcleo urbano. Mesmo assim, no início do Século XX, a área urbana de Itu era composta por um conjunto de quadras que hoje compõem o centro histórico

da cidade, ainda restrito ao interflúvio dos córregos do Brochado e Taboão. A Figura 9, representando o plano urbano em 1939, ilustra esse aspecto.

Nota-se que até aquele período a cidade apresentava uma configuração territorial compacta e contínua. A leste, a cidade se estendia até o curso do Córrego Taboão e, para oeste, limitava-se no fundo de vale do Córrego Brochado, por onde passava também a linha ferroviária.

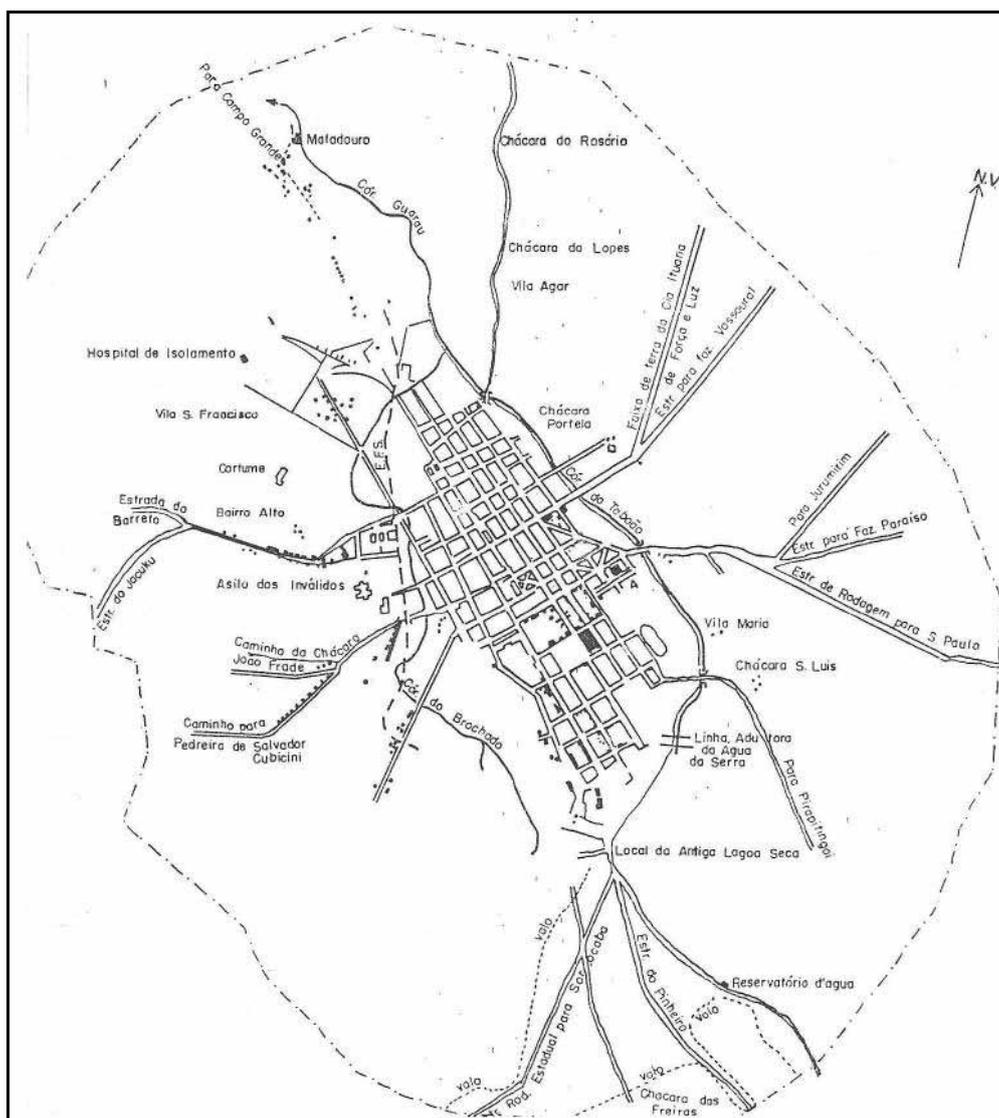


Figura 9 – Croqui da cidade de Itu e arrabaldes, 1939. Fonte: Mapa do município de Itu (1985, *apud* BASTOS, 1997, *apud* AJONAS, 2009).

Nas primeiras décadas do Século XX, Itu passou por um período de estagnação, principalmente frente ao declínio da cultura do café. Segundo Santos (2005, p.69), o “declínio do café decretou tempos difíceis para a cidade de Itu. Praticamente seu crescimento foi quase nulo de 1935 a 1950”. Mesmo assim, transformações importantes continuaram a acontecer nesse período:

A partir de 1930, a sociedade de Itu alterou a sua agricultura, teve alguma industrialização, modificou a sua estrutura econômica em geral, desenvolveu as classes sociais de base urbano-industrial, entrou no estilo da sociedade de massas, ganhou ares de cidade (IANNI, 1988, p.71).

Itu, portanto, vivenciou mudanças importantes ao longo de sua história, com influência de diferentes momentos e contextos históricos, do bandeirantismo aos ciclos da cana, algodão e café. Para Santos (2005, p.68), “foi a agricultura a base de toda a riqueza econômica, exigindo numa época a manutenção da escravatura, noutra, a adoção do trabalho livre. Assim, o fazendeiro tornou-se burguês, o escravo tornou-se trabalhador livre e o trabalhador rural classificou-se como colono”.

Este conjunto de elementos vivenciados até o início do Século XX deixou, de diferentes formas e intensidades, marcas significativas na constituição da área urbana de Itu. No entanto, foi a partir da década de 1950 que passaram a ocorrer transformações mais intensas que levaram à uma reconfiguração das formas urbanas e da estrutura da cidade, como veremos a seguir.

4.2.2. Expansão territorial em Itu: dispersão e descontinuidades

Seguindo o cenário nacional, de intensificação da migração do campo para as cidades, principalmente a partir da década de 1950, Itu retomou uma fase de crescimento, evidenciado pelos dados populacionais (Tabela 6).

Tabela 6 – Itu: evolução da população total (1872-2010), urbana e rural (1940-2010)

Pop.	1872	1910	1920	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Urb.	-	-	-	13729	16627	23514	35958	63157	96816	123942	144336
Rur.	-	-	-	12918	14256	13728	13133	11046	10498	11424	9864 ³⁰
Tot.	10821	23718	30392	26647	30883	37242	49091	74203	107314	135366	154200

Fonte: IBGE, 2010. Org.: Miyazaki, 2011.

A partir deste período “novas fábricas, principalmente do ramo de cerâmicas, instalaram-se no município” (SANTOS, 2005, p.69), além de estabelecimentos de outros setores industriais, comerciais e de serviços. É, portanto, a partir da segunda metade do Século XX que Itu passou por um processo de crescimento mais expressivo,

³⁰ Chama-se atenção para o expressivo número de habitantes na zona rural, que alcança quase 10 mil habitantes. Mais à frente abordaremos esse aspecto, pois existem muitos espaços residenciais fechados e conjuntos de chácaras localizadas em área rural.

tanto demográfico quanto territorial. O aumento da população urbana, por exemplo, foi de quase 170% entre as décadas de 1970 e 1990, enquanto o número de residentes nas áreas rurais caiu no mesmo período. Esse contexto, somado às transformações verificadas no âmbito do processo de urbanização, impactou na expansão territorial da cidade. A figura a seguir ilustra esse processo.

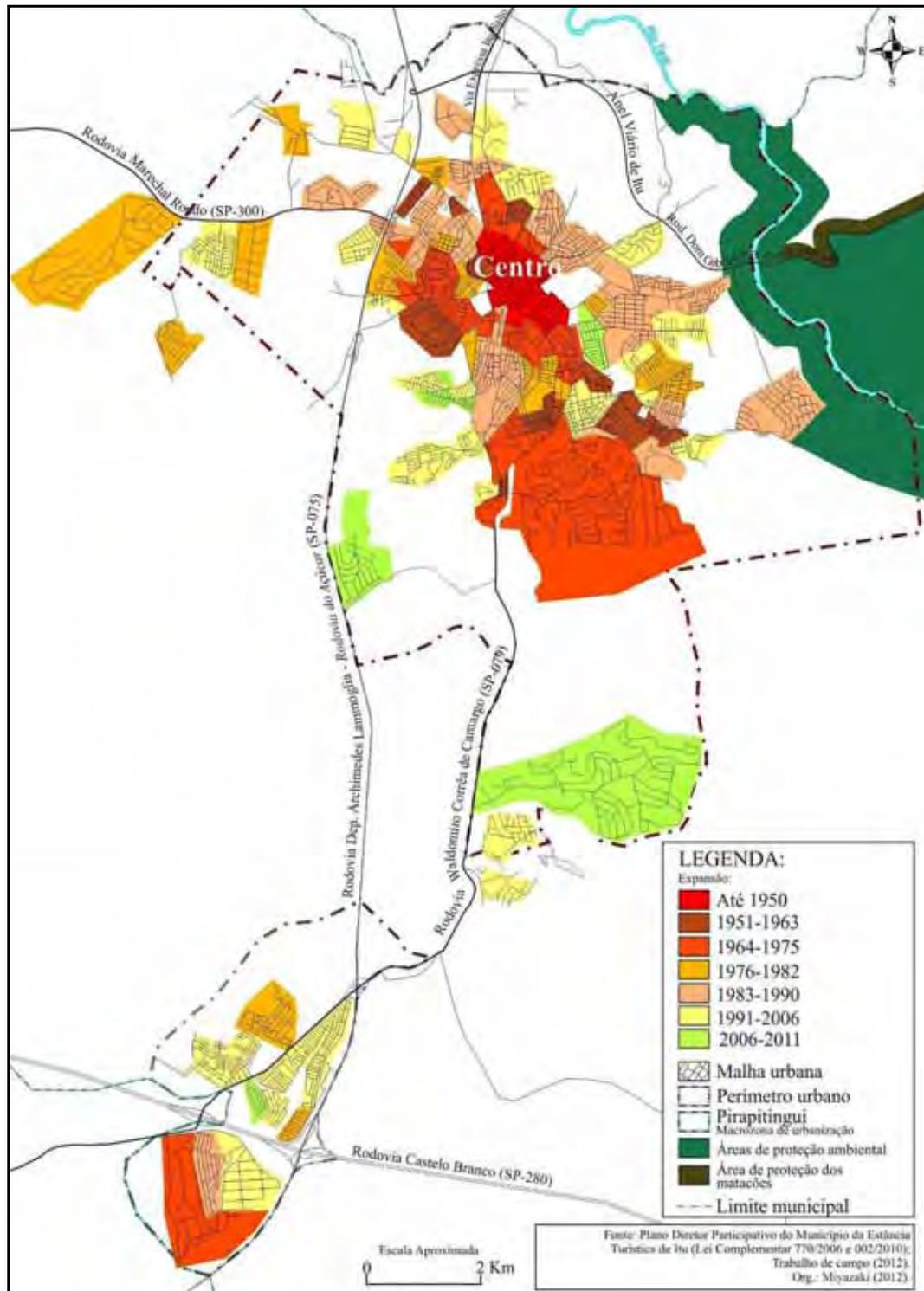


Figura 10 – Itu: expansão territorial urbana (1950-2011).

Observa-se que até 1950 a área urbana de Itu restringia-se ao entorno do atual centro histórico da cidade, como já foi ilustrado anteriormente na figura 9, apresentando uma configuração compacta e contínua. Já a partir da década de 1950 até o início da década de 1960, é possível observar um processo de expansão bastante descontínuo, com o surgimento de áreas urbanas significativamente distantes do centro principal. Tal processo já foi abordado e destacado por Ajonas (2009, p.144), ao tratar da “extensão exagerada da malha urbana” de Itu, atrelando-a aos interesses dos especuladores.

Entre 1964 e 1975, ao mesmo tempo em que surgiram novos bairros que passaram a conectar as áreas urbanas descontínuas criadas no período anterior, também se verificou a implantação de loteamentos em locais consideravelmente distantes do centro. Destaca-se neste período o Condomínio Terras de São José, considerado um dos primeiros loteamentos fechados do país, implantado em 1975³¹.

Ainda neste período foi implantado também o loteamento fechado City Castelo, localizado nas margens da Rodovia Castelo Branco. Chamamos atenção para este empreendimento, uma vez que está localizado a mais de 15 quilômetros do centro de Itu, mostrando uma dispersão territorial bastante significativa já na década de 1970, impulsionando a ocupação urbana nas imediações do Bairro Pirapitingui, que atualmente é classificada como “macrozona de urbanização II”³², contando inclusive com uma administração regional da prefeitura, terminal de ônibus urbano, unidades de saúde, entre outros serviços.

Na realidade, a ocupação desta área teve início já na década de 1930, com a instalação de uma das maiores colônias/asilos para isolamento de pessoas contaminadas com hanseníase³³. Na ocasião de sua inauguração, a colônia/asilo Pirapitingui já possuía cerca de 60 casas. Atualmente, sob a denominação de Hospital Dr. Francisco Ribeiro Arantes, a instituição sobrevive com subvenções do estado, abrigando uma população

³¹ Segundo as informações divulgadas na *homepage* da empresa responsável pelo condomínio (www.imobiliariaterrasdesaojose.com.br). Mais à frente abordaremos mais detalhes sobre este empreendimento.

³² Segundo a Lei Complementar 770/2006, referente ao Plano Diretor Participativo do Município da Estância Turística de Itu, há duas macrozonas de urbanização: a “macrozona de urbanização I”, referente à sede do município; e a “macrozona de urbanização II”, referente aos bairros de Pirapitingui, Cidade Nova e Tapera Grande, nas proximidades da Rodovia Castelo Branco.

³³ No passado, o indivíduo contaminado pela Hanseníase era identificado como “portador do perigo e da morte” e eram isolados, discriminadamente, em colônias e asilos. Os trabalhos de Monteiro (1987), Auvray (2005) e Marzliak et al. (2008).

de aproximadamente 500 pessoas. Segundo a imprensa local (FELIX, 2011), a expansão territorial urbana nas proximidades deste hospital tem gerado conflitos entre os moradores da antiga colônia e dos bairros vizinhos.

Hoje a região do Pirapitingui apresenta continuidade territorial mais significativa com a malha urbana de Sorocaba do que em relação à sede municipal de Itu. No caso do loteamento City Castelo, a distância em relação ao centro de Sorocaba é praticamente a mesma do centro de Itu. Porém, cabe ressaltar que no período de sua implantação, ainda na década de 1970, a descontinuidade territorial em relação ao tecido urbano de Itu, bem como de Sorocaba, era bastante expressiva³⁴. Na realidade, o empreendimento City Castelo foi lançado a partir de sua localização estratégica, no entroncamento da Rodovia SP-079 com a Rodovia Castelo Branco, permitindo fácil acesso não só para Itu e Sorocaba, mas também para a cidade de São Paulo³⁵.

Retomando a figura 10, percebe-se que no período de 1976 a 1982, a dispersão da área urbana de forma descontínua se manteve, com destaque para o Condomínio Fazenda Villa Real, outro empreendimento de alto padrão, referente à grande área a oeste do perímetro urbano, ao sul da Rodovia Marechal Rondon. Localizado a aproximadamente oito quilômetros do centro da cidade, esse empreendimento foi lançado em 1976 pela Selecta Comércio e Indústria e abrange uma área de aproximadamente 200 alqueires. Além deste empreendimento, foram implantados também outros loteamentos de menor porte no setor oeste, ao longo da SP-300, muitos deles fechados, tais como Chácara Flórida, Jardim Santa Inês e Chácara Carolina, todos descontínuos em relação ao tecido urbano principal.

Já a partir da década de 1980 observou-se uma expansão urbana mais contida e territorialmente contínua a leste, ao norte e a oeste do centro da cidade. Mesmo assim, alguns loteamentos mais afastados e descontínuos também foram implantados neste período, tais como Campos de Santo Antônio, a leste, e Chácara Reunidas Ipê, a oeste. Situação semelhante verificou-se na década de 1990, porém, com destaque para a expansão que ocorreu na macrozona do Pirapitingui.

Mais recentemente, o processo de expansão territorial se deu por meio da ocupação contínua ou de alguns vazios localizados dentro da malha urbana consolidada,

³⁴ A carta topográfica do IBGE (folha SF23-Y-C-3/Itu) na escala 1:50.000 de 1973 ilustra muito bem essa descontinuidade territorial.

³⁵ Mais adiante retomaremos essa questão da localização dos loteamentos de alto padrão em relação à capital paulista.

como é o caso do empreendimento Itu Novo Centro³⁶, mas também a partir de novos loteamentos descontínuos, inclusive de alto padrão, como o Terras de São José II e Parque Xapada Ytu.

Nota-se, portanto, a configuração de uma forma urbana bastante dispersa e descontínua em Itu. Atualmente, a expansão em direção a leste encontra limitações em decorrência da presença de áreas de proteção ambiental, como é o caso da Área de Proteção Ambiental – APA Rio Tietê, com uma extensão de 65,12 alqueires, além de uma faixa de 250 metros ao longo da Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (SP-300), referente à Área de Proteção dos Matacões³⁷.

Do ponto de vista geológico, enquanto grande parte do município de Itu é caracterizada por formações sedimentares, as áreas localizadas a nordeste da malha urbana fazem parte do escudo atlântico³⁸, constituída por formações graníticas onde a ocorrência de matacões é expressiva. Esta área compreende as proximidades do Rio Tietê e ao longo do trecho norte/leste da Rodovia SP-300 (Figura 11). A presença de tais formações rochosas dificulta a ocupação urbana em decorrência da necessidade de remoção dos matacões frente aos riscos de rolamento de blocos.

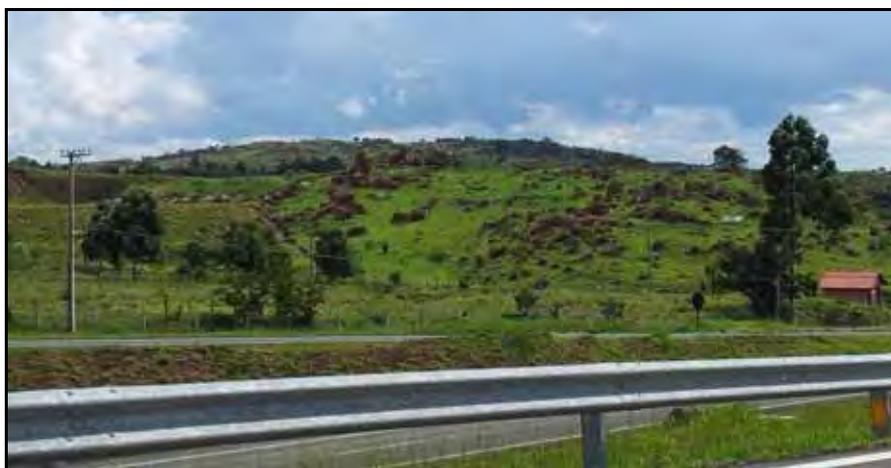


Figura 11 – Matacões ao longo da Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (SP-300). Fonte: Miyazaki, 2012.

Já ao norte a expansão depara-se com a proximidade, em relação ao limite institucional, com o município de Salto, com o qual já manifesta tendência à constituição de uma área urbana territorialmente contínua. Além da via expressa que

³⁶ Detalhes sobre este empreendimento serão abordados nos itens seguintes.

³⁷ Os matacões referem-se a grandes blocos arredondados de rocha resultantes de efeitos térmicos e fenômenos de hidratação (GUERRA, 2006).

³⁸ Baseando-se no mapeamento geológico realizado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo – IPT (1981).

liga Itu a Salto, bem como a SP-075 (Rodovia Deputado Archimedes Lammonglia, mais conhecida como “Rodovia do Açúcar”³⁹), esta área do município passou a contar com outra via de circulação, o Anel Viário de Itu (Figura 12) que constitui-se em um prolongamento da Rodovia SP-300 para desviar parte do tráfego do trecho urbano.



Figura 12 – Trecho do Anel Viário de Itu. Fonte: Miyazaki, 2012.

A Rodovia SP-300 constitui-se na via que corta a cidade no sentido leste-oeste, recebendo a denominação de Rodovia Marechal Rondon a oeste e Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto a leste. No percurso urbano se torna avenida (Avenida Nove de Julho e Avenida Otaviano Pereira Mendes). Como ela se constitui em importante via de acesso às cidades vizinhas, como Porto Feliz e Cabreúva, bem como aos eixos das rodovias Anhanguera (SP-330) e Bandeirantes (SP-348), apresenta fluxo intenso que vinha gerando problemas no trecho urbano. Foi neste contexto que, em 2007, foi inaugurado o anel viário no contorno norte, onde não há ainda ocupação urbana.

Em direção a oeste e ao sul há condições físicas mais favoráveis para a expansão urbana, principalmente ao longo das principais vias de circulação. Ao longo da SP-300 no trecho oeste (Rodovia Marechal Rondon), por exemplo, foram implantados vários loteamentos, inclusive fechados e de alto padrão.

Já a Rodovia SP-079 corta a cidade no sentido norte-sul e, por muito tempo, foi a principal via de ligação para Sorocaba, ao sul, e Salto, ao norte. Atualmente esta via continua desempenhando um importante papel, principalmente no trecho ao sul do perímetro urbano, ligando a malha urbana principal ao Pirapitingui e a loteamentos de

³⁹ Alguns ainda conhecem a SP-075 como “Rodovia Santos Dumont”, mas tal denominação, oficialmente, segundo o DER/SP, refere-se apenas ao trecho entre Campinas e Indaiatuba.

alto padrão localizados ao longo da rodovia. Posteriormente, no final da década de 1970⁴⁰, a Rodovia SP-075 foi construída paralela à SP-079, porém, mais a oeste, desviando-se da malha urbana. Hoje a SP-075 é a principal via que dá acesso a cidades como Sorocaba, Salto, Indaiatuba e Campinas, além de outras rodovias importantes, como a SP-280 (Rodovia Castelo Branco).

Outro tipo de ocupação verificada ao longo dos principais eixos de circulação é o industrial, com destaque para a Rodovia SP-300 no trecho oeste, Rodovia SP-079 ao sul da área urbana e ao longo da Rodovia SP-075.

Portanto, ao longo destas vias, observam-se diferentes tipos de uso e ocupação, tanto residencial quanto industrial que tem contribuído na expansão territorial de Itu. Destacam-se, neste contexto, os loteamentos fechados de alto padrão, o núcleo urbano de Pirapitingui, onde estão concentrados os conjuntos habitacionais, e as áreas industriais, que serão abordados ao longo dos itens a seguir.

4.2.3. Expansão territorial, novas formas urbanas e elementos de reestruturação da cidade: os espaços residenciais fechados

A análise da configuração da forma urbana de Itu, caracterizada pela dispersão e descontinuidade territorial revela também uma diferenciação social e espacial expressiva, intensificada principalmente nas últimas décadas, com o surgimento dos espaços residenciais fechados. No passado, embora a proximidade com os vultosos monumentos garantisse o “prestígio das camadas mais ricas da população” devido à forte vinculação entre o clero e a oligarquia, “as classes sociais conviviam no mesmo espaço” (AJONAS, 2009, p.34); aos poucos, a diferenciação social se intensificou e a escolha locacional da elite focou-se nas áreas periféricas, no âmbito de uma diferenciação socioespacial e da proliferação de espaços residenciais fechados.

Diante da localização periférica das áreas residenciais da elite, é preciso considerar as mudanças relativas ao conteúdo das periferias urbanas. Nos últimos anos verifica-se uma redefinição da periferia, uma vez que há uma:

⁴⁰ Segundo informações da Divisão Regional de Itapetininiga do Departamento de Estradas de Rodagem – DER/SP, a SP-079 foi construída em 1963, enquanto que a SP-075 data de 1976.

[...] justaposição contraditória de conjuntos habitacionais implantados pelo poder público, loteamentos populares, cuja paisagem urbana resulta da autoconstrução, e loteamentos voltados aos de maior poder aquisitivo, alguns fechados e controlados por sistemas de segurança particulares (SPOSITO, 2004, p.116).

Em Itu, essa redefinição da periferia urbana é caracterizada por muitos espaços residenciais fechados que dividem espaço, lado a lado, com conjuntos habitacionais, loteamentos populares, áreas industriais e de comércio e serviços.

No caso das áreas residenciais da elite, embora muitos empreendimentos adotem a denominação de condomínio, verifica-se a comercialização de lotes ao invés da unidade habitacional e da fração ideal das áreas comuns. Além disso, em muitos documentos consultados, tais como material de campanha publicitária ou mesmo leis municipais, o mesmo empreendimento é chamado ora de condomínio, ora de loteamento⁴¹. Para evitar confusões, adotaremos neste estudo o termo “espaços residenciais fechados”, utilizado por Dal Pozzo (2011).

Estes espaços residenciais fechados encontram-se localizados em diferentes áreas do município, inclusive fora do perímetro urbano e muitas vezes são descontínuos territorialmente em relação à malha urbana principal (figura 13).

Antes de analisar a figura, ressaltamos que a mesma se constitui em um croqui elaborado sem precisão cartográfica, uma vez que foram tomadas como base várias fontes de diferentes origens, inclusive sem escala. Além disso, algumas informações encontradas no plano diretor e em outras leis municipais nem sempre eram compatíveis com aquelas obtidas por meio das imobiliárias, construtoras e incorporadoras, bem como do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos – CNEFE/IBGE. Portanto, a figura 13 pode apresentar pequenos erros e distorções em relação à localização precisa e denominação dos empreendimentos. Por fim, destacamos que a mesma figura engloba diferentes tipos de espaços residenciais fechados horizontais, voltados para públicos diferentes em relação ao nível socioeconômico ou características do empreendimento (loteamentos urbanos ou conjuntos de chácaras).

⁴¹ Os loteamentos fechados no município de Itu passaram a ser abordados pela legislação municipal na década de 1980 (leis 2375/1982, 3541/1993, 3588/1994, 4057/1996, entre outras), sendo tratados com maior detalhamento na Lei Complementar 2/2010, que dispõe sobre o parcelamento, disciplina e ordenamento do uso e ocupação do solo. Já o condomínio sustenta-se na Lei Federal 4591/64.

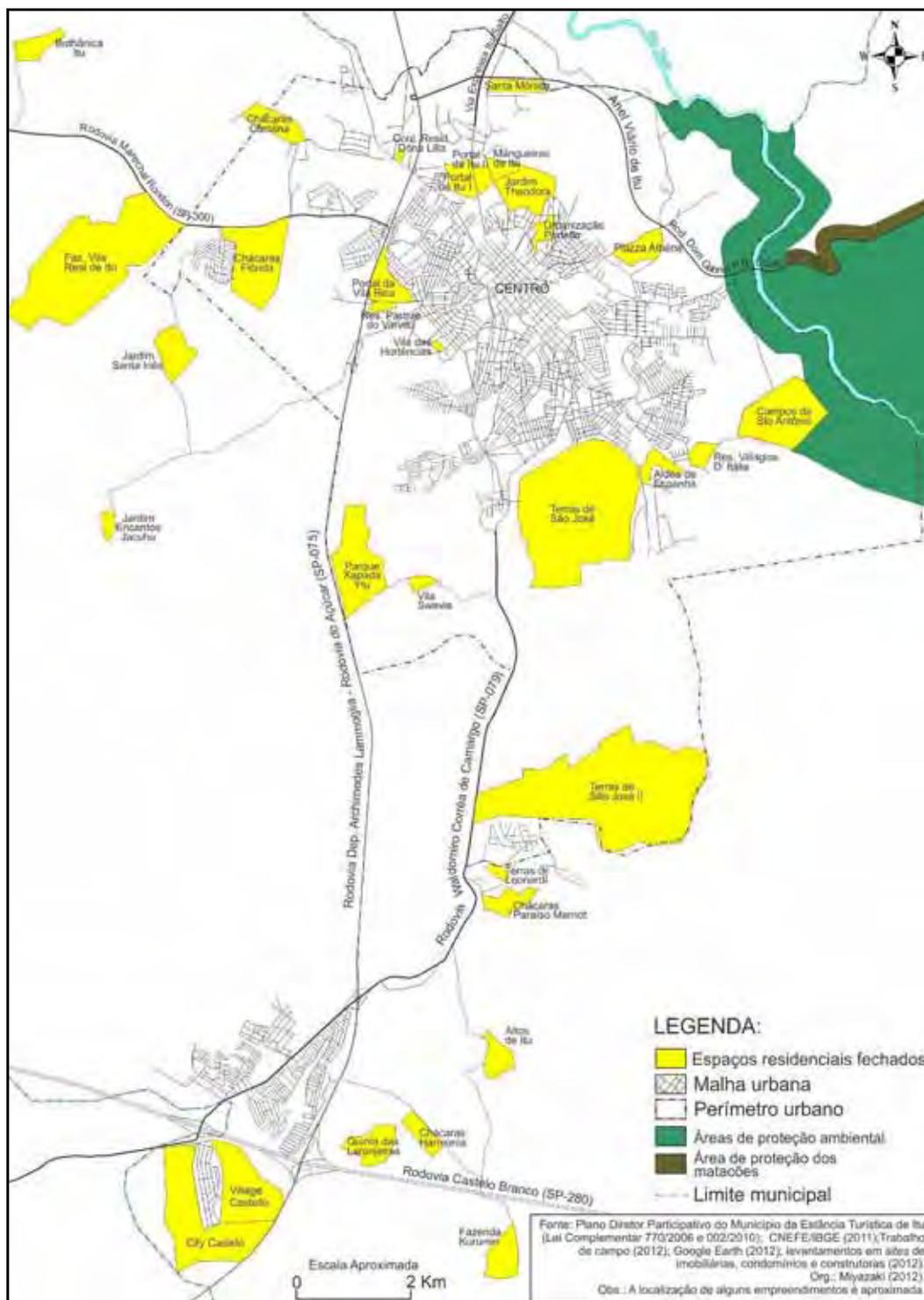


Figura 13 – Itu: localização dos espaços residenciais fechados, 2011.

Em relação aos espaços residenciais fechados de alto padrão, também não se verifica uma concentração em áreas específicas do município, mas nota-se que estão localizados em áreas periféricas e territorialmente descontínuas. Destacam-se o Fazenda Vila Real de Itu, a oeste, o Campos de Santo Antônio, a leste, o Plaza Athéné e Portal de Itu, ao norte, e Parque Xapada Ytu e Terras de São José I e II, ao sul. Ressaltamos,

ainda, os empreendimentos City Castelo e Village Castelo próximos ao Bairro do Pirapitingui, nas margens da Rodovia SP-280.

Como já mencionado anteriormente, alguns espaços residenciais fechados foram construídos em Itu desde a década de 1970, como nos casos da Fazenda Vila Real de Itu, Terras de São José e City Castello. Tais empreendimentos contribuíram para a expansão territorial urbana descontínua e dispersa já naquele período.

A Fazenda Vila Real de Itu, lançado em 1976 pela Selecta Comércio e Indústria, ocupou uma área de aproximadamente 200 alqueires localizada a aproximadamente oito quilômetros do centro da cidade, nas margens da Rodovia SP-300. Já o Terras de São José foi construído em 1975 pela Senpar a partir do loteamento de uma fazenda de aproximadamente 172 alqueires, contando com 995 lotes. Por fim, o City Castello foi lançado em 1974, com a denominação “Chácaras City Castello” pela Companhia City Desenvolvimento, com 244 lotes.

Estes três empreendimentos são voltados a um público de alta renda, como veremos mais adiante, uma vez que a renda média do responsável pelo domicílio ultrapassa 20 salários mínimos. O tamanho médio dos lotes também evidencia o perfil de tais empreendimentos: 3000 m² na Fazenda Vila Real de Itu, 2300 m² na Terras de São José e a variação de 1500 a 3000 m² no City Castello.

Todos estes empreendimentos contam com infraestrutura e equipamentos voltados para públicos com perfil socioeconômico elevado. No caso do Terras de São José, cabe destacar que além dos lotes residenciais, o empreendimento possui 20 quadras de tênis, três campos de futebol gramados, centro hípico, campo de golfe, lagos para pesca e esportes náuticos, pistas de *cooper*, entre outros equipamentos de lazer e recreação, além de colégio, faculdade, bares e restaurantes, capela e heliponto.

Além destes três loteamentos “pioneiros”, ao longo das décadas seguintes vários outros loteamentos de alto padrão foram construídos, tais como o Campos de Santo Antônio, Plaza Athéné, Portal de Itu, Parque Xapada Ytu e Terras de São José II.

No que se refere à origem do capital imobiliário que tem investido neste tipo de empreendimento, verifica-se uma mescla entre empresas locais e externas. Muitas empresas da capital paulista têm atuado também na incorporação, construção e comercialização destes empreendimentos, tais como a Companhia City, Pombeva Incorporadora, Construtora Machado Freire, Imobiliária Coelho da Fonseca, Adolfo Lindeberg Construtora, entre outras. Ao mesmo tempo, as empresas locais também têm

atuado de forma expressiva. A Senpar, por exemplo, fundada em 1963, passou a atuar fortemente no setor imobiliário já na década de 1970, com a criação da empresa Terras de São José, especializada neste setor. A Senpar - Terras de São José divulga em sua página oficial⁴² que foi pioneira na implantação de loteamentos fechados no Brasil, com o empreendimento Terras de São José I. Silva (2001) relata a trajetória desta empresa, criada por Jacob Federmann, engenheiro que deixou o Departamento de Estradas de Rodagem na década de 1970 para se dedicar exclusivamente ao seu negócio. A empresa é responsável também por outros loteamentos fechados de alto padrão em Itu (como o Terras de São José II, o Xapada Parque Ytu, Jardim Theodora, entre outros) e em outros municípios do estado (como Jundiaí, Louveira, Guarujá), além de atuar no setor de lazer e entretenimento, por meio do Complexo SerraAzul, responsável pelo Shopping Serra Azul, Hotel Quality e Parques Hopi Hari e Wet'n' Wild.

Independentemente da origem do capital, praticamente todos os empreendimentos de alto padrão focam em seu *marketing* e divulgação a localização e facilidade de acesso em relação a cidades como Sorocaba, Jundiaí, Campinas e, principalmente, a capital paulista. As *homepages* dos empreendimentos, construtoras e imobiliárias apresentam mapas ou croquis de localização com referência à cidade de São Paulo, explorando muito mais o tempo de deslocamento do que a distância em si. A facilidade de acesso por meio dos principais eixos rodoviários é outro ponto bastante enfatizado.

No caso do loteamento Terras de São José I, além de heliponto para fácil e rápido acesso a São Paulo, alguns moradores utilizam serviços de ônibus fretados para se deslocarem diariamente à capital paulista⁴³.

Esses elementos mostram que parte destes espaços residenciais fechados foca o público externo ao município de Itu, principalmente da Região Metropolitana de São Paulo. A sua localização estratégica, a aproximadamente 100 quilômetros da cidade de São Paulo e servida por rodovias e autopistas, tem contribuído para o surgimento deste tipo de empreendimento. Somado a isso, o discurso relativo à valorização do verde, da paisagem rural e do bucólico em contraposição ao “caos” cotidiano das grandes cidades tem colaborado na divulgação destes espaços residenciais. Não só em Itu, mas também em vários municípios do entorno da metrópole paulista tem se

⁴² <http://www.terrasdesaojose.com.br/port.html>

⁴³ Informação obtida em entrevista com o Sr. Secretário Municipal de Administração da Prefeitura da Estância Turística de Itu, em 26 de janeiro de 2012.

verificado a proliferação de espaços residenciais fechados voltados à elite paulistana. No entanto, para o caso de Itu, Silva (2001, p.41) destaca que o município “passou a concentrar um conjunto expressivo de loteamentos de alto padrão, não só por sua localização geográfica favorável, próximo à Campinas, Sorocaba, Jundiaí e São Paulo, mas também por causa de sua tradição histórica”. Para este autor, Itu faz parte de uma:

região que abrigou as elites cafeeiras de fins de século passado e início deste, e [foi] palco de acontecimentos importantes na transição do Império para a República. A região já era envolta por uma aura de importância nacional e distinção social que será incorporada e reforçada pelo condomínio (SILVA, 2001, p.41).

Inclusive alguns espaços residenciais fechados fazem referência à Itu em seus nomes, como o Parque Xapada Ytu, Fazenda Vila Real de Itu, Mangueiras de Itu, Altos de Itu e Portal de Itu.

A localização destes empreendimentos também mostra o direcionamento a um público externo ao município de Itu. Espaços residenciais fechados como o Terras de São José II, Parque Xapada Ytu, Altos de Itu, Fazenda Kurumin, entre outros, estão localizados próximos aos eixos rodoviários e muitas vezes distantes e descontínuos territorialmente em relação à cidade de Itu. Os loteamentos City Castello e Village Castello, por exemplo, foram implantados nas margens da Rodovia Castelo Branco, a aproximadamente 20 quilômetros do centro de Itu.

Os dados relativos aos “domicílios particulares permanentes de uso ocasional” do Censo Demográfico 2010 do IBGE também contribuem para reforçar que parte destes empreendimentos é voltada para um público externo. Enquanto o número de domicílios de uso ocasional não ultrapassa 1000 unidades em Assis e Birigui e 1500 em Itapetininga, em Itu esse número é de 4330, o que equivale a quase 8% do total de domicílios do município (Tabela 7).

Tabela 7 – Assis, Birigui, Caraguatatuba, Itapetininga e Itu: proporção de domicílios particulares permanentes de uso ocasional em relação ao total de domicílios, 2010

Município	Total de domicílios	Número de domicílios particulares permanentes de uso ocasional	Percentual
Assis	34265	971	2,83
Birigui	39891	645	1,62
Caraguatatuba	62757	27318	43,53
Itapetininga	43478	1465	3,37
Itu	54781	4330	7,90

Fonte: IBGE, 2010.

Esse valor é expressivo quando comparado aos outros centros urbanos como Assis, Birigui e Itapetininga, uma vez que Caraguatatuba apresenta um valor muito mais elevado, mas faz parte de outro contexto, atrelado a uma estância balneária, como veremos mais adiante.

No caso de Itu, a figura 14 mostra que os domicílios de uso ocasional predominam nos setores censitários onde estão localizados os loteamentos fechados.

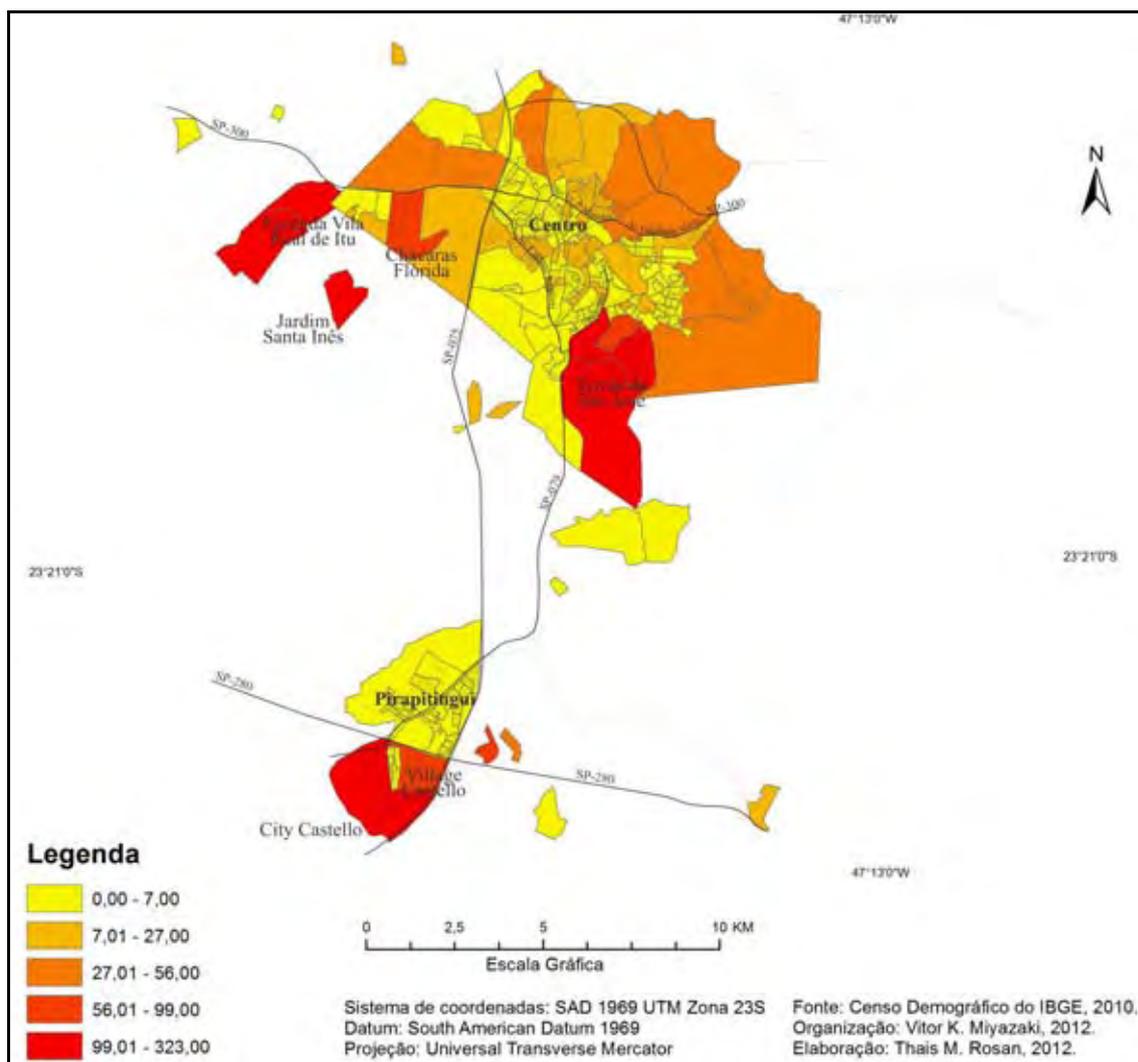


Figura 14 – Itu: domicílios particulares permanentes de uso ocasional por setores censitários, 2010.

No setor censitário 233, que compreende o espaço residencial fechado Village Castello, 55,62% dos 169 domicílios é de uso ocasional. Já os setores censitários 87, 88 e 89, que abrangem o espaço residencial fechado Terras de São José I, possuem juntos 904 domicílios, sendo 519 classificados como de uso ocasional, o que representa 57,14%. Esse percentual alcança 61,04% no Jardim Santa Inês, 70,22% no City Castello

e 75,30% do empreendimento Fazenda Vila Real de Itu, onde 317 dos 421 domicílios foram classificados como de uso ocasional.

Embora estes dados não mostrem o local de residência dos proprietários ou usuários, é possível supor que os empreendimentos localizados no eixo da Rodovia Castelo Branco atendam a moradores de outras cidades do entorno, inclusive a capital paulista e região metropolitana.

Isto porque muitos destes empreendimentos já são pensados e desenvolvidos para atender a uma demanda regional. Em entrevista concedida a Silva (2001) pelo engenheiro Jacob Federmann, responsável pelo Terras de São José I, implantado ainda na década de 1970, essa preocupação fica evidente. Segundo Silva (2001), Federmann visitou alguns condomínios residenciais de alto padrão no Sul dos Estados Unidos, no início da década de 1970 e, na ocasião, notou que tais iniciativas se difundiam naquele país atrelado à questão da violência urbana. Ao trazer esse modelo ao Brasil, implantando o Terras de São José em Itu, o engenheiro destacou que naquele momento a questão da violência não era um aspecto que caracterizava a demanda do mercado paulistano.

[...] essa necessidade ainda não era tão premente na **cidade de São Paulo**, o que levou a promover adaptações no modelo norte-americano de loteamentos de luxo. A **elite paulistana** não buscava ainda, naquele momento, uma fuga da violência da cidade grande, e sim um reencontro eventual com a vida do campo (SILVA, 2001, p.38, grifo nosso).

Embora essa questão da violência e insegurança urbana como argumento de difusão desse tipo de *habitat* urbano constitua-se, em muitos casos, em um discurso promovido a partir de determinados interesses, destacamos acima o foco dado por Federmann ao lançar o Terras de São José, voltando-se para a demanda do mercado paulistano.

Além disso, os meios de comunicação tem divulgado reportagens tratando desses empreendimentos como “pedaços de paraíso perto de São Paulo”⁴⁴, destacando cidades como Valinhos, Vinhedo, Paulínia, Louveira, Itupeva e Itu. A reportagem de Ribeiro (2011)⁴⁵, por sua vez, aborda as mudanças ocorridas na paisagem ao redor da Região Metropolitana de São Paulo, mostrando que cada vez mais paulistanos tem trocado a capital por espaços residenciais fechados do interior paulista. Uma das reportagens, intitulada “Serviços de luxo em lançamentos no interior atraem

⁴⁴ Inclusive essa expressão constitui-se no título da reportagem de Gonzales (2011), publicada no jornal O Estado de São Paulo.

⁴⁵ Reportagem publicada no jornal Folha de São Paulo.

paulistanos”⁴⁶ destaca o crescimento do número de empreendimentos de alto padrão em um raio de 120 quilômetros da capital, onde se insere o município de Itu, tanto para uso ocasional quanto para residência principal.

Os anúncios publicitários feitos pelas imobiliárias e incorporadoras também evidenciam o esforço de atrair esse público, abordando aspectos como facilidade de acesso e proximidade com a capital paulista e demais centros urbanos (Figuras a seguir). Observa-se também o destaque dado à proximidade com as autopistas e o tempo de deslocamento.



Figura 15 – Homepage do loteamento Terras de São José II



Figura 16 – Homepage do loteamento Fazenda Kurumin

⁴⁶ Reportagem publicada na Folha de São Paulo, em 19 fev. 2010.

Selecione aqui

Consultoria de Imóveis Âncora

Condomínio em Itu - City Castelo

Loteamento fechado com toda a infra-estrutura pronta. Lançado no ano de 1974.

Contando com as seguintes benfeitorias:
 Loteamento Fechado; Asfalto; Guias; Sarjetas; Rede de água; Rede elétrica; Telefone; Portaria; Segurança 24 horas; Sistema alarme interno; Campo de futebol; Lago para pesca; Quadra poliesportiva; Quadras de tênis; Saunas masculina e feminina; Piscinas adulto e criança; Restaurante; Bosques; Playground;

Uma excelente localização a 50 min. de São Paulo, com acesso pela Rod. Presidente Castelo Branco.

Lotes de 3.000 m² e 2.000 m² com toda a infra-estrutura | Lotes de 1.500 m² com toda a infra-estrutura.

Uma excelente localização à 50 min. de São Paulo, com acesso pela Rod. Presidente Castelo Branco.

Figura 17 – Homepage da Âncora Imóveis, divulgando o loteamento City Castelo

Além da capital paulista, para tais espaços residenciais se destacam também a proximidade e a facilidade de acesso em relação a outras cidades importantes do entorno, tais como Campinas, Sorocaba, Piracicaba, Jundiaí, entre outras. A *homepage* do loteamento Vila Real de Itu, por exemplo, exibe um croqui localizando tais cidades e mostrando como chegar ao empreendimento partindo de Campinas Jundiaí e São Paulo (Figura 18).

Como chegar

pesquisar

COMO CHEGAR

Nome

Como chegar a Vila Real

Itu e Região

Fale conosco

Como chegar

LogIn

Assinatura: LCM/CMR

Nome:

Assinatura:

Entrar

Esqueceu sua senha?
Esqueceu seu nome de usuário?

LIMEIRA

AMERICANA

PIRACICABA

CAMPINAS

JUNDIAÍ

ITU

SÃO PAULO

VILA REAL DE ITU

PORTO FELIZ

SOROCABA

Figura 18 – Homepage do loteamento Fazenda Vila Real de Itu

A possibilidade, a facilidade e a disposição em se deslocar de Itu até os grandes centros do entorno tem feito as grandes incorporadoras e imobiliárias a investirem em tais empreendimentos focando esse público. Os dados de deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo, representados na figura a seguir, mostram que já em 2000⁴⁷ havia fluxos expressivos entre Itu e as grandes cidades do entorno, tais como São Paulo, Campinas e Sorocaba.

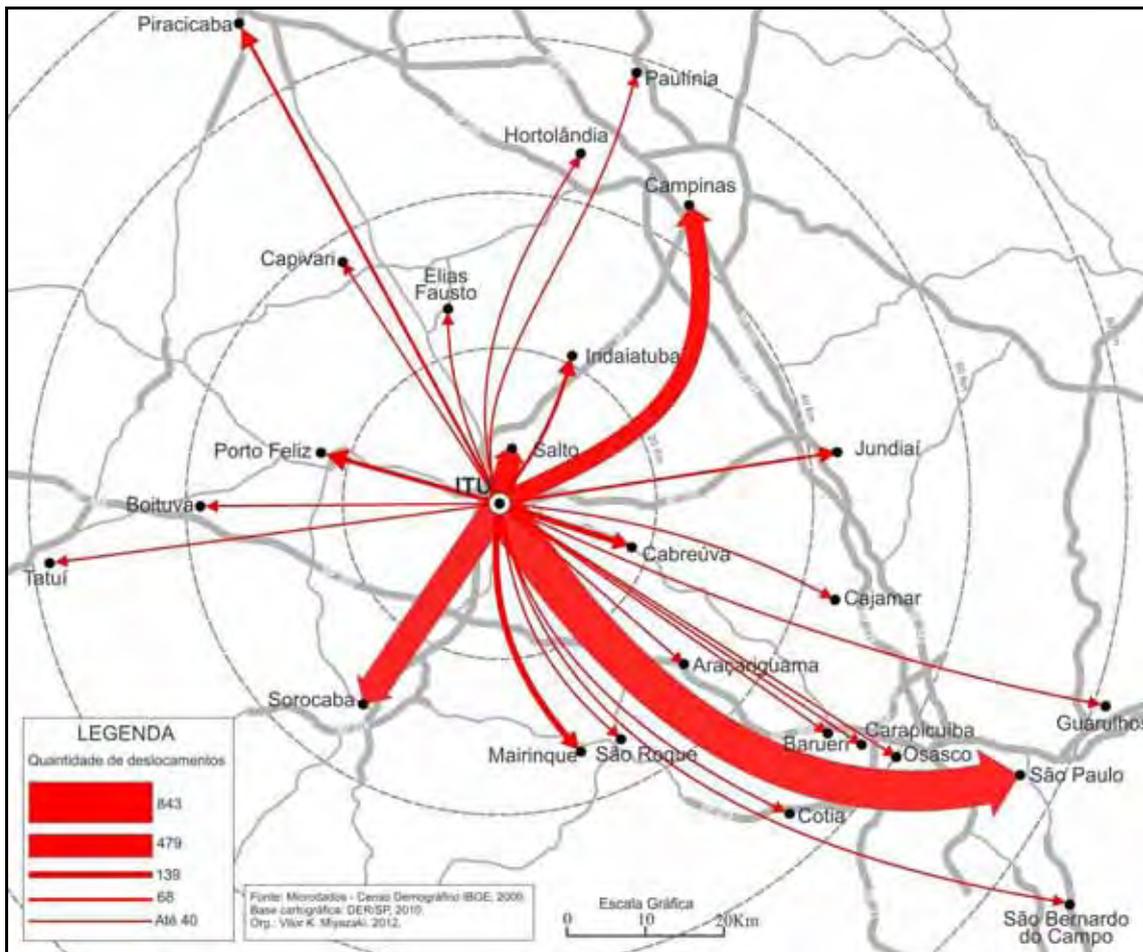


Figura 19 – Deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo que partem de Itu - 2000.

Nem todos os espaços residenciais fechados de Itu estão voltados para esse público, uma vez que se constituem em locais de residência principal. Nos empreendimentos localizados dentro do perímetro urbano e mais próximos ao centro o número de domicílios de uso ocasional é baixo, como nos casos do Jardim Theodora, Portal da Vila Rica, Residencial Parque do Varvito, entre outros.

⁴⁷ Destacamos que até o momento da realização desta etapa da pesquisa, os dados sobre deslocamentos do Censo Demográfico 2010 ainda não se encontravam disponíveis.

O uso ocasional está atrelado, portanto, aos empreendimentos de alto padrão localizados em áreas distantes do centro da cidade, porém, próximos às principais vias de circulação. Neste sentido, destacam-se os espaços residenciais fechados localizados nos eixos das rodovias Marechal Rondon, Castelo Branco, Archimedes Lammoglia e Waldomiro Camargo, caracterizados por serem de alto padrão, considerando-se o tamanho médio dos lotes (acima de 1000m²), e por ocupar extensas áreas.

Para captar melhor o perfil socioeconômico destes empreendimentos, apresentamos a seguir (Figura 20) os dados de domicílios com mais de sete banheiros por setores censitários, uma vez que as informações referentes à variável renda ainda não haviam sido divulgadas pelo IBGE para o levantamento de 2010 durante esta etapa de nossa pesquisa.

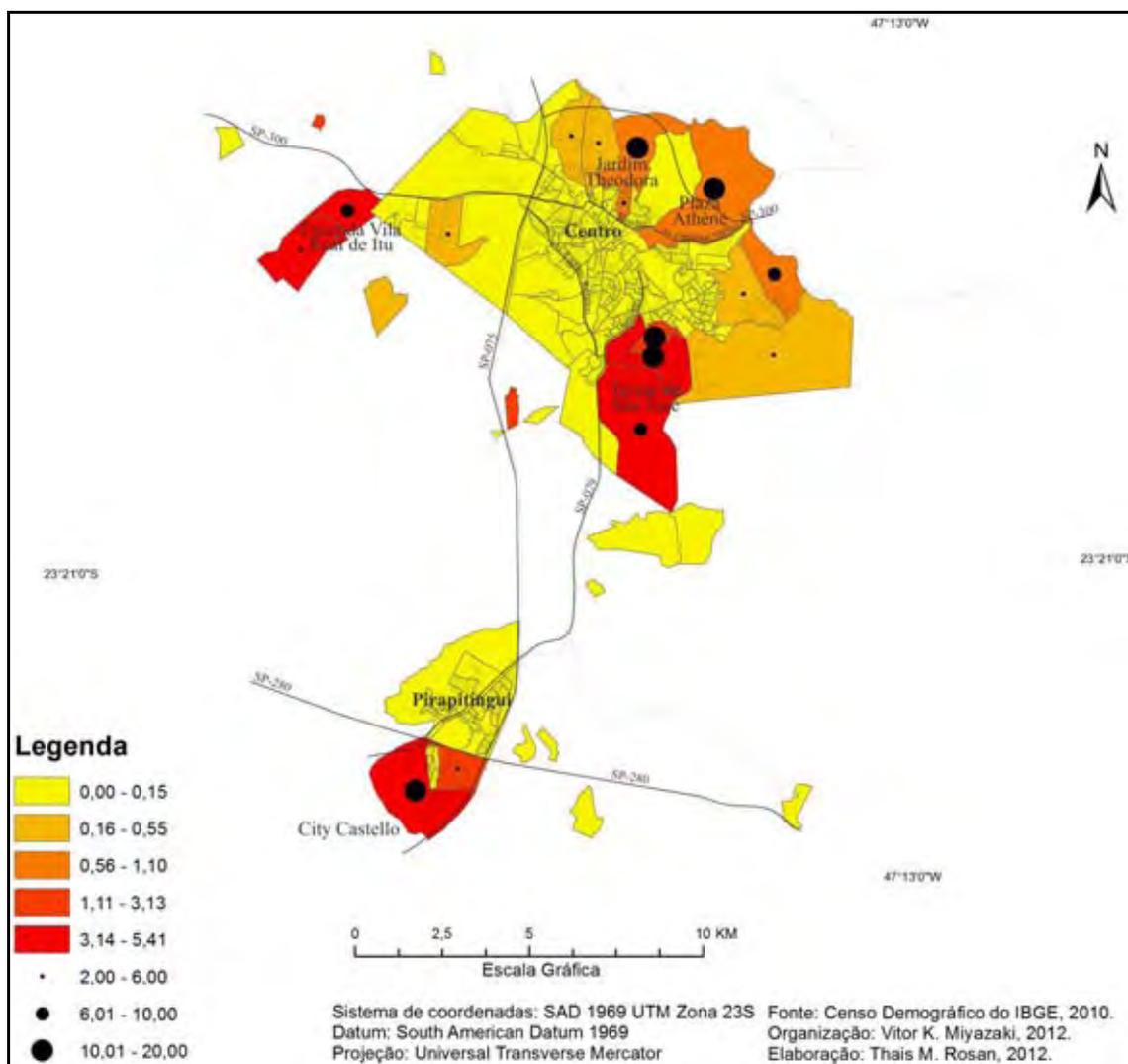


Figura 20 – Itu: proporção e número de domicílios com sete banheiros ou mais – por setores censitários - 2010.

Considerando-se o conjunto de setores censitários, três espaços residenciais fechados destacam-se nesse aspecto: o Fazenda Vila Real de Itu (a oeste), o City Castelo (ao sul) e o Terras de São José I (ao centro). Em um segundo nível, outros três se sobressaem: o Parque Xapada Ytu e Chácara Paraíso Marriot.

São justamente estes espaços residenciais fechados de alto padrão aqueles onde o número de domicílios de uso ocasional é mais expressivo e ocupam extensas áreas. O Terras de São José I, o Fazenda Vila Real de Itu e o City Castelo fazem parte do conjunto dos maiores espaços residenciais fechados no que se refere à extensão territorial, juntamente com o Terras de São José II, que por ser um empreendimento recentemente lançado, não havia ainda moradores no momento do levantamento censitário de 2010. Como já mencionado anteriormente, muitos desses empreendimentos tiveram origem a partir de grandes fazendas de até 200 alqueires. Sobre esse aspecto, Villaça (2001) lembra que:

Quanto à forma urbana, a mais notável transformação que vem sendo produzida pela moderna incorporação imobiliária se refere ao porte dos empreendimentos, mais do que à forma da casa. Com a concentração de capital nos setores imobiliário e financeiro, grandes massas de capital tornam-se disponíveis e isso exige empreendimentos de porte cada vez maiores e mais complexos (VILLAÇA, 2001, p.185).

Tais empreendimentos, cada vez mais extensos territorialmente, além dos lotes para uso residencial, passam a contar com diversos espaços para lazer, entretenimento e recreação, como campos de golfe e centros hípicas, que demandam extensas áreas.

Esses elementos apontam para um tipo específico de estrutura urbana, caracterizada por extensas áreas urbanizadas com significativa presença de domicílios de uso ocasional e baixa densidade demográfica. Os espaços residenciais fechados podem trazer problemas para a circulação e acesso na cidade, em decorrência de seus muros e, em alguns casos, da grande extensão territorial; são caracterizados também por uma baixa densidade de ocupação e uso ocasional. Ou seja, ao mesmo tempo em que se constituem em “enclaves fortificados” (CALDEIRA, 2003) que separam e fragmentam a cidade, tais espaços se articulam com outros que não estão localizados necessariamente próximos ou de forma territorialmente contínua.

Soma-se a isso a relação existente entre tais áreas residenciais de alto padrão com os espaços de consumo voltados para públicos específicos. Não que isso seja uma novidade ou uma exclusividade de Itu, pois muitos estudos já mostraram essa relação em outras cidades não metropolitanas, tais como Londrina (SILVA, 2006), São Carlos (LANTE, 2006 e DAL POZZO, 2011), São José do Rio Preto (SPOSITO, 2003), entre outras. Em Itu verifica-se essa relação também a partir de espaços de consumo que foram pensados e projetados para privilegiar a autopista ao invés da cidade em si, como veremos no item a seguir.

4.2.4. Os espaços de consumo em Itu

Como já tratamos anteriormente, Itu está localizada a aproximadamente 100 quilômetros da capital e se insere em um complexo urbano-regional denominado como região de expansão metropolitana (LENCIONI, 2004) ou macrometrópole paulista (Seplan/Emplasa/Seade, 2011). Esse contexto regional traz características específicas para Itu no que se refere à forma e estrutura urbanas, como já abordamos na questão dos espaços residenciais fechados de alto padrão. Tais espaços apresentam maior complexidade não só na escala local, do ponto de vista das características e infraestruturas dos empreendimentos, mas também na forma como se dá a inserção destes em um contexto mais amplo de áreas metropolitanas e aglomerações urbanas. Itu encontra-se inserido, portanto, em uma unidade espacial mais ampla, marcada por continuidades e descontinuidades de uma grande aglomeração urbana, ou seja, em um arranjo urbano-regional (MOURA, 2009).

Além das questões atreladas à inserção de Itu nesse contexto urbano-regional, observa-se a atuação de grandes empresas ligadas à incorporação imobiliária, como já escrito, com as características abordadas por Villaça (2001):

A moderna incorporação imobiliária atua dentro de um conjunto de forças, dentre as quais se destacam a crescente concentração do capital imobiliário; uma crescente massificação da demanda na qual se inclui a produção ideológica de novos estilos de vida e de novas formas de morar; os efeitos da difusão do automóvel e da produção, pelo Estado, de vias expressas e de auto-estradas e, finalmente, a difusão dos shopping centers (VILLAÇA, 2001, p.184).

Cada vez mais, em muitas cidades, essa vinculação entre espaços residenciais fechados de alto padrão com as principais vias de circulação e espaços de consumo como *shopping centers* se faz presente no âmbito da reestruturação urbana. Em Itu também verificamos isto, porém, com algumas especificidades, uma vez que o primeiro *shopping center* instalado no município foi implantado nas margens de uma autopista, a quase 30 quilômetros do centro da cidade. Trata-se do Road Shopping, localizado no quilômetro 72 da Rodovia Castelo Branco e inaugurado em fevereiro de 1996 (Figura 21).



Figura 21 - Road Shopping, na Rodovia Presidente Castelo Branco. Fonte: Google Street View

Segundo dados divulgados na *homepage*⁴⁸ deste *shopping*, trata-se de um empreendimento com 48 lojas e oito quiosques distribuídos em 12.000 m² de área bruta locável, além de 300 vagas no estacionamento. Mas cabe ressaltar que, apesar de estar localizado no município de Itu, este empreendimento foi implantado para atender muito mais o consumidor que transita pela rodovia e que se desloca entre as cidades do entorno. Em sua página comercial, o Road Shopping informa que sua área de influência abrange mais de um milhão de habitantes distribuídos nos municípios de Itu, Sorocaba, Salto, Votorantim, São Roque, Cabreúva, Mairinque, Alumínio e Araçariguama, porém, mostra também informações de fluxo de veículos na rodovia e a captação diária para o *shopping*. Tais dados mostram que o empreendimento recebe de 13 a 14% do fluxo diário da rodovia, garantindo uma média de 85 mil veículos e 215.500 clientes por mês.

Não temos informações detalhadas sobre o perfil ou origem dos consumidores deste empreendimento, mas a sua localização e a própria preocupação em

⁴⁸ <http://www.roadshopping.com.br/>

divulgar seu potencial de mercado com dados de captação do fluxo da rodovia mostram que sua atuação é voltada principalmente aos usuários da via. Por outro lado, o *shopping* conta com determinados tipos de atividades, tais como supermercado, ótica, loja de piscinas etc., que não são voltados apenas para atender a um público esporádico que circula pela rodovia. Na realidade, além deste tipo de consumidor, tais estabelecimentos atendem também aos moradores e visitantes das áreas residenciais localizadas nas proximidades do empreendimento, ao longo da rodovia.

Alguns dos espaços residenciais fechados de alto padrão estão localizados nesta área próxima à Rodovia Castelo Branco, tais como o Altos de Itu e o Fazenda Kurumin. Os anúncios publicitários destes enfatizam, inclusive, a proximidade com o Road Shopping (Figuras 22 e 23).

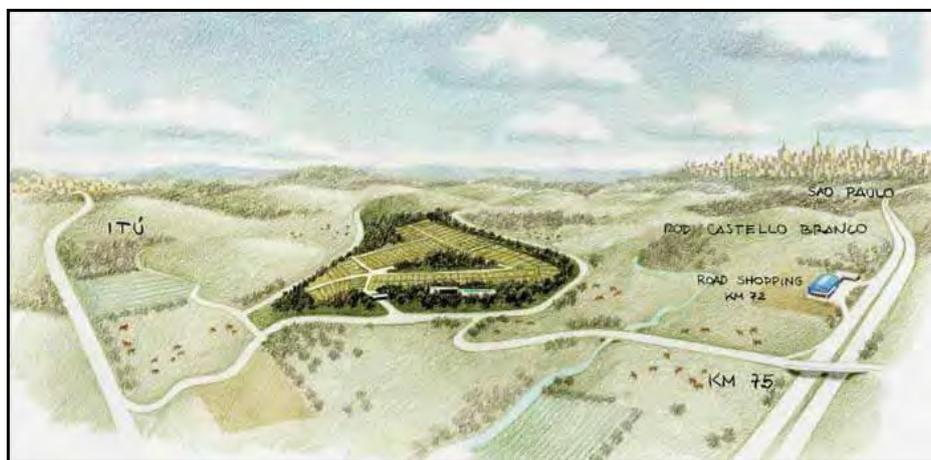


Figura 22 - Croqui de localização do loteamento fechado Altos de Itu e do Road Shopping



Figura 23 - Croqui de localização do loteamento fechado Fazenda Kurumin e do Road Shopping

Além destes dois empreendimentos, no entorno do Road Shopping há ainda outros loteamentos como o Quinta das Laranjeiras e o Chácaras Harmonia, além de outros espaços residenciais fechados de alto padrão, como o City Castelo e Village Castelo, estes últimos localizados no Pirapitingui.

O Road Shopping conta com estabelecimentos que comercializam produtos e serviços específicos, geralmente voltados para consumidores com perfil socioeconômico mais elevado, como é o caso da loja de piscinas (que não só comercializa piscinas, mas também material e equipamentos para manutenção), de jardinagem e paisagismo, de carnes especiais etc.

Além disso, o *shopping* conta com espaço para realização de eventos, com destaque para uma arena aberta com capacidade para até oito mil pessoas, onde são realizados leilões, concursos, exposições e competições.

Portanto, temos nesta porção sul do município de Itu, distante e descontínuo territorialmente em relação à malha urbana principal, um conjunto de empreendimentos residenciais e comerciais que apresentam certa especificidade, em decorrência do perfil dos espaços residenciais fechados, caracterizados pelo uso ocasional, como já abordamos anteriormente, além do perfil do Road Shopping, pensado e projetado para atender ao público que circula na rodovia.

E essa associação entre um empreendimento de comércio e serviços com os espaços residenciais fechados localizados no seu entorno, que merece ainda uma investigação mais aprofundada, parece indicar um processo de reestruturação urbana caracterizada por uma complexidade ligada a práticas e lógicas espaciais próprias do modo de vida metropolitano. Evidentemente que para afirmações mais precisas e resultados mais detalhados seria necessário um estudo de caso específico. Porém, estes primeiros elementos complementam a discussão feita anteriormente sobre o tipo de forma e estrutura urbanas resultantes desse conjunto de aspectos atrelados ao perfil dos empreendimentos e o contexto regional.

O outro *shopping* de Itu, este localizado na malha urbana principal da cidade, foi inaugurado em abril de 2000. O Plaza Shopping Itu possui hoje mais de 150 lojas, distribuídas em 25.200m² de área bruta locável, e 1300 vagas de estacionamento. Além de já contar com lojas âncoras ligadas a grandes redes e um hipermercado (Extra), está sendo construído um anexo ao empreendimento onde funcionará um hotel (Ibis). O

Plaza Shopping Itu está localizado no setor nordeste da cidade, relativamente próximo ao centro, e tem desempenhado importante papel no processo de reestruturação da cidade. No entorno do *shopping* está localizado um espaço residencial fechado de alto padrão (Plaza Athéné), um colégio particular (Divino Salvador/COC), além de concessionária de automóveis, agência bancária e um hipermercado (Walmart).

As áreas do entorno deste *shopping*, localizado na Avenida Dr. Ermelindo Maffei, com fácil acesso às rodovias SP-300 e SP-075, passam por um intenso processo de valorização e especulação imobiliária, uma vez que há ainda muitos terrenos e lotes vazios que permitirão a instalação futura de outros empreendimentos, sejam residenciais ou comerciais.



Figura 24 - Avenida Dr. Ermelindo Maffei, no trecho que compreende o hipermercado Walmart e o Plaza Shopping Itu (ao fundo). Fonte: Google Street View.

Próximo ao Plaza Shopping Itu, por exemplo, encontra-se em construção um empreendimento de grande porte, com 949 lotes a partir de 200 m² para uso residencial e comercial, denominado Itu Novo Centro. Esse empreendimento está sendo implantado em uma área com localização privilegiada, próximo ao centro da cidade, que antes pertencia ao Exército Brasileiro. Foi lançado recentemente por um grupo de empresas⁴⁹ e explora em seus anúncios a proximidade com o Plaza Shopping, a unidade local do Serviço Social da Indústria - Sesi e as futuras instalações do novo paço municipal e do parque ecológico municipal (Figuras 25, 26 e 27).

⁴⁹ O empreendimento conta com a participação das empresas TerraSol Comercial e Construtora, ligada à Conspar Empreendimentos e Participações, além da Monte Carlo Incorporações e Participações Ltda. e Sociedade Conde de Imóveis Ltda., como investidores, e Cia Lançamentos Imobiliários, sediadas em São Paulo ou em Barueri, em Alphaville, com atuação regional e nacional no setor imobiliário.



Figura 25 - Vista aérea com croqui do empreendimento Itu Novo Centro. Fonte: site do empreendimento



Figura 26 - *Outdoor* de divulgação do Itu Novo Centro, no local do empreendimento. Fonte: Miyazaki, 2012.



Figura 27 - *Outdoor* de divulgação do novo paço municipal, no local da obra. Fonte: Miyazaki, 2012.

Este empreendimento, diante de seu porte, que compreende usos comerciais e residenciais distribuídos em quase 1000 lotes, juntamente com a construção da nova sede da prefeitura municipal e do futuro parque ecológico, poderá reforçar o processo de reestruturação da cidade, a partir da ação conjunta entre empresas e poder público. Diante das características citadas, esta área possui potencial para se constituir em uma nova centralidade para a cidade. O próprio nome do empreendimento “Itu Novo Centro” explicita esta questão, bem como os anúncios publicitários que enfatizam o surgimento de “um novo bairro moderno” em contraposição ao atual centro histórico da cidade.

Na realidade, o Itu Novo Centro está localizado em área muito próxima ao centro tradicional, no sentido leste, próximo também do local onde está instalado o Plaza Shopping Itu (Figura 28).

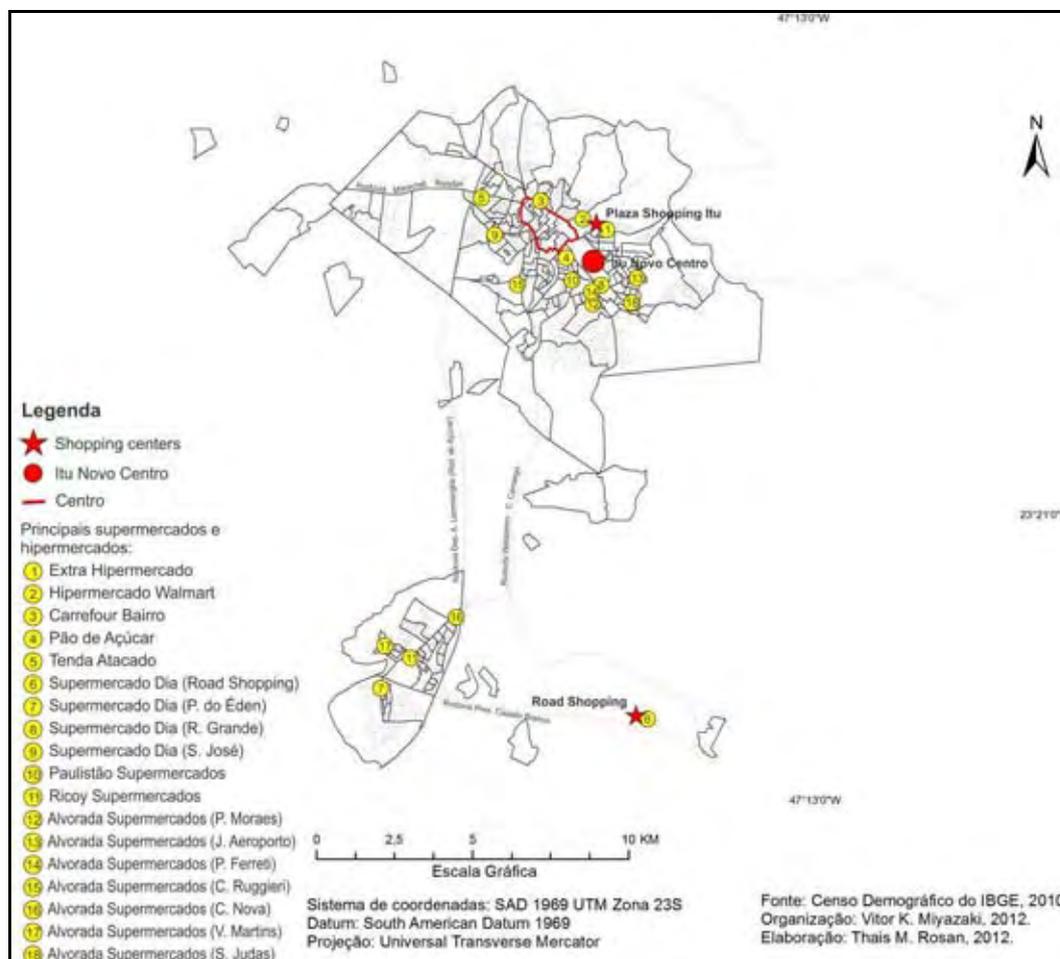


Figura 28 – Itu: localização dos shopping centers, Itu Novo Centro e principais supermercados e hipermercados, 2011.

Nota-se também na figura que nas imediações do Itu Novo Centro já se encontram instalados outros espaços de consumo importantes, como uma unidade do Supermercado Dia, do Supermercado Pão de Açúcar, além do Hipermercado Extra, localizado junto ao Plaza Shopping Itu.

A maior parte das unidades de supermercados e hipermercados está instalada ao redor do centro tradicional, localizados próximos às principais vias de circulação. Além dos hipermercados e supermercados de maior porte, que geralmente estão atrelados às grandes redes nacionais e internacionais, existem vários outros empreendimentos de menor porte ligados ao capital local ou redes regionais. Entre estes últimos, alguns também estão localizados no entorno da área central, mas boa parte

encontra-se instalada nos bairros mais distantes do centro. A rede de supermercados local Alvorada, por exemplo, é constituída por sete unidades, porém, de pequeno porte, que atuam para atender a demanda dos consumidores dos bairros. Nesse mesmo sentido, porém, atrelado ao capital internacional e focando um público específico, a rede de supermercados Dia está presente em Itu com quatro estabelecimentos, alguns localizados a aproximadamente 15 quilômetros do centro da cidade, como nos casos das unidades instaladas no Bairro Pirapitingui e no Road Shopping.

Em conjunto aos supermercados e hipermercados, consideramos nesta análise a localização e concentração dos estabelecimentos de comércio e serviços, a partir dos dados do CNEFE do IBGE. A partir dessa variável, foi elaborado o mapa (Figura 29), que representa o percentual de empreendimentos não residenciais sobre o total de endereços.

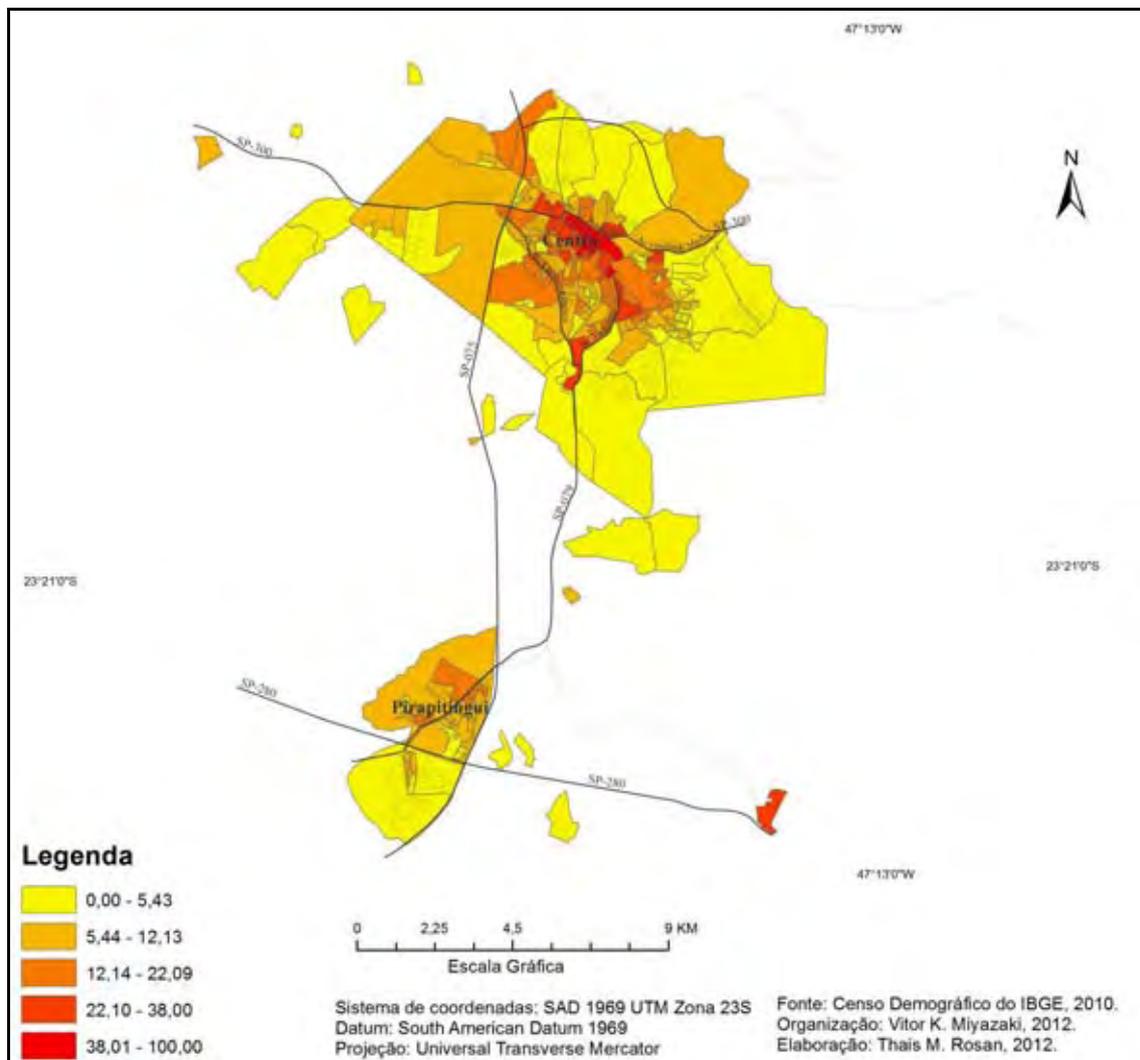


Figura 29 – Itu: Percentual de estabelecimentos em relação ao total de endereços, 2010.

Nota-se que grande parte dos estabelecimentos está concentrada no centro principal da cidade, bem como em algumas áreas de seu entorno (Figuras 30 e 31).



Figura 30 - Concentração estabelecimentos na Avenida Octaviano Mendes, área central de Itu. Fonte: Google Street View.



Figura 31 - Concentração estabelecimentos na Rua Floriano Peixoto, centro histórico de Itu. Fonte: Google Street View.

Além do centro, destacam-se alguns eixos de expansão de atividades, estruturados ao longo dos principais eixos de circulação, como já apontou Ajonas (2009). Além do eixo a leste, em direção ao Plaza Shopping Itu, vale destacar o eixo em direção ao setor sul, evidenciado no mapa (Figura 29), ao longo do eixo da Avenida Tiradentes, que dá acesso à Rodovia Waldomiro Corrêa de Camargo. É neste setor da cidade que está localizada a atual sede da prefeitura municipal (Figura 32), além de outros estabelecimentos como hotéis, instituições de ensino, comércio e serviços (Figura 33).



Figura 32 - Sede da Prefeitura Municipal da Estância Turística de Itu, na Avenida Tiradentes. Fonte: Miyazaki, 2012.



Figura 33 - Trecho da Avenida Tiradentes, com destaque para a concentração de estabelecimentos ao longo da via. Fonte: Miyazaki, 2012.

Analisando as redefinições verificadas nas centralidades intra e interurbana em Itu com mais profundidade, Ajonas (2009) ressalta que:

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 (AJONAS, 2009, p.160).

É nesse contexto que se insere o surgimento de estabelecimentos de comércio e serviços especializados em determinadas áreas da cidade, como no caso do Plaza Shopping Itu ou do novo empreendimento Itu Novo Centro. Além disso, parece-nos que os mesmos interesses hegemônicos que levam ao surgimento de novas centralidades que atendam as suas demandas, acabam contribuindo para o desenvolvimento de outras centralidades “alternativas” para atender à demandas específicas da população.

Neste contexto, cabe ressaltar a significativa concentração de atividades econômicas verificada no Bairro Pirapitingui. Além dos supermercados já apresentados na figura 28, há uma concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços ao longo da Avenida da Paz Universal, ao longo da SP-079, indicando uma tendência à constituição de uma centralidade para este setor da cidade, diante da distância em relação ao centro principal. A carta de zoneamento do município, por exemplo, define este trecho da via como “zona de corredor comercial”. Neste setor da cidade também estão localizados estabelecimentos de ensino e saúde, caixas eletrônicos, agência bancária, casa lotérica e um centro administrativo regional da prefeitura.



Figura 34 - Estabelecimentos comerciais em trecho da Avenida da Paz Universal, no Bairro Pirapitingui. Fonte: Google Street View. Figura 35 - Centro Administrativo Regional de Pirapitingui. Fonte: Miyazaki, 2011.

O centro administrativo regional de Pirapitingui atende ao conjunto de bairros localizados neste setor, englobando uma população de aproximadamente 30 mil habitantes⁵⁰. Trata-se de uma área que concentra uma população de renda mais baixa, com exceção de dois espaços residências fechados (City Castelo e Village Castelo). Muitos bairros deste setor da cidade foram implantados a partir de conjuntos

⁵⁰ Considerando-se os 34 setores censitários urbanos localizados na Macrozona de urbanização de Pirapitingui, a população residente em 2010 é de 30.655 habitantes, segundo os dados do IBGE.

habitacionais. Nos últimos anos, apesar da grande descontinuidade territorial e distância em relação ao centro da cidade, o poder público tem escolhido esta área como local prioritário para a construção de habitações populares. Como veremos de forma mais aprofundada no item a seguir, este fato tem gerado transformações expressivas na forma e na estrutura urbanas e em seus conteúdos.

4.2.5. Expansão urbana das camadas populares

A macrozona de Pirapitingui, como já abordamos anteriormente, está localizado distante e de forma descontínua em relação ao centro da cidade de Itu. Está localizada nas margens da Rodovia Castelo Branco, com predominância de famílias de baixa renda. Em 2010, os dados de distribuição de renda do responsável pelo domicílio já evidenciava esse aspecto, como se pode observar no mapa a seguir.

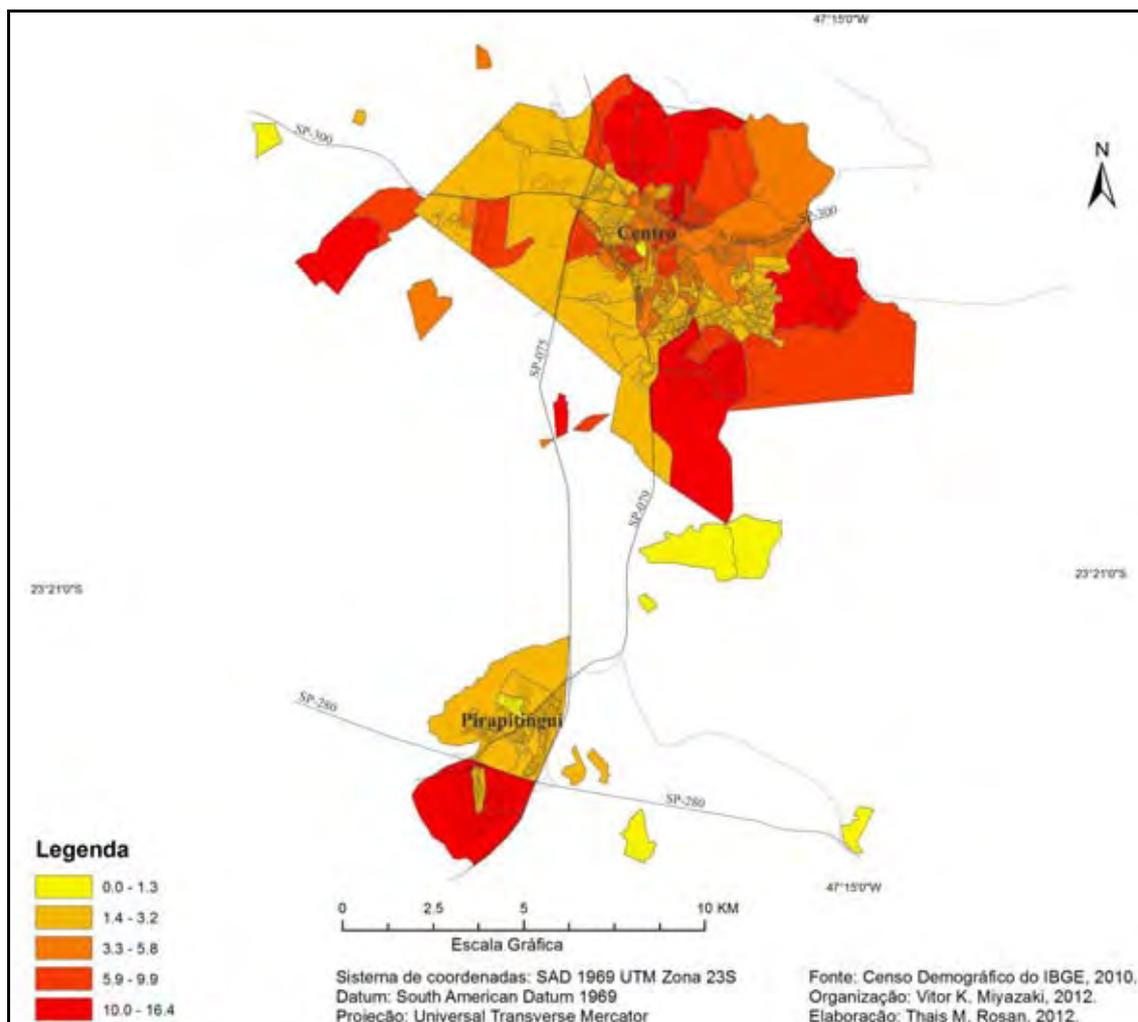


Figura 36 - Itu: renda média do responsável pelo domicílio, por setores censitários e em salários mínimos, 2010.

Como já mencionado anteriormente, a ocupação urbana desta área do município se iniciou com o asilo de portadores de hanseníase, na década de 1930. Depois, no final da década de 1970, a partir de uma parceria com o governo estadual, teve início a implantação de loteamentos destinados à população de baixa renda, nas áreas situadas ao norte da Rodovia Castelo Branco. Já nas décadas de 1980 e 1990, foram implantados conjuntos habitacionais neste setor da cidade, também em parceria com o governo estadual, por meio da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano – CDHU, como no caso do conjunto Cidade Nova. A denominação dada a este conjunto pode ter se originado a partir da contraposição à “outra” e “velha” cidade. Provavelmente, naquele momento, o desenvolvimento do núcleo urbano de Pirapitingui chamava atenção no sentido de observar o surgimento de uma “nova” cidade.

Posteriormente, outros conjuntos habitacionais, por meio de diferentes programas, foram sendo implantados nesta área, tais como o Cidade Nova II e o Conjunto Habitacional União. Nos últimos anos o poder público municipal continua destinando esta área da cidade para a construção habitações populares, como nos casos do Condomínio Habitacional da Felicidade, por meio do Programa de Carta de Crédito do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS, e do Conjunto Habitacional dos Sonhos, através do Programa do Fundo Nacional de Interesse Social – FNHIS. Além destes, o poder público municipal, em parceria com a Secretaria da Habitação do governo estadual por meio da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano – CDHU, está implantando o Conjunto Itu H, que contará com 390 unidades habitacionais, também na regional de Pirapitingui⁵¹.

Entre as cidades analisadas, Itu é a única que possui aglomerados subnormais⁵², segundo o IBGE (2010), não só em áreas periféricas e afastadas, mas inclusive próximo ao centro, como é o caso da Favela do Isac, no setor norte, com 71 domicílios que fazem divisa com os muros do Residencial Jardim Theodora (Figura 37). Além deste, o IBGE considerou também como aglomerados subnormais a Vila Lucinda

⁵¹ Informações obtidas junto à CDHU/SP e por meio de entrevista junto ao Secretário de Governo da Prefeitura Municipal da Estância Turística de Itu, Sr. Antônio Carvalho Gomes.

⁵² O termo aglomerados subnormais é utilizado pelo IBGE para se referir a assentamentos irregulares, tais como favela, invasão, grota, baixada, comunidade, vila, ressaca, mocambo, palafita, entre outros (IBGE, 2011).

(Figura 38), no setor sul, com 77 domicílios, e a Vila da Paz, já próximo ao Pirapitingui, com 175 domicílios.



Figura 37 - Localização da Favela do Isac, ao lado do Jardim Theodora, um dos espaços residenciais fechados de alto padrão de Itu. Fonte: Google Earth.



Figura 38 - Vila Lucinda, um dos aglomerados subnormais de Itu. Fonte: Miyazaki, 2012.

Segundo a prefeitura municipal, com o intuito de erradicar as áreas de habitação em condições precárias, todas as famílias nelas residentes serão atendidas pelo empreendimento Itu H. Neste processo, famílias atualmente residentes na Favela do Isac, por exemplo, local muito próximo ao centro da cidade, serão assentadas em conjuntos habitacionais localizados a quase 15 quilômetros da área central.

Este fato mostra que o processo de dispersão das áreas urbanas de Itu não é resultante apenas dos grandes empreendimentos imobiliários de alto padrão, uma vez que neste caso está sendo promovida pelo próprio poder público. A escolha de várias áreas do Pirapitingui para a construção de habitações de interesse social evidencia não só este processo de dispersão, como também um processo de diferenciação. Alguns

estudos⁵³ tem analisado este processo e evidenciam, de um lado, a valorização de certos setores da cidade, inclusive periféricos, e do outro, a segregação da população de baixa renda em setores específicos da periferia, em áreas descontínuas territorialmente e inclusive por meio de políticas e ações do poder público. Silva (2009) destaca que a segregação socioespacial induzida pelo próprio poder público, ao preservar e valorizar determinadas áreas, tem gerado ocupações dispersas com elevados custos sociais.

Essa distância em relação ao centro da cidade demandará a utilização do sistema de transporte coletivo, que atualmente conta com duas empresas. Ajonas (2009), ao analisar o fluxo de passageiros nas linhas urbanas de ônibus em Itu, constatou a dificuldade de acesso dos moradores de alguns bairros periféricos para se deslocarem até o centro e demais áreas de consumo, em decorrência do alto valor da tarifa. O adensamento da ocupação urbana na macrozona de Pirapitingui tem aumentado a demanda pelo serviço de transporte, o que levou as empresas a ampliarem suas frotas e disponibilizarem mais linhas, além da construção do terminal urbano de Pirapitingui. Mesmo com uma tendência à constituição de uma centralidade no bairro Pirapitingui, como já mencionado anteriormente, a dependência destes moradores em relação ao centro da cidade ainda é grande, como apontou Ajonas (2009).

Além dos conjuntos habitacionais, está sendo implantado nesta área da cidade o residencial Penha de França, de iniciativa de duas empresas: a Ônix Empreendimentos e Participações, sediada em Indaiatuba-SP, e a Jacitara Participações Ltda., com sede em São Paulo-SP. O empreendimento possui mais de 350 lotes, sendo a maior parte de 160 m², e conta com linha de financiamento próprio da construtora. Chama atenção neste empreendimento o destaque dado em seus anúncios ao conjunto de estabelecimentos comerciais e de serviços do Pirapitingui, mas também a proximidade com o distrito industrial de Sorocaba e a nova fábrica de automóveis da Toyota⁵⁴.

Ainda em relação à macrozona de Pirapitingui, enquanto ao norte da Rodovia Castelo Branco se verifica um padrão de ocupação caracterizado por conjuntos habitacionais e loteamentos populares, o padrão se altera ao sul desta via. É que nesta

⁵³ Como exemplos, citamos os estudos feitos por Silva (2005), para a cidade de Presidente Prudente-SP; Silva (2009), que analisou o caso de Palmas-TO; Moreira Júnior (2010), focando Capão Bonito-SP; entre outros.

⁵⁴ A fábrica da Toyota foi construída no município de Sorocaba, nas margens da Rodovia Presidente Castelo Branco (SP-280), a cerca de 12 quilômetros do local onde o Jardim Penha de França está sendo implantado.

área estão localizados dois espaços residenciais fechados de alto padrão que contrastam com o bairro Portal do Éden, de baixa renda. Como vimos na figura 36, a delimitação dos setores censitários que correspondem ao Portal do Éden fica evidente, uma vez que a renda dos responsáveis pelo domicílio variava de dois a quatro salários mínimos. Este bairro encontra-se literalmente cercado por dois espaços residenciais fechados, sendo o Village Castelo a leste e o City Castelo a oeste e ao sul (Figura 39).



Figura 39 - Diferença em relação ao tipo de ocupação: Portal do Éden, Village Castelo e City Castelo. Fonte: Google Earth.

O acesso ao Portal do Éden se dá apenas por meio de uma única via, a Rua Alberto Luz Cardoso, que liga o bairro à SP-079.

Considerando-se os dados do censo demográfico de 2010, enquanto residem 656 moradores em toda a extensão dos espaços residenciais fechados City Castelo e Village Castelo, na pequena faixa “enclausurada” onde se situa o bairro Portal do Éden vivem quase cinco mil habitantes. Esse aspecto, combinado ao tamanho dos lotes e o perfil socioeconômico dos moradores, implica num processo de produção da cidade bastante desigual.



Figura 40 - Vista parcial do Portal do Éden. Figura 41 - Vista do City Castelo a partir da portaria. Fonte: trabalho de campo.

Essas diferenças são evidenciadas também por meio da densidade demográfica dos setores censitários (Figura 42). Os setores referentes ao bairro Portal do Éden destacam-se frente aos baixos valores apresentados pelos espaços residenciais fechados do entorno.

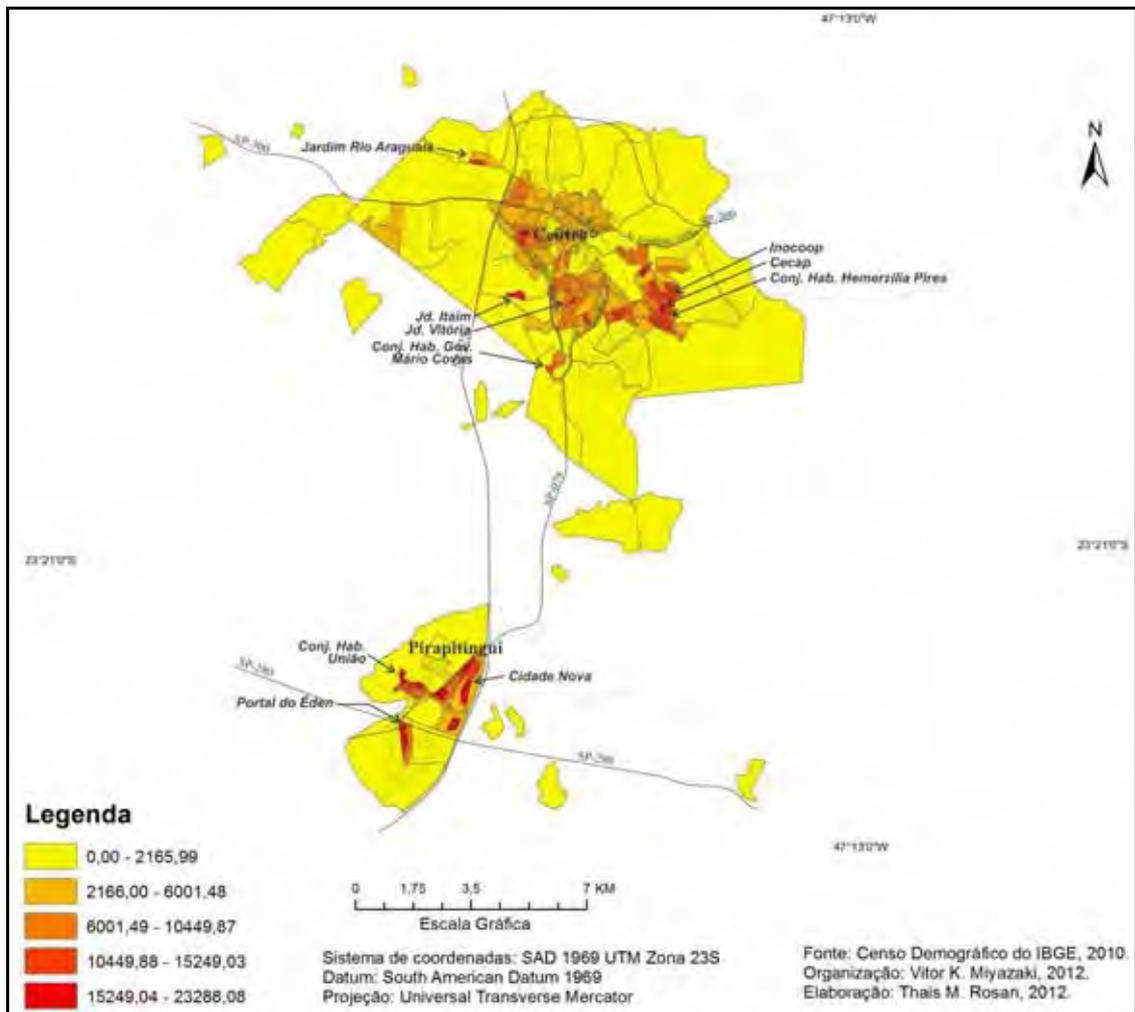


Figura 42 – Itu: densidade demográfica por setores censitários, 2010

Ainda observando o mapa, nota-se uma densidade demográfica maior em outros conjuntos habitacionais mais próximos, ainda em Pirapitingui, como o Cidade Nova e União. Já próximo ao centro da cidade, destacam-se os bairros localizados a leste, resultantes de programas habitacionais implementados a partir das décadas de 1970 e 1980, como o Inocoop, o Cecap e o Conjunto Habitacional Hemerzilia dos Santos Pires.

Além destes, outros setores apresentam densidade demográfica mais expressiva, como no caso do Conjunto Habitacional Governador Mário Covas, referente a um conjunto de moradias populares verticais, além de outros bairros que possuem lotes com dimensões mínimas, como o Jardim Itaim, Vitória e Rio Araguaia, cujos lotes variam de 125 a 150 m² e são intensamente ocupados.

Outro tipo de empreendimento que tem sido implantado nos últimos anos se refere aos residenciais verticais, com até quatro pisos, cujos apartamentos possuem área média de 50 m². A MRV Engenharia⁵⁵, por exemplo, lançou recentemente dois imóveis deste tipo: o Ilha de Murano, com 256 apartamentos, e o Ilha de Páscoa, com 288 apartamentos, sendo que em ambos o padrão construtivo é o mesmo, com dois dormitórios e 46,59 m², além de contar com financiamento da Caixa Econômica Federal e subsídios do Programa Minha Casa Minha Vida.

A JNK Empreendimentos⁵⁶ também tem atuado em Itu neste mesmo segmento, com a construção de dois residenciais: o Residencial Manacá, com 144 apartamentos, e o Residencial Resedá, com 160 apartamentos, todos com dois dormitórios e 48 m² cada.

Esses empreendimentos estão localizados em áreas próximas ao centro da cidade, num raio de dois a três quilômetros, concentrando-se nos setores oeste e sudoeste, com exceção do Residencial Manacá, localizado no setor leste. Um dos aspectos enfatizados nos anúncios publicitários é a proximidade em relação ao centro e, ao mesmo tempo, a facilidade de acesso às rodovias do Açúcar (SP-075) e Waldomiro Corrêa de Camargo (SP-079).

⁵⁵ Construtora sediada em Belo Horizonte-MG e que atua no setor de imóveis de baixo custo em mais de 100 cidades do país.

⁵⁶ Construtora sediada em Sorocaba-SP com atuação regional.

No setor oeste destaca-se também um loteamento recentemente lançado, denominado Bosque Santa Rosa⁵⁷, que conta com lotes a partir de 160 m² para uso residencial e comercial. Os lotes comerciais estão distribuídos apenas ao longo da avenida que corta o loteamento, não se constituindo em um empreendimento que foca este uso, como é o caso do Itu Novo Centro, apresentado anteriormente.

Portanto, em linhas gerais, observa-se que a expansão territorial urbana em Itu, nos últimos anos, tem se configurado de maneira bastante descontínua e dispersa, a partir das seguintes áreas e características: conjuntos habitacionais e loteamentos populares concentrados na macrozona de Pirapitingui; empreendimentos voltados à classe média concentrados nas proximidades do centro da cidade, principalmente nos setores oeste/sudoeste; empreendimentos de alto padrão, fechados, localizados em áreas que privilegiam muito mais a facilidade de acesso às rodovias e outros centros urbanos da região do que propriamente a cidade de Itu.

Portanto, temos em Itu uma forma urbana extremamente dispersa, caracterizada por uma estruturação baseada em “especialização tanto funcional quanto socioeconômica dos espaços” (AJONAS, 2009, p.160). Diante disso, não se verifica apenas a tendência à constituição de novas centralidades ou especializações funcionais, mas também uma diferenciação em relação aos aspectos socioeconômicos, evidenciada principalmente pela localização dos espaços residenciais fechados, a concentração de conjuntos habitacionais e loteamentos populares e conformada pelos dados referentes à renda dos moradores. Em sua análise, Ajonas (2009) enfatizou essa questão em suas constatações:

[...] 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 (AJONAS, 2009, p.160).

Mas além destes aspectos, cabe destacar ainda o papel dos usos industriais no processo de dispersão urbana. O poder público, a partir de suas políticas de atração de novas empresas, tem contribuído de modo significativo neste processo, como veremos no item a seguir.

⁵⁷ Este empreendimento está sendo implantado pela Gandini Empreendimentos Imobiliários, empresa de capital local que atua em outros setores da economia, como o hoteleiro e o automobilístico.

4.2.6. A localização das atividades industriais e a dispersão urbana em Itu

Como vimos, só a partir da década de 1930 é que a economia ituana passou por transformações mais significativas, principalmente em relação à dimensão econômica com o desenvolvimento de uma base urbano-industrial que se intensificou nas décadas seguintes. Mas antes disso, a atividade indústria já se fazia presente em Itu, embora de forma incipiente e diretamente atrelada ao setor agropecuário. É neste contexto que se inseriam as indústrias têxteis, como a Tecelagem São Luis, fundada em 1869, e a Fiação e Tecelagem São Pedro, inaugurada em 1910.

Do ponto de vista da estruturação urbana, estas primeiras fábricas já geravam impactos significativos. Ajonas (2009) afirma que essas primeiras indústrias “possuíam uma extrema dependência em relação aos recursos naturais, o que gerava sua imobilidade espacial”, complementando que:

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 Tecelagem São Luiz (AJONAS, 2009, p.34).

Portanto, naquele momento, o padrão locacional das primeiras unidades fabris mantinha essa relação direta com os recursos naturais e, em alguns casos, contribuiu para a expansão territorial da cidade, embora de forma bastante tímida. A Tecelagem São Pedro, por exemplo, considerada uma das maiores de Itu para a época, construiu uma vila de operários ao lado de sua fábrica, localizada a oeste do Córrego Brochado, contribuindo, de certa maneira, com o início da expansão territorial urbana nesta direção.

As fábricas instaladas até então estavam atreladas também à proximidade da ferrovia, instalada no final do Século XIX e que se constituía no principal modo de escoamento da produção.

Em linhas gerais, apesar da presença das tecelagens e de outras pequenas fábricas no início do Século XX, além da instalação de algumas cerâmicas na década de 1950, o processo de industrialização em Itu se intensificou a partir da dos anos 1970.

Iani (1988, p.73) ressalta que é na década de 1970 que “entrava em franco andamento a expansão do setor industrial em Itu”.

Isto porque além das condicionantes em escala nacional, referentes à concentração de mão-de-obra resultante do êxodo rural, um conjunto de aspectos na escala local contribuiu para a expansão industrial em Itu, englobando desde questões fiscais até as facilidades de acesso e transporte. Utilizando-se de um fragmento do *Jornal Cruzeiro do Sul*, de 1975, Iani (1988) mostra que naquele período já se encontravam instaladas no município de Itu empresas dos setores metalúrgico, eletrônico, alimentício, construção etc., com unidades que empregava de 50 a 500 funcionários.

A mudança de prevalência do sistema ferroviário para o rodoviário contribuiu também para o desenvolvimento industrial e a dispersão das unidades fabris pelo município, principalmente ao longo das principais vias, como a Marechal Rondon (SP-300), construída em 1957⁵⁸, e a Waldomiro Corrêa de Camargo (SP-079), datada de 1963. Mas as mudanças mais significativas ocorreram a partir do final da década de 1960, com a construção da Rodovia Castelo Branco (SP-280), como destacou Santos (2005):

A construção da Rodovia Castelo Branco, em 1968, acelerou o processo atraindo mais indústrias, que hoje se localizam nas margens das vias de acesso à cidade. Em 1980, a Rodovia do Açúcar também se consolidou como importante via de acesso acelerando o crescimento de Itu (SANTOS, 2005, p.69).

A importância da Rodovia Castelo Branco está associada ao seu papel no que se refere à ligação com a capital e o interior, uma vez que não apresenta plantas industriais ao longo do trecho ituano. As indústrias estão concentradas nas vias que dão acesso à Itu, como a Rodovia do Açúcar (SP-075), inaugurado em 1976, que permitiu a interligação com Campinas e Sorocaba. Essa expansão rodoviária e o desenvolvimento industrial na porção não metropolitana paulista estavam atrelados a um conjunto de políticas implementadas em escala nacional, como destaca Cappa (2005, p.115), ao afirmar que a “execução do II PND intensificou a desconcentração industrial de São Paulo e qualificou a estrutura econômica do interior do Estado de São Paulo”. Portanto,

⁵⁸ As informações referentes às datas de construção/pavimentação das rodovias que cortam o município de Itu foram fornecidas pela Divisão Regional 2/Itapetininga do Departamento de Estradas de Rodagem – SER/SP.

rodovias como a SP-075, SP-300 e a Waldomiro Corrêa de Camargo estão ligadas a outros sistemas importantes, como as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro e a própria Castelo Branco.

Assim, com a disseminação do uso do automóvel e o desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas, a proximidade com as rodovias tornou-se um fator estratégico para a localização industrial. Ao mesmo tempo, as antigas fábricas localizadas no centro da cidade ou em suas proximidades foram, aos poucos, sendo desativadas em decorrência de dificuldades encontradas. Ajonas (2009, p.91) destaca que 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”.

Dessa forma, as margens das rodovias ou as áreas próximas a elas passaram a se constituir em locais estratégicos para a instalação de plantas industriais, como se pode observar na figura 43.

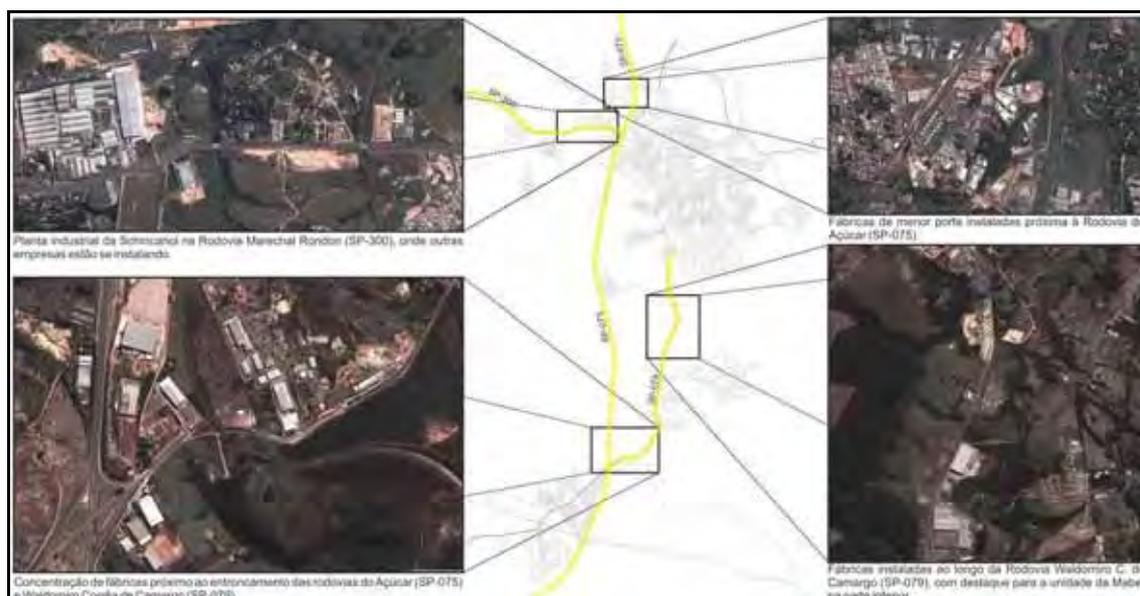


Figura 43 – Localização de plantas industriais ao longo das principais rodovias. Fonte: Google, 2011.

Chamamos atenção para o fato de que esse padrão locacional das indústrias tem contribuído para o processo de dispersão urbana que, a princípio, parece ocorrer a partir de dois caminhos: primeiro, por meio da expansão do próprio uso industrial; segundo, a partir dos usos residenciais e comerciais “atraídos” pelas indústrias. Neste segundo caso, podemos citar como exemplos os novos loteamentos que mencionam em

seus anúncios publicitários a proximidade com grandes fábricas ou áreas industriais, tais como o Jardim Penha de França e Bosque Santa Rosa. O desenvolvimento das atividades econômicas em Itu tem relação bastante significativa com novos lançamentos imobiliários, uma vez que a prefeitura concede incentivos fiscais àquelas empresas que contratam mão-de-obra preferencialmente residente no município.

Em linhas gerais, observa-se o papel fundamental do poder público municipal na dispersão urbana por meio da implantação de áreas industriais, uma vez que se tem implementado políticas de incentivos e atração de empresas, destinando as áreas localizadas nas margens das rodovias para as indústrias. Ao invés de distritos industriais pontuais, no município de Itu se privilegiam eixos ao longo das rodovias, denominados como “zona do corredor industrial” na lei de zoneamento.

A figura 44 apresenta a localização aproximada de cada “corredor industrial”. Estes englobam vários trechos de praticamente todas as rodovias que cortam o município. Nota-se a existência de um corredor a oeste, englobando as margens da Rodovia Marechal Rondon (SP-300), onde, inclusive, está instalada uma das maiores plantas industriais do município, referente à fábrica da indústria de bebidas Schincariol, além de outro corredor no setor norte, que contempla um anel viário, porém, ainda praticamente sem ocupação industrial.

No entanto, o maior destaque fica para o setor sul, ao longo das rodovias Waldomiro Corrêa de Camargo (SP-079), do Açúcar (SP-075) e Presidente Castelo Branco (SP-280). Enquanto que ao longo das duas primeiras vias a ocupação industrial já é bastante expressiva, na Castelo Branco ainda não se verifica a presença de fábricas no trecho ituano. Ao analisar esta via, Oliveira (2011) enfatiza essa questão, uma vez que os estabelecimentos industriais nesse município estão localizados nas vias que cortam a Rodovia Castelo Branco, tanto em direção a Sorocaba quanto a Itu.

O traçado da Rodovia Presidente Castelo Branco foi projetado para não cortar centros urbanos. Isso explica a tímida presença de estabelecimentos industriais ao longo de muitos trechos da via, principalmente no interior. Porém, atualmente a malha urbana de muitas cidades tem se aproximado do traçado desta rodovia, o que tem intensificado a ocupação de suas margens, inclusive com a instalação de grandes fábricas, como é o caso da nova unidade da Toyota no município de Sorocaba. No caso do trecho ituano, as condições para iniciar a ocupação das margens da Castelo Branco pelo uso industrial está lançada, frente ao zoneamento estabelecido pelo poder público.

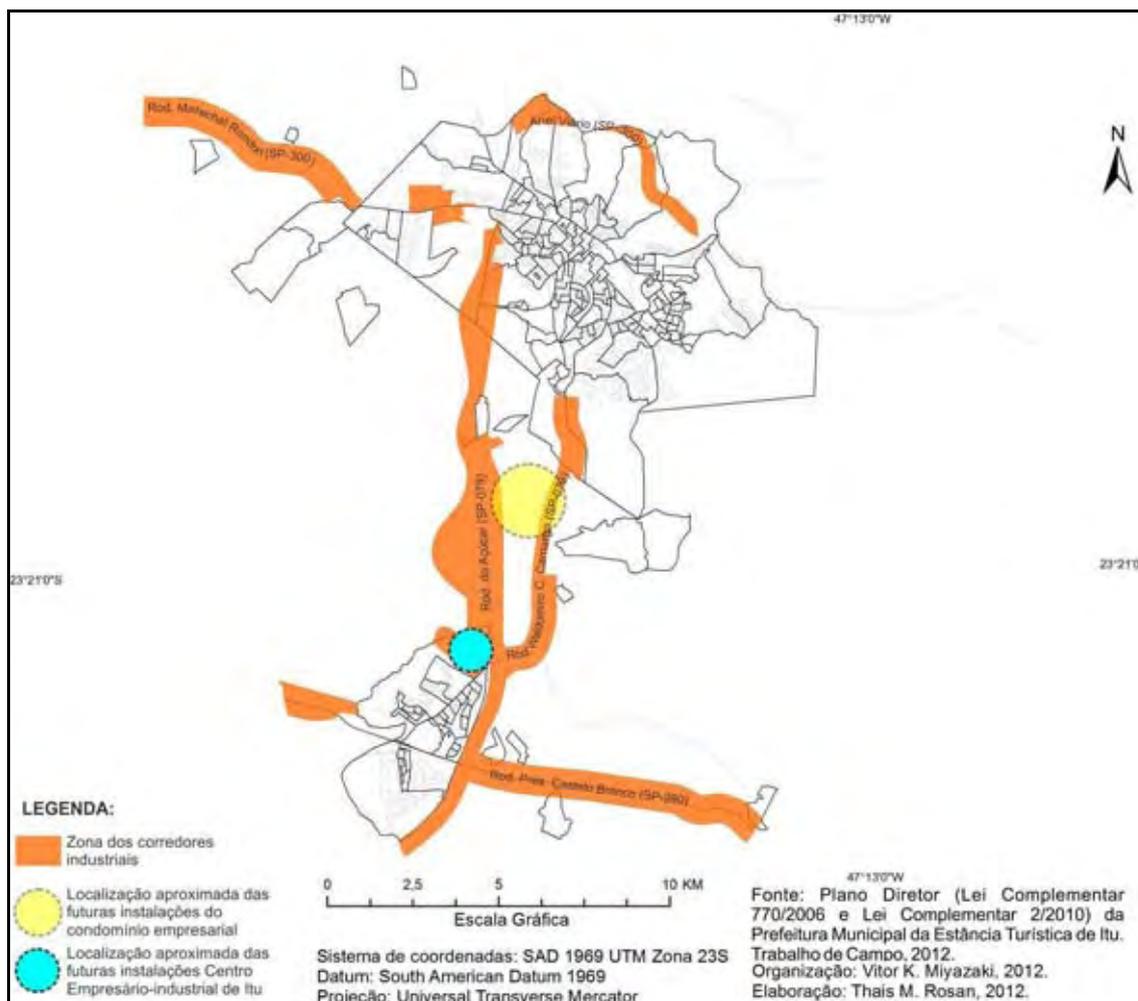


Figura 44 – Itu: localização de plantas industriais ao longo das principais rodovias, 2011.

Outro aspecto importante, ainda no setor sul do município, refere-se à implantação de duas novas áreas industriais: um distrito industrial no bairro Pirapitingui, denominado Centro Empresário Industrial Nova Cidade; e outra área industrial entre as rodovias do Açúcar e Waldomiro Corrêa Camargo, nos padrões de um condomínio empresarial (Figura 44).

O Centro Empresarial Industrial Nova Cidade será implantada seguindo o conceito de condomínio industrial, a partir de parcerias público-privadas, em uma área de aproximadamente 550.000 m² doada pelo governo estadual em 2009 e encontra-se em fase de projeto. Possui uma localização privilegiada diante da facilidade de acesso às rodovias do Açúcar, Waldomiro Corrêa de Camargo e Presidente Castelo Branco. Já a outra área se refere a um condomínio empresarial que será implantado a partir da iniciativa de empresários que adquiriram a Fazenda Santa Luzia, que pertencia à

empresa Eucatex e era utilizada para silvicultura⁵⁹. Ocupa uma área superior a 300 alqueires e está localizada entre as rodovias Waldomiro Corrêa de Camargo e do Açúcar.

Como já destacado por Lencioni (2011, p.18), no contexto da macrometrópole, os “condomínios industriais que estão sendo implantados no Interior mudam a lógica de localização, implicando na mudança da ideia de política, pois o setor imobiliário é que determina a localização do estabelecimento produtivo”. Embora isso deva ser analisado com mais profundidade no caso em questão, além da relação entre as empresas e a prefeitura, o agente imobiliário passa a desempenhar papel importante no processo de produção destes espaços, cuja localização é escolhida dentro de uma estratégia imobiliária. No caso da Fazenda Santa Luzia, ao vender esta área, a indústria Eucatex afirmou que a mesma apresentava “forte vocação imobiliária”⁶⁰, negociando o imóvel por 85 milhões de reais.

Os corredores industriais e as novas áreas destinadas a esse uso somam-se aos incentivos fiscais referentes à política de atração de empresas para o município. Entre os benefícios concedidos, destacam-se a isenção de taxas municipais, Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU (por até 12 anos), Imposto sobre Transmissão de Bens Imóveis - ITBI e ressarcimento de 50% da cota parte do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços - ICMS decorrente do valor adicionado gerado pela empresa pelo período de 10 anos⁶¹.

Essas ações têm atraído muitas empresas para o município. Além dos 521 estabelecimentos industriais⁶² do município, entre elas, algumas de grande porte e de atuação nacional ou internacional, como Schincariol, IBBL, Pepsico, Mabe etc. Também novas unidades estão sendo implantadas ou foram anunciadas. Entre estes, podemos destacar as unidades das empresas Aisin Seiki e Sumitomu, ambas de capital japonês que atuam, respectivamente, no setor de autopeças e maquinário pesado. Outras empresas de capital estrangeiro também se instalaram nos últimos anos, como nos casos da Nissin Brake, do setor de autopeças, e também de capital japonês, além da Imbera,

⁵⁹ Informação obtida a partir da entrevista realizada com o Secretário Municipal de Administração, Sr. Antonio Luiz Gomes.

⁶⁰ Informação divulgada na reportagem feita por Juliboni (2010), no site da Revista Exame.

⁶¹ Lei complementar 6/2011 – Autoriza a concessão de incentivos fiscais aos empreendimentos industriais, comerciais e prestadores de serviços no município da Estância Turística de Itu e dá outras providências.

⁶² Dados da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, do Ministério do Trabalho e Emprego – MTC, disponibilizados pela Fundação Seade.

de capital mexicano, que produz refrigeradores para grandes empresas do setor de bebidas.

Nos últimos anos, a prefeitura também tem atuado fortemente na divulgação do município para as empresas, enfatizando a sua proximidade com a capital do estado e a facilidade de acesso a infraestruturas, como autopistas, ferrovia (que atualmente não possui o trajeto original, pois foi deslocada para fora do centro da cidade), aeroportos (no caso, Viracopos em Campinas, Bertram Leupolz em Sorocaba e Congonhas em São Paulo), porto seco (estação aduaneira de Sorocaba), gás natural, rede de fibra óptica, entre outras.

Portanto, a atividade industrial teve um papel importante para a economia ituana, com repercussões diretas e indiretas na expansão territorial urbana, principalmente nas últimas décadas, frente ao desenvolvimento tecnológico, a difusão do automóvel e do modelo rodoviário de transporte.

As transformações verificadas ao longo da história encontram-se evidenciadas na atual forma e estrutura urbanas, sobretudo, em relação ao padrão locacional das empresas. Do pioneirismo da Tecelagem São Luiz, no final do Século XIX, quando estreou a primeira linha de produção movida a vapor no estado, até os dias atuais, muita coisa mudou. E tais mudanças definiram (e redefinem) a forma e a estrutura urbanas de Itu. As áreas concernentes ao antigo leito da ferrovia, por exemplo, deram lugar a uma grande avenida para privilegiar a circulação dos automóveis, mas mantêm, em alguns trechos, antigos galpões e prédios que comportaram a atividade industrial do passado.

Frente a todos os processos atrelados à constituição e reconfiguração da forma e estrutura urbanas em Itu apresentados até o momento, buscaremos, a seguir, sintetizar os principais aspectos e destacar algumas tendências importantes verificadas nessa dinâmica. Questões como a dispersão, a descontinuidade territorial e a configuração de dinâmicas urbanas para além dos limites político-administrativos municipais se fazem presentes neste debate, como veremos a seguir.

4.2.7. Tendências e reconfigurações em Itu

Vimos até o momento como, ao longo da história, a produção do espaço urbano de Itu foi passando por transformações, ocorridas em diferentes momentos e aspectos históricos. Diversos interesses e demandas direcionaram a atuação dos agentes responsáveis pela produção do espaço urbano. A reestruturação da cidade é acompanhada de uma forte reestruturação urbana, evidenciando a necessidade da articulação de escalas para se compreender o processo de produção do espaço urbano. Isto porque os agentes envolvidos abrangem interesses diversos e atuam a partir de escalas diferentes.

A expansão territorial urbana em Itu foi caracterizada por um crescimento que, por muito tempo, sofreu pouca intervenção do poder público no sentido de planejar e ordenar esse processo, somado aos interesses atrelados à especulação imobiliária. Isso fica evidente quando observamos a descontinuidade da malha e do tecido urbanos, no que se refere ao desenho dos diferentes tipos de planos urbanos que compõem a cidade e que se articulam mal uma às outras, como já apontado por Santos (1981), ao se referir às cidades dos países subdesenvolvidos. Esse aspecto fica evidente em bairros populares mais periféricos que possuem poucas ou apenas uma única via que estabelece a ligação com o restante do tecido urbano, como se pode observar nas figuras a seguir.



Figura 45 – Vias de acesso ao Residencial São Camilo, Itu-SP. Fonte: Google, 2011.

A figura 45 mostra o Residencial São Camilo, localizado no setor sudoeste da cidade, onde residem aproximadamente 2.000 pessoas, possui duas vias de acesso: a Rua Mário Preto e a Avenida Edson B. Andreazza. No Residencial Potiguara (Figura 46), localizado no setor oeste, nas margens da Rodovia Marechal Rondon, a Rua Emílio Tortosa é que dá o principal e praticamente único acesso ao bairro, já que a leste há um espaço residencial fechado (Chácaras Flórida) e a oeste apenas uma estrada vicinal sem pavimentação, que na realidade dá acesso à zona rural e outros loteamentos.



Figura 46 – Via de acesso ao Residencial Potiguara, Itu-SP. Fonte: Google, 2011.

Já o Jardim Itaim (Figura 47), localizado no setor oeste e com 1.740 habitantes, possui apenas uma via de acesso, que é a Rua Alexandre Andreazza. Ainda na figura 47, é possível observar que o arruamento do loteamento Bosque Santa Rosa, ao sul, recentemente lançado, não se integra completamente às ruas já existentes no Jardim dos Ipês.

Sobre o assunto, ao analisar a cidade de São José do Rio Preto, Whitacker (2003) também destaca que não há uma efetiva incorporação de alguns espaços ao tecido urbano, frente aos escassos trajetos que dão acesso aos bairros mais periféricos.

Ressalta-se também que estes bairros, localizados a oeste/sudoeste do centro principal de Itu, estão inseridos nos setores em que o número de edificações em construção (Figura 48) é maior, evidenciando um possível crescimento populacional e

intensificação da ocupação. Além destas áreas, destacam-se alguns setores a leste, abrangendo tanto o residencial Parque América, mais popular, quanto o Plaza Athéné, espaço residencial fechado de alto padrão. Já ao sul, destacam-se alguns setores do Pirapitingui, como aqueles que abrangem o Jardim Europa, popular, e Village Castello, também um espaço residencial fechado de alto padrão.



Figura 47 – Via de acesso ao Jardim Itaim, Itu-SP. Fonte: Google, 2011.

Essas discontinuidades territoriais acompanhadas de uma frágil integração e interligação de áreas urbanas ao conjunto do tecido urbano acabam gerando transtornos à população e aumento dos custos para circulação e instalação de infraestruturas. A instalação de espaços residenciais fechados tem agravado essa situação, como verificamos, por exemplo, no caso do bairro Portal do Éden, confinado entre duas áreas residenciais fechadas de alto padrão (Figura 39).

Uma atuação mais efetiva do poder público só se tornou viável nos últimos anos, principalmente a partir da aprovação do Plano Diretor, em 2006. No entanto, como vimos anteriormente, o próprio plano diretor incentiva a dispersão urbana, seja por meio dos corredores industriais ao longo das principais rodovias quanto à escolha de várias áreas da macrozona do Pirapitingui como zona de interesse especial, para construção de novos conjuntos habitacionais.

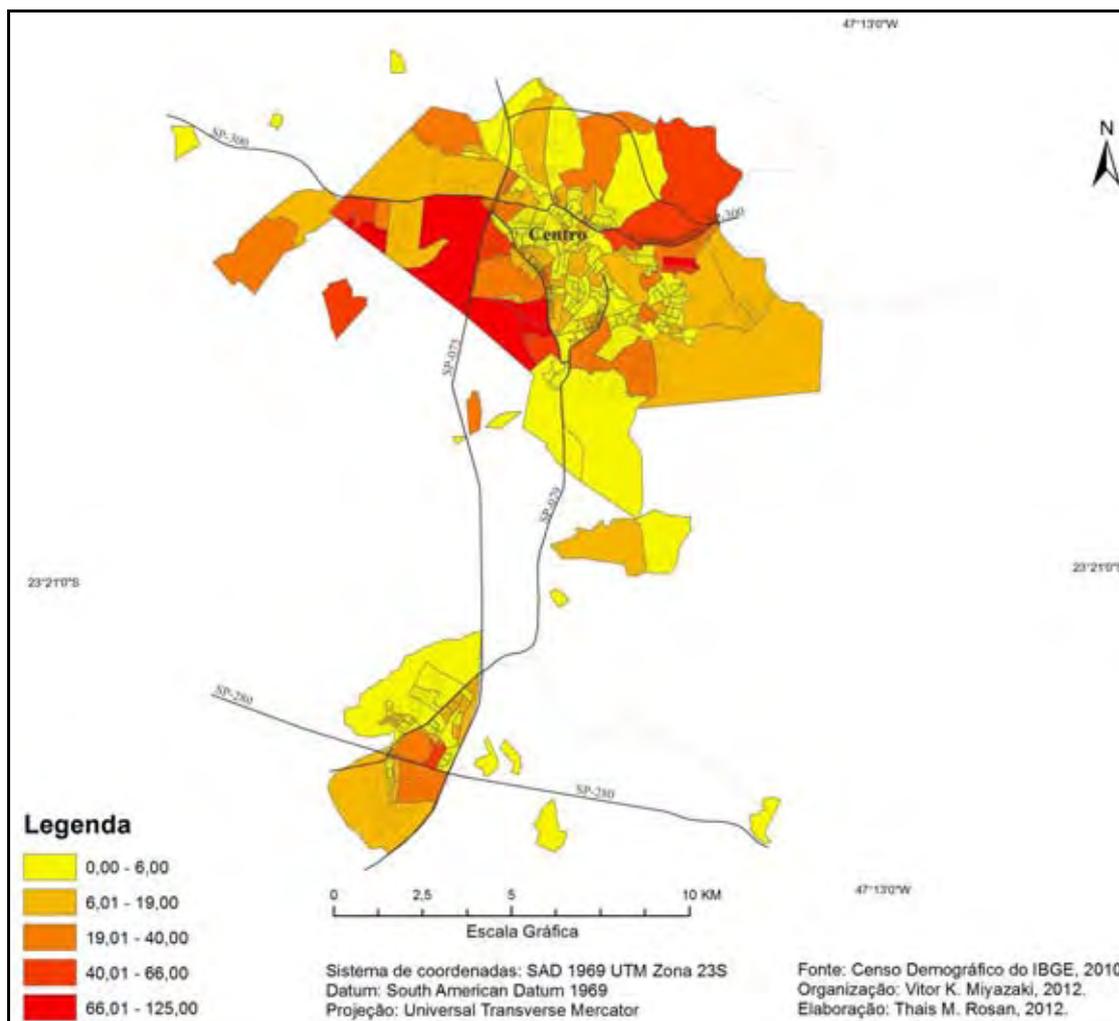


Figura 48 – Itu: número de edificações em construção, por setores censitários, 2010.

É preciso considerar também que essa dispersão urbana em Itu, ao mesmo tempo em que é caracterizada pela descontinuidade territorial, aponta tendências à constituição de áreas urbanas contínuas no âmbito da aglomeração urbana, ou seja, de uma escala que supera os limites político-administrativos deste município. Itu faz parte da aglomeração urbana de Sorocaba, segundo o estudo realizado pelo IPEA/IBGE/UNICAMP/Seade (2001), juntamente com os municípios de Alumínio, Iperó, Mairinque, Piedade, Salto, Salto de Pirapora, São Roque, Sorocaba e Votorantim. No âmbito dessa aglomeração, destaca-se o eixo da Rodovia SP-075, de Sorocaba até Indaiatuba, passando por Itu e Salto, pois ao longo desta via há forte tendência à continuidade territorial urbana de diferentes municípios.

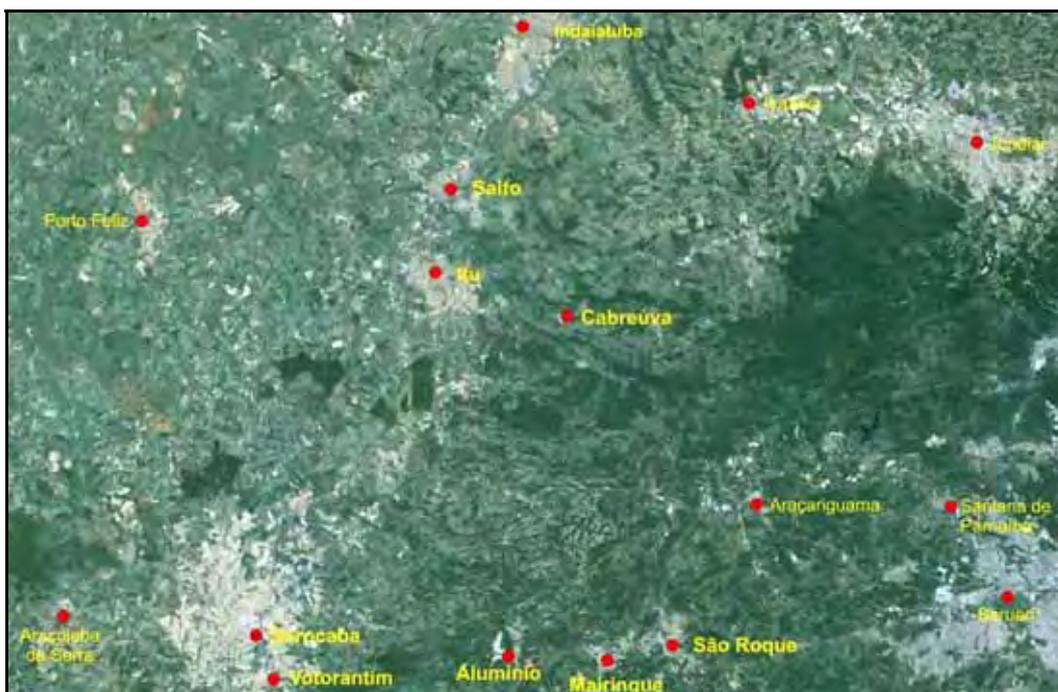


Figura 49 – Imagem de satélite das áreas urbanas no entorno de Itu-SP – 2010. Fonte: Google, 2012.

Além da constituição de áreas urbanas com forte tendência à continuidade territorial, ressaltamos que os deslocamentos pendulares entre os centros urbanos da aglomeração são bastante expressivos. A tabela abaixo apresenta os dados de deslocamentos do Censo 2000 para os municípios localizados ao longo do eixo da SP-075.

Tabela 8 – Itu e municípios do entorno: número de deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo, 2000.

Origem	Destino	Deslocamentos
Salto	Itu	3765
Sorocaba	Itu	813
Itu	Sorocaba	610
Salto	Indaiatuba	552
Itu	Salto	479
Indaiatuba	Salto	215

Fonte: Censo demográfico, IBGE, 2000.

Destaca-se, num primeiro nível, o fluxo de Salto para Itu e, num segundo patamar, os deslocamentos entre Itu e Sorocaba e Salto e Indaiatuba. Já a figura a seguir representa esses deslocamentos numa escala mais ampla, considerando-se a aglomeração urbana de Sorocaba e outras do entorno.

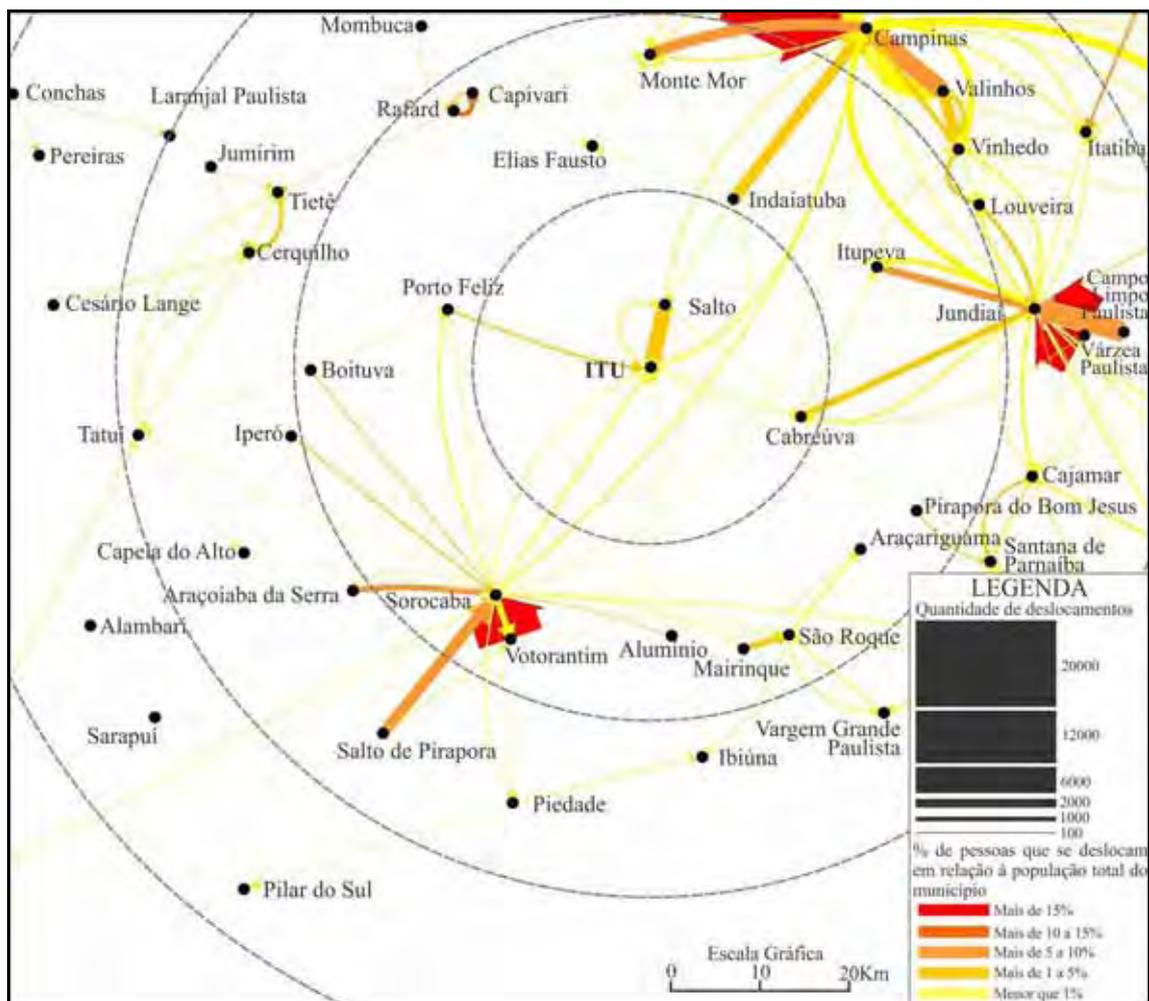


Figura 50 – Itu e cidades do entorno: deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo, 2000.

Fonte: IBGE, 2000. Org.: Miyazaki, 2011.

Ainda em relação à Rodovia SP-075, focando-se apenas o trecho que corta o município de Itu, caracterizada por uma dispersão urbana bastante expressiva, principalmente considerando-se o núcleo urbano de Pirapitingui e a área urbana principal, verifica-se também e ao mesmo tempo uma tendência à constituição de um contínuo urbano. Vários aspectos tratados ao longo deste tópico, como os corredores industriais, os novos distritos e condomínios industriais, bem como a implantação de empreendimentos imobiliários de alto padrão e conjuntos habitacionais apontam nesta direção.

Para além do município de Itu, é preciso compreender esse contexto a partir de escalas mais amplas, talvez até superiores ao da aglomeração urbana de Sorocaba, uma vez que esta integra um complexo urbano maior, integrado à metrópole paulista, no âmbito do que alguns autores denominam como macrometrópole, como já referenciado.

Diante desse contexto, Lencioni (2004) considera que Itu se insere em um espaço metropolizado:

Quando falamos de espaço metropolizado, no caso do Estado de São Paulo, estamos nos referindo a um território que possui, em geral, as seguintes características: o fluxo de pessoas é múltiplo, intenso e permanente, a densidade dos fluxos imateriais é expressiva e a relação espaço-tempo vem se comprimindo; ou seja, a distância entre os lugares se altera em face da velocidade e multiplicidade dos fluxos. Além dessas características, esse espaço apresenta muitas cidades conurbadas, significativo número de cidades médias e concentração das condições gerais de produção (tais como, a rede de infra-estrutura, a rede bancária e a rede hoteleira para atender aos homens de negócio) (LENCIONI, 2004, p.74).

Embora a aglomeração urbana de Sorocaba e, neste contexto, o município de Itu, apresente alguns aspectos específicos⁶³, as características apontadas pela autora se fazem presentes nesse conjunto, uma vez que possui infraestrutura que tem atraído grandes empresas, configurando fluxos diversos no âmbito de um conjunto de cidades de porte demográfico significativo, o que, no entanto, não nos autoriza a considerar estes atributos exclusivos às metrópoles, como já pontuamos.

Em muitas situações, as rodovias acabam desempenhando papéis de vias intraurbanas⁶⁴ que interligam o local de trabalho à residência, o local de consumo à área de lazer. Os intensos deslocamentos pendulares existentes na SP-075, por exemplo, foi um dos fatores que definiram a escolha da via pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP para a implantação, ainda em fase de testes, do sistema “ponto a ponto”, que consiste na cobrança de pedágio por trecho percorrido. Segundo a Artesp, aproximadamente “70% do público da rodovia SP-075 são usuários frequentes que utilizam a rodovia basicamente para deslocamento entre sua residência e o trabalho”⁶⁵.

Se por um lado o eixo rodoviário norte-sul da SP-075, somado ao da SP-079, apresentam condições favoráveis para a expansão territorial urbana, os setores norte e leste encontram limitações em decorrência da existência das áreas de preservação (área de proteção dos matacões e a APA Rio Tietê) e o limite com o município de Salto.

⁶³ Segundo Caiado (2004, p.6), a “facilidade com que as pessoas [moradoras da Aglomeração Urbana de Sorocaba] acessavam a RMSP inibiu, ou não incentivou, o surgimento em Sorocaba de segmentos mais complexos do setor de serviços”, quando se compara esta aglomeração com outras como a de Campinas, Vale do Paraíba e Litoral.

⁶⁴ Reportagem publicada em 02/05/2010 no jornal O Estado de São Paulo, por José Maria Tomazela, intitulada “Cidades do interior se unem e rodovia SP-079 vira avenida”.

⁶⁵ Informação divulgada no site da Artesp, em <http://www2.artesp.sp.gov.br/?p=6>.

Outro aspecto destacável em Itu é a quantidade de espaços residenciais fechados e conjunto de chácaras localizadas em áreas rurais. Em vários setores censitários classificados como rurais, o número de estabelecimentos agropecuários é muito baixo ou mesmo se fazem ausentes, sendo constituída por estabelecimentos de outras finalidades (indústria, comércio e serviços) e domicílios. Portanto, verifica-se um conjunto de características em Itu referente à dimensão do urbano que perpassa a simples delimitação entre urbano e rural de forma mais intensa e complexa do que nas outras cidades analisadas, como veremos a seguir.

4.3. ITAPETININGA

A cidade de Itapetininga está localizada na Região Administrativa de Sorocaba, a aproximadamente 70 quilômetros de Sorocaba e 170 quilômetros da capital paulista. O município possui pouco mais de 144 mil habitantes, de acordo com o levantamento censitário de 2010. Considerando-se as últimas quatro décadas, a população municipal aumentou 127%, enquanto a população urbana cresceu 203% no mesmo período. Esse crescimento impactou de forma significativa na expansão territorial urbana, caracterizada por descontinuidades e expressiva dispersão.

Mesmo com esse crescimento verificado na área urbana do município, que possui uma das maiores extensões territoriais do estado, a população rural é expressiva, com 13.327 habitantes. Nesse cenário, o setor primário apresenta peso importante, com maior expressividade para a economia local quando comparada, por exemplo, aos demais centros urbanos analisados nesta pesquisa.

4.3.1: A constituição de um núcleo urbano no Alto Paranapanema na rota dos tropeiros

Para se compreender a história de ocupação da região onde hoje se situa Itapetininga é preciso considerar a presença dos indígenas que antecederam a chegada dos europeus. Essa região contava com um conjunto de trilhas, com destaque para o Caminho do Peabirú, muito utilizado pelos índios para se deslocarem do litoral ao interior do continente.

Posteriormente, com a chegada dos europeus, este caminho passou a desempenhar papel fundamental para a ocupação do interior. Nogueira (2005, p.14) afirma que o “caminho foi a ‘porta de entrada’ para a colonização da terra recém descoberta. Por ela, os europeus ganharam os sertões e fundaram vilas”. Tanto que:

[...] esses caminhos foram utilizados como vias de penetração pelas missões jesuítas e pelas incursões dos bandeirantes paulistas sertão adentro à procura de riquezas minerais e para o aprisionamento de

ameríndios, ampliando-se, consideravelmente a área desbravada e portanto conhecida (TAVARES, 1993, p.62).

Uma ocupação mais efetiva desta região teve início a partir do final do Século XVII e início do Século XVIII, principalmente a partir do desenvolvimento das atividades atreladas ao comércio de animais trazidos do Sul, pois o centro dinâmico constituído pela economia mineira gerou a demanda por muares trazidos desta região brasileira (FURTADO, 1984), o que aqueceu o seu comércio que, por sua vez, impulsionou o povoamento de boa parte do sul e sudeste do país, por meio do surgimento dos pousos para os tropeiros⁶⁶:

No Brasil meridional, existia uma estrada de gado de um tipo particular, era o caminho das mulas. A maior parte das mulas e burros que servia ao transporte do Brasil litoral e central, não era produzida no lugar; provinha dos grandes pastos do sul e sobretudo do território das Missões e do Uruguai. Os animais se detinham em pousos com invernadas (Apiáí, São Miguel Arcanjo, Itapetininga) e alcançavam o centro das feiras de burros, em Sorocaba, que se tornou uma das principais cidades do Estado de São Paulo (DEFFONTAINES, 2004, p.124/125).

Nesse sentido, Azevedo (1994, p.60) ressalta que para um:

país tão extenso, como o nosso, com uma população tão rarefeita, desde logo se tornou vital o problema da facilidade das comunicações; daí a localização de aglomerados urbanos nas vias naturais de passagem e ao longo dos precários caminhos da era colonial, que as tropas de burros, em penosas e longas caminhadas, sabiam bem aproveitar.

Diante disso, o autor afirma que “os caminhos coloniais constituíram a espinha dorsal da rede urbana”, uma vez que “foram os pousos de viajantes, em consequência, o tipo mais comum de embriões de cidades em largo período de nossa vida colonial e, até mesmo, ao tempo do Império” (AZEVEDO, 1994, p.60).

Portanto, Itapetininga, assim como várias outras vilas da região, surgiu neste contexto, como local para pouso aos tropeiros e seus rebanhos. Itapetininga se situava como local estratégico, pois possuía excelentes campos para a engorda do rebanho, preparando-o para a feira de comercialização de animais que ocorria em Sorocaba. Suprinyak (2006) afirma que

⁶⁶ Tropeiro se refere aos condutores de tropas que, por sua vez, tratavam-se das comitivas de muares que se deslocavam entre as regiões produtoras e os centros consumidores a partir do Século XVII.

Após passar pelo registro de Itapetininga, situado próximo à fronteira com a província do Paraná, as tropas não eram necessariamente conduzidas de imediato à feira. Poderiam ser colocadas em estações de invernagem da região, onde seriam adequadamente tratadas e ficariam à espera de condições de mercado mais favoráveis (SUPRINYAK, 2006, p.39).

Tavares (1993), baseando-se em Almeida (1936), destaca que no início “Itapetininga desenvolveu-se como bairro de Sorocaba e o seu povoamento foi estimulado pelo aumento do comércio de animais, que se tornou sua principal atividade, e pelo refluxo de mineradores de Paranapanema e Apiaí, por volta de 1720”. Foi apenas no início do Século XVIII que teve origem um pequeno arraial nas margens do Rio Itapetininga, ponto de parada dos tropeiros. Posteriormente, este primeiro arraial foi abandonado devido à perda da fertilidade do solo (TAVARES, 1993) e iniciou-se a ocupação de outra área, criando-se um novo arraial por volta de 1760. Foi em 1767 que um grupo de portugueses, chefiado por Domingos José Vieira, formou o novo núcleo urbano em outra área, situado a aproximadamente oito quilômetros do primeiro, no espigão entre os ribeirões dos Cavalos e do Chá.

Nogueira (2005) ressalta que em 1768 o capitão-general da Capitania de São Paulo, Dom Luiz Botelho Mourão nomeou Simão Barbosa Franco para que tomasse as providências necessárias para a fundação da Vila de Itapetininga. Houve certa disputa entre os dois arraiais até então existentes, mas foi escolhida a segunda povoação, onde residia Domingos José Vieira, devido as melhores condições geográficas⁶⁷ e topográficas (ABUÁZAR, 1975), dando origem à atual área urbana de Itapetininga.

Em 5 de novembro de 1770 foi oficialmente fundada a Vila de Nossa Senhora dos Prazeres de Itapetininga, com a celebração de uma missa. Na ocasião de sua fundação, a vila era constituída por algumas casas instaladas em volta do Pátio da Cadeia (atual Praça Marechal Deodoro), do Pátio da Igreja (hoje Praça Duque de Caxias) e ao longo da Estrada Geral do Sul, posteriormente conhecida como “Rua do Gado” ou “Rua das Tropas” (Figura 51). Esta via foi, por muito tempo, passagem obrigatória para os tropeiros e seus rebanhos.

⁶⁷ Nogueira (2005) conta a história de que Domingos José Vieira teria presenteado Simão Barbosa com a melhor mula que possuía, o que teria ajudado na decisão da escolha do núcleo urbano para a fundação da Vila de Itapetininga.

Os tropeiros puderam assim exercer forte influência no crescimento da povoação. Haja vista que a atual rua Quintino Bocaiúva se chamava rua das Tropas, tendo sido, tempos antes, o caminho onde elas passavam, para tornar-se muitos anos depois a principal rua de comércio da cidade”. (ABUÁZAR, 1975, p.20).

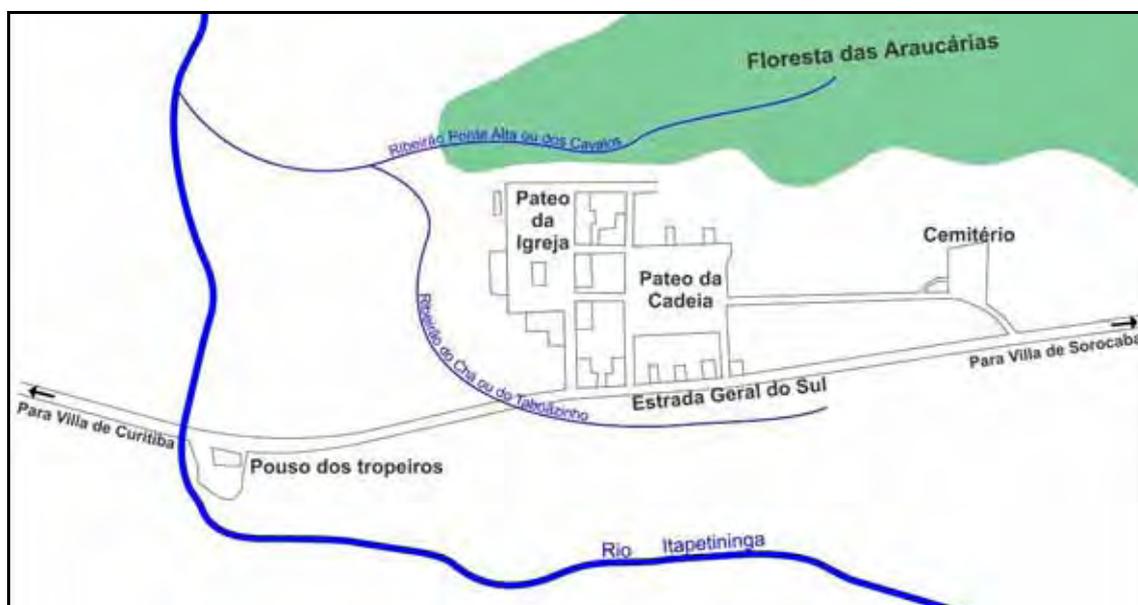


Figura 51 – Croqui com localização do primeiro arraial, nas margens do Rio Itapetininga, e do segundo núcleo, que deu origem à cidade, na segunda metade do século XVIII. Fonte: Centro Cultural e Histórico de Itapetininga. Adaptado. Sem escala.

Apesar da fundação da vila em 1770, a emancipação só ocorreu em 1852, com a criação da comarca de Itapetininga, tornando-se cidade três anos depois, em 1855. Mesmo assim, Abuázar (1975, p.19) ressalta que “só por volta de 1870 começou a ter esse aspecto [de cidade], apesar de suas poucas casas, e todas de taipa, ainda em pleno regime de escravatura”.

Portanto, a ocupação do atual núcleo urbano de Itapetininga começou atrelada à dinâmica da comercialização de animais, constituindo-se em um importante posto de parada dos tropeiros. Após a ocupação nas imediações dos pátios da igreja e da cadeia, o núcleo urbano se expandiu para leste, em direção ao espigão entre os ribeirões do Chá e do Cavalo, como também em direção aos fundos de vale, sem superá-los.

A comercialização de animais continuou tendo um peso fundamental para a economia e o desenvolvimento da vila. Segundo Suprinyak (2006):

[...] no início de 1854 outra mudança foi instituída no sistema de arrecadação dos tributos sobre animais, passando a barreira de Itapetininga a ser a responsável pela emissão das guias sobre as tropas conduzidas com destino a Sorocaba. As guias seriam ali emitidas pelos próximos quinze anos – vale dizer, durante o período áureo do negócio dos muars – retornando na década de 1870 à barreira de

Itararé, no momento em que o mercado de animais de carga já começava a se desestruturar (SUPRINYAK, 2006, p.38).

Portanto, Itapetininga se beneficiou por se tornar um centro importante para o comércio de animais justamente durante o auge da negociação de muars. A função de ponto de parada para as tropas serviu também para a fixação de algumas pessoas na vila. Segundo Abuázar (1975, p.20), “passavam por aqui muitos tropeiros, alguns dos quais resolviam ficar para sempre. Mesmo outros, vindos de outras terras a Sorocaba, sem passar por aqui, resolviam depois visitar a nossa freguesia, acontecendo que muitas vezes não saíam mais”. Nesse contexto, a população de Itapetininga passou a crescer paulatinamente, impactando inclusive na expansão territorial da cidade e na constituição da atual forma urbana.

Em 1872 Itapetininga já possuía mais de 20 mil habitantes. O levantamento feito por Theodoro Sampaio nos rios Itapetininga e Paranapanema quatorze anos depois, em 1886, mostrou que a vila já possuía pouco mais de 50 quadras (Figura 52).

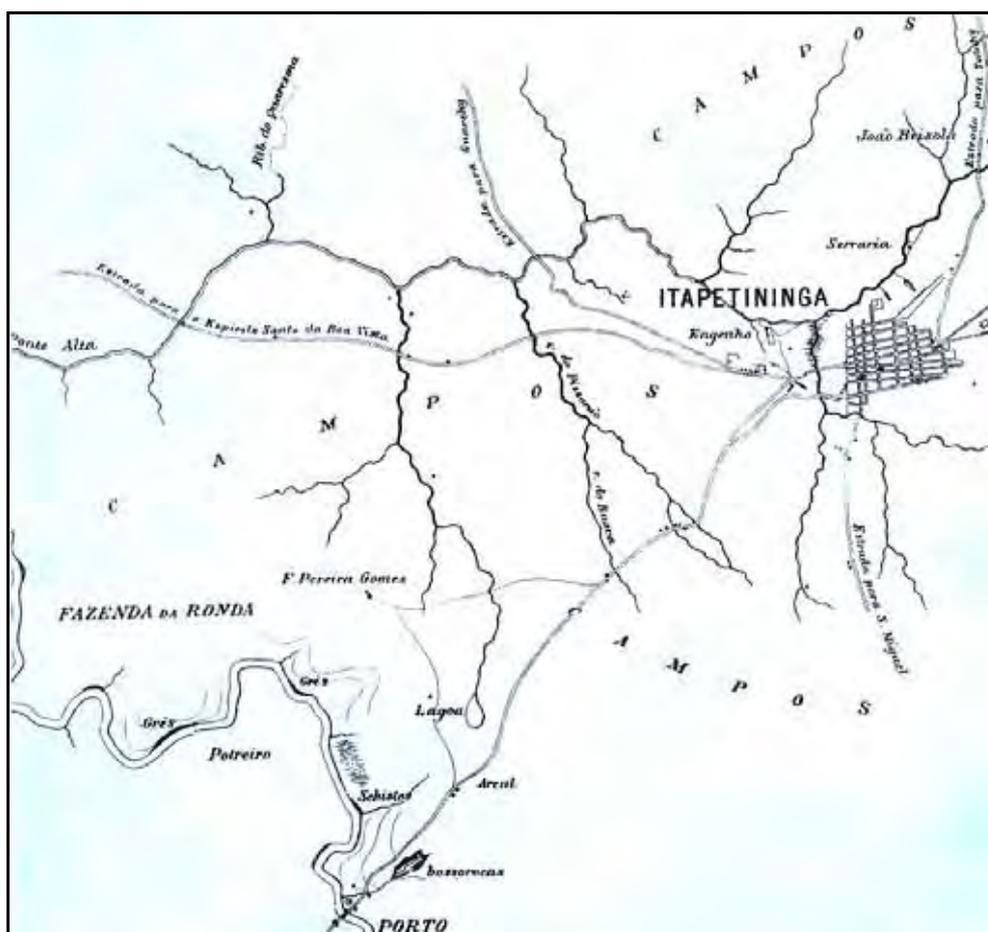


Figura 52 - Planta urbana de Itapetininga e arredores, em 1886. Fonte: Sampaio, 1889.

Após o período de auge do comércio de gado, no final do Século XIX, a atividade entrou em decadência até praticamente desaparecer (ABUÁZAR, 1976). Mas outras atividades foram surgindo ao longo dos anos, principalmente referentes à agricultura e a criações para subsistência voltadas basicamente ao abastecimento da população local que crescia cada vez mais, como já destacou Galvão (1956, *apud* TAVARES, 1993).

Diferentemente de Itu, Itapetininga não teve uma economia fortemente atrelada a uma agricultura comercial, embora tenha tido alguma produção de cana sem muita expressividade. Tavares (1993) destaca a cultura do algodão que, diante da melhoria dos preços no cenário mundial, vinha substituindo a cultura do café no Estado de São Paulo, principalmente na região de Sorocaba, onde o comércio de animais já entrava em declínio no final do Século XIX.

Em 1865 foram instaladas quatro máquinas descaroçadoras de algodão nas proximidades da cidade, ganhando importância para a economia como grande cultura de exportação (CANABRAVA, 1984, *apud* TAVARES, 1993, p.69). Mas a atividade algodoeira acabou sendo implementada predominantemente pelos pequenos agricultores. Tavares (1993, p.71) lembra que a cultura do algodão permitiu o “enriquecimento de pequenos agricultores, fomentando o desenvolvimento de uma incipiente classe média, além de ter se tornado um importante fator de distribuição de riqueza”. Nogueira (1998, p.68) também destaca que este primeiro surto algodoeiro gerou um “afluxo de população de outros pontos da província”, sendo que alguns prosperaram rapidamente e se constituíram em “agentes de renovação” da sociedade itapetiningana.

Porém, a atividade agrícola voltada para o mercado externo, como o caso do algodão, deparava-se com as precárias condições de acessibilidade e meios de transporte da época, além da distância em relação ao porto. Somente em 1895 os trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana alcançaram Itapetininga, mas em um período em que a importância da atividade algodoeira já havia diminuído.

Abuázar (1975) destaca que a chegada da ferrovia acabou “marcando o início de uma nova vida, revolucionando em parte os hábitos, costumes, comércio, imigração, escolas e muitas outras coisas”. Mas mesmo com a chegada do trem, as dificuldades para transportar as mercadorias continuavam, principalmente da estação ferroviária até os seus destinos finais, devido à falta de calçamento e vias precárias:

Mesmo após os benefícios que trouxe o trem, a descarregar diariamente novidades de Europa – porque tudo vinha do exterior – as ruas sem calçamento criavam problemas. Em dias de chuva o carro, a tração animal, ficava atolado no meio da rua; precisavam retirar as mercadorias dali mesmo, coloca-las vez por vez num carrinho de mão até descarregar todo o carro (ABUÁZAR, 1975, p.34).

Aos poucos, diante do crescimento populacional da vila, algumas infraestruturas foram sendo instaladas, trazendo melhorias para a população e consolidando o núcleo urbano como um dos mais importantes da região, não só do ponto de vista econômico como também político⁶⁸. Exemplo disso é evidenciado já no final do Século XIX, quando Itapetininga passou a contar com uma das primeiras escolas normais do interior do estado de São Paulo:

Contribuiu para a escolha de Itapetininga, como sede de uma escola dessas, não só o interesse pessoal manifestado por políticos de projeção, como Peixoto Gomide, que costumavam vir caçar em nossa terra, mas principalmente pelo fato de que, durante a revolta de 1893, os Guedes, de Tatuí, monarquistas, deixaram de ajudar o governo da República, enquanto Fernando Prestes prestou grandes serviços à causa republicana, o que lhe valeu a simpatia, bem como o apoio, do governo, em tudo o que pleiteasse. Daí ter sido criada em Itapetininga a Escola Normal (ABUÁZAR, 1975, p.24).

O prédio onde funcionou esta escola ficou pronto no início do Século XX, quando várias outras infraestruturas foram sendo instaladas na cidade. Neste contexto, Abuázar (1975) destacou a criação de uma empresa de eletricidade, inaugurada em 1912, bem como a instalação de parte da rede de água e esgoto, além das primeiras linhas telefônicas. A chegada desse conjunto de infraestruturas, principalmente a ferrovia, modificou de forma significativa a cidade de Itapetininga, influenciando no processo de expansão territorial urbana.

⁶⁸ Observa-se que a questão política teve peso fundamental em várias decisões tomadas ao longo da história em Itapetininga. Enquanto num primeiro momento os ideais republicanos favoreceram o município, posteriormente, com o Golpe de 1930, muitos afirmam que houve prejuízos em decorrência de “entraves políticos impostos por Getúlio Vargas com a vitória golpista sobre Júlio Prestes” (TAVARES, 1993, p.73).

4.3.2. Expansão territorial urbana em Itapetininga: dispersão e discontinuidades territoriais

Ao observarmos a planta urbana de Itapetininga, o aspecto que mais se destaca é a considerável dispersão da área urbana de forma territorialmente descontínua (Figura 53). Há uma dispersão mais expressiva no sentido leste-oeste, sendo que alguns bairros da cidade, por exemplo, estão localizados a mais de sete quilômetros da área central.

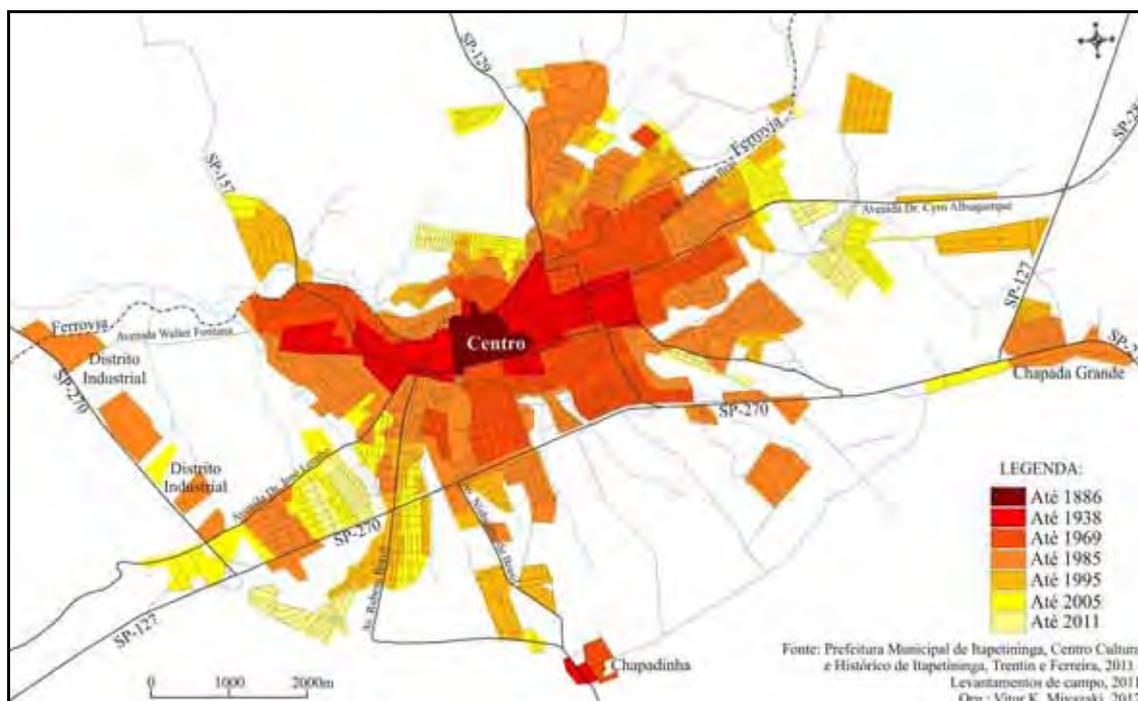


Figura 53 – Itapetininga: expansão territorial urbana (1886-2011).

Se considerarmos a evolução da expansão territorial urbana em Itapetininga, é possível observar que desde o início do Século XX a cidade já começava a apresentar uma forma urbana mais dispersa especificamente no sentido leste – oeste. Até o final do Século XIX a área urbana estava restrita ao espigão compreendido entre os ribeirões dos Cavalos e do Taboãozinho (conforme apresentado na figura 51), apresentando ainda uma configuração mais compacta e territorialmente contínua.

Porém, no período seguinte, entre 1886 e 1938, observa-se uma expansão considerável tanto para leste quanto para oeste, praticamente acompanhando o traçado da ferrovia, que foi implantada em 1895. A linha férrea que passou a atender Itapetininga constituía-se no ramal ferroviário de Itararé, ligado à Estrada de Ferro

Sorocabana, que partia de Boituva em direção ao Estado do Paraná. Dada a importância deste sistema de transporte para a época, a expansão territorial da cidade foi influenciada, uma vez que em muitos casos priorizava-se a proximidade da ferrovia.

Ainda neste intervalo, nota-se que a área urbana não havia, ainda, superado os limites da ferrovia ao norte. Embora não tenhamos tido acesso à documentação que aborde a questão do título e propriedade das terras e os possíveis interesses por parte desses proprietários, muitos consideram que a expansão urbana não avançou ao norte em decorrência das condições topográficas com declividades acentuadas que, de certa forma, limitavam a ocupação urbana, em um período em que os interesses imobiliários não eram tão intensos. Além disso, o traçado da ferrovia é paralelo ao percurso do Ribeirão dos Cavalos, sendo que ambos, além de se constituírem em barreiras geográficas, por muito tempo representavam “barreiras psicológicas”⁶⁹ que, de certa forma, exerciam o papel de obstáculos à expansão da cidade.

De 1938 a 1969 a cidade manteve a expansão no eixo estruturado no sentido leste-oeste, com maior destaque para leste, em direção ao planalto situado no interflúvio entre os ribeirões dos Cavalos e do Taboãozinho, que se amplia territorialmente à medida que se afasta da área central. Além deste eixo, é possível notar o avanço expressivo da malha urbana em direção às rodovias, como no caso da SP-270. A partir desse período, o incremento do padrão rodoviário em detrimento do ferroviário trouxe repercussões significativas para a expansão territorial urbana. Já em 1934 foi fundado o Departamento de Estradas de Rodagem em Itapetininga (NOGUEIRA, 2005, p.215) e, a partir daí, muitas estradas passaram a ser construídas ou pavimentadas. Na década de 1950, por exemplo, a Rodovia Raposo Tavares (SP-270) foi pavimentada⁷⁰, constituindo-se em importante via de ligação com Sorocaba, São Paulo e o oeste do estado. Ainda na mesma década, foram construídas e/ou pavimentadas outras vias importantes, tais como as rodovias Prof. Francisco da Silva Pontes (SP-127) – ligação

⁶⁹ Na perspectiva apresentada por Sposito (1983, p.83), quando considera que “para os habitantes do meio urbano, estradas de ferro, de rodagem ou mesmo rios constituem-se além de barreiras geográficas, devido as dificuldades causadas para a circulação e automóveis e pessoas, também falsas barreiras psicológicas, se assim podemos denominá-las. É comum ouvir-se falar das áreas localizadas além dos obstáculos, como “do lado de lá do rio”, “do outro lado da linha”, “depois da estrada”, etc.”.

⁷⁰ Agradecemos ao Engenheiro Alfredo Moreira de Souza Neto, Diretor do Divisão Regional 2 (Itapetininga) do Departamento de Estradas de Rodagem – DER/SP, pelas informações sobre a construção e pavimentação das rodovias.

para o sul do estado, Aristides da Costa Barros (SP-157) – ligação com Guareí, e Antonio Romano Schincariol (SP-127) – ligação ao norte, com Tatuí.

Esta lógica do transporte rodoviário orientou o processo de expansão territorial nas décadas seguintes, a partir da implantação de loteamentos cada vez mais distantes em áreas territorialmente descontínuas. Ainda observando a figura 53, fica evidente a associação da expansão territorial urbana das últimas décadas com as principais vias que dão acesso à cidade, como a Avenida Cyro Albuquerque, a leste, a Avenida José Lembo, a sudoeste, as avenidas Rubens Brasil e Nishimbo do Brasil, ao sul, além das rodovias SP-270, SP-157 e SP-129.

Em Itapetininga a dispersão territorial ao longo dos eixos viários chama atenção, uma vez que em alguns casos a malha urbana passa a se configurar de forma linear, com residências ou empreendimentos instalados nas margens das avenidas e rodovias, sem nenhuma outra ocupação ou ruas que permitam o acesso ao fundo. As figuras a seguir ilustram três casos desse tipo.



Figura 54 – Ocupação urbana ao longo do eixo da Avenida Dr. José Lembo. Fonte: Google, 2012.



Figura 55 – Ocupação urbana ao longo do eixo do prolongamento da Avenida Dr. José Lembo e da Estrada Velha do Porto. Fonte: Google, 2012.



Figura 56 – Ocupação urbana ao longo do eixo da Avenida Dr. Cyro Albuquerque. Fonte: Google, 2012.



Figura 57 – Ocupação urbana ao longo do eixo da Rua Francisco Weiss Júnior. Fonte: Google, 2012.

Portanto, a ocupação ao longo da Avenida José Lembo, da Estrada Velha do Porto, da Rua Francisco Weiss Júnior e da Avenida Dr. Cyro Albuquerque são apenas exemplos da forma desordenada em que a expansão urbana ocorreu em Itapetininga, na qual a ocupação se deu apenas e exclusivamente ao longo das vias, impedindo ou restringindo as possibilidades de acesso às outras áreas. Nas ocupações urbanas ao longo da Estrada Velha do Porto e da Rua Francisco Weiss Júnior, por exemplo, não há abertura para a construção futura de vias que possam eventualmente partir da via atual e possibilitar o acesso às demais áreas.

Com a expansão territorial intensificada a partir das décadas de 1970 e 1980, a área urbana da sede do município passou a avançar em direção a duas outras áreas que já se constituíam em núcleos urbanos isolados: o bairro da Chapadinha, ao sul, e o bairro da Chapada Grande, a leste. A integração sem uma efetiva continuidade territorial destas áreas urbanas com o núcleo principal contribuiu ainda mais para a configuração da atual forma urbana. Somente a título de exemplo, em 2001 foi instituída uma zona de expansão urbana localizada no bairro Chapada Grande por meio de uma área com mais de 422 mil m², ampliando ainda mais o perímetro urbano e as possibilidades para a dispersão.

Assim, o poder público tem contribuído para a dispersão territorial, tanto por meio de instrumentos legais, como no caso da ampliação do perímetro urbano, quanto através da construção de conjuntos habitacionais em áreas mais afastadas e, em muitos casos, territorialmente descontínuas, como veremos mais adiante.

É também a neste período que a população urbana passou a aumentar com mais intensidade (tabela). A partir da década de 1960, por exemplo, é possível observar aumentos mais expressivos dos habitantes da área urbana, com um acréscimo de quase 13 mil habitantes no período 1960-1970, aumento superior a 20 mil habitantes entre 1970-1980 e crescimento de quase 25 mil habitantes entre 1980-1991, superando 110 mil no ano 2000.

Tabela 9 – Itapetininga: evolução da população urbana e rural

Pop.	1907	1910	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Urb.	-	-	13856	18530	30403	43182	63403	88146	112137	131050
Rur.	-	-	20887	19791	17337	20424	20978	16986	13422	13327
Tot.	17792	20169	34743	38321	47800	63606	84381	105132	125559	144377

Fonte: IBGE, 2010. Org.: Miyazaki, 2011. *Obs.: A população urbana dos anos de 1940 e 1950 engloba também a população suburbana, categoria existente nos levantamentos daquele período.

Com o aumento populacional verificado a partir deste período, houve também um crescimento territorial da área urbana. Dessa forma, foi a partir da constituição das novas áreas destinadas tanto para o uso residencial quanto industrial, como trataremos com mais detalhes nos itens a seguir, que o tecido urbano de Itapetininga passa a constituir a forma atual, caracterizada pela dispersão e pelas descontinuidades territoriais.

4.3.3. A localização industrial e sua relação com a expansão urbana em Itapetininga

Como vimos, com a construção do ramal ferroviário de Itararé, Itapetininga passou a contar com uma importante via de transporte e comunicação ainda no final do Século XIX. No que se refere à produção industrial, por exemplo, a chegada da ferrovia ampliou a possibilidade de transporte de insumos e da produção. Desde o final do Século XIX algumas fábricas já se faziam presentes no município de Itapetininga, mas a atividade industrial passou a se desenvolver com maior expressividade nas primeiras décadas do Século XX, intensificando-se a partir da década de 1950.

Segundo Vichnewski (2004), a região de Itapetininga passou a se constituir em um grande produtor de algodão na década de 1920, sendo que naquele momento, diferentemente de outras experiências do passado, essa atividade contava com o transporte ferroviário como aliado. Como exemplo, na década de 1930, Francisco Matarazzo instalou em Itapetininga uma fábrica de beneficiamento de algodão, localizada estrategicamente nas margens da ferrovia, próxima à estação.

As novas indústrias [a partir do início do século XX], mais modernas pelo seu sistema construtivo mais avançado, suas máquinas maiores e ágeis, foram instaladas próximas aos centros urbanos, pela disponibilidade de mão-de-obra, de mercado consumidor e pela implantação da malha ferroviária. Não dependiam mais dos cursos d'águas para gerarem energia; muitas já utilizavam a energia a vapor e algumas iniciaram o uso da energia elétrica. A inserção dessas indústrias no espaço foi condicionada pela linha de trem, que contornava a cidade, e os terrenos, próximos à linha, eram mais baratos e de dimensões superiores (VICHNEWSKI, 2004, p.48).

Neste ponto temos um aspecto importante da relação entre localização industrial e constituição da estrutura urbana. Antes da chegada da ferrovia e das máquinas e equipamentos modernos, as fábricas “estavam localizadas junto a áreas produtoras de matéria-prima e com situação quase sempre definida pela existência de curso d’água” (SAIA, 1989, p.157, apud VICHNEWSKI, 2004), como no caso da Tecelagem São Luiz, já mencionada anteriormente na cidade de Itu. Posteriormente, diante de um “padrão tecnológico determinado pelas energias transformadas (vapor e elétrica), as indústrias se distanciaram dos rios, aproximando-se dos leitos das ferrovias, gerando uma morfologia urbana diferente daquelas da primeira fase” (VICHNEWSKI, 2004, p.48).

Ainda no que se refere à localização do caso específico da unidade fabril da Matarazzo em Itapetininga, Vichenwski (2004, p.107) afirma que a sua implantação “ocorreu no limite da divisão entre o centro e o bairro periférico”, como em muitas outras cidades paulistas:

Isso se explica pelo fato de a linha férrea se localizar, geralmente, nesse limite, que tem maior abundância em área desocupada; por ser menos urbanizado, seus terrenos são de baixo valor. Tudo isso implica na escolha da área a ser instalada a indústria: o baixo preço e a facilidade para o carregamento de matéria-prima e o escoamento da produção, pela locomotiva. (VICHNEWSKI, 2004, p.107).

Outra fábrica que se destacou neste período foi a Tecelagem Dona Rosa S.A. inaugurada em 1943 e também localizada na área central da cidade, a poucas quadras da ferrovia. Além destas empresas, Itapetininga contava naquele momento com algumas pequenas fábricas, como olarias e serrarias, não havendo ainda um desenvolvimento industrial tão significativo. Nas margens da ferrovia, por exemplo, com exceção das instalações da fábrica da Matarazzo, hoje já desativada, não houve outras construções tão expressivas que abrigaram a atividade industrial. Itapetininga possui uma especificidade em relação à atividade agrícola neste período, uma vez que não houve no município o desenvolvimento do cultivo do café, pois, assim como Sorocaba, suas terras eram impróprias para tal cultura. Por isso, as lavouras de algodão tiveram um peso maior e impactaram de forma mais expressiva a economia local e regional.

A atividade industrial passou a se intensificar na segunda metade do Século XX, porém, sustentado em outra modalidade de transporte, com o desenvolvimento do sistema rodoviário que suplantou o ferroviário. A importância da produção agrícola do município permaneceu atrelada ao desenvolvimento da atividade industrial. A partir das décadas de

1970 e 1980, empresas como a Nisshinbo do Brasil, Duratex, Ultifétil, Céu Azul Alimentos, Citrovita, Santo André Alimentos, Sulamericana Cadernos, MGA Moveleira, 3M, Acumuladores Moura, entre outros, instalaram-se em Itapetininga, atuando em diversos setores, tais como o alimentício, o têxtil, o madeireiro, o de papel e celulose e outros.

O poder público municipal, a partir de um discurso que associa a industrialização como um fator fundamental para o desenvolvimento de Itapetininga, tem incentivado a instalação de novas unidades produtivas no município. Utilizando-se da relativa proximidade da capital do Estado, de aproximadamente 160 quilômetros, bem como das infraestruturas de circulação e transporte, como o caso das rodovias duplicadas, o município tem buscado atrair empresas que estão deixando a região metropolitana à procura de novas áreas no estado. Apenas a título de exemplo, a prefeitura municipal tem divulgado o município por meio de *outdoors* nas margens de rodovias que partem da capital paulista, como a SP-280 – Rodovia Presidente Castelo Branco (Figura 58).



Figura 58 – *Outdoor* localizado na Rodovia Presidente Castelo Branco divulgando os incentivos à indústria do município de Itapetininga. Fonte: Miyazaki, 2010.

Mesmo diante dessas estratégias, a chegada de novas empresas tem sido tímida quando comparado, por exemplo, ao caso de Itu, com exceção das indústrias que atuam no setor moveleiro, que têm sido atraídas a partir da implementação de política pública para a criação de um polo moveleiro no município.

Em linhas gerais, as empresas até então existentes, por estarem atreladas a um novo padrão de circulação, estão instaladas nas proximidades das principais

rodovias que cortam a cidade, principalmente ao longo da SP-270 (Rodovia Raposo Tavares), onde, inclusive, está localizado o distrito industrial do município. Segundo o Plano Diretor do Município de Itapetininga⁷¹, existem outras três áreas especificamente destinadas ao uso industrial, além do distrito industrial, sendo todas localizadas nas margens das rodovias SP-270 e SP-127.

Portanto, se em um primeiro momento a atividade industrial esteve atrelada à proximidade com a ferrovia, a partir da segunda metade do Século XX passou a se vincular com as vias rodoviárias e, assim, influenciando na constituição da forma urbana atual, uma vez que a localização industrial contribuiu para a expansão e dispersão territorial da área urbana.

Algumas unidades produtivas do distrito industrial estão localizadas de quatro a cinco quilômetros de distância do centro da cidade, tendo a rodovia (SP-270) como principal via de ligação. No caso dessa área industrial, chama atenção a descontinuidade territorial em relação ao núcleo principal, com destaque para extensas áreas utilizadas por atividade agrícola dentro do perímetro urbano (Figura 59).



Figura 59 – Áreas com uso agrícola entre o distrito industrial e o núcleo urbano principal. Fonte: Google, 2012.

Esta localização das atividades industriais não tem suscitado uma expansão territorial contínua em direção ao tecido urbano principal, tanto que as propriedades com utilização agrícola permanecem há muito tempo com este uso, sem nenhum indício

⁷¹ Lei Complementar nº19 de 18 de janeiro de 2007.

da atuação direta, por exemplo, de incorporadores imobiliários nesta porção da cidade. Por outro lado, embora não tenhamos conseguido levantar quem são os proprietários destas áreas, é possível supor que os mesmos estejam estrategicamente reservando tais imóveis para investimentos imobiliários futuros, mesmo mantendo a agricultura como atividade predominante.

Assim, até o momento estas áreas não despertaram muito interesse dos novos investimentos imobiliários, tanto por conta da falta de vias de acesso, quanto pela proximidade com os estabelecimentos industriais e os bairros populares de baixa renda. Nos últimos anos, por exemplo, foram concluídas as obras de pavimentação da Avenida Walter Fontana, como uma via alternativa de acesso do distrito industrial ao centro da cidade. Neste ponto em específico tem se verificado algumas transformações no sentido da intensificação da ocupação ao longo da via, como no caso da expansão da unidade da Duratex, ainda no trecho do distrito industrial.

Diferentemente de Itu, em Itapetininga a atividade industrial não tem contribuído de modo tão intenso na dispersão territorial urbana. Por outro lado, os loteamentos para uso residencial, tanto aqueles voltados para a população de baixa renda quanto de alta renda, têm impactado de maneira mais expressiva na expansão territorial urbana, como trataremos a seguir.

4.3.4. Os espaços residenciais e a dispersão urbana

Assim como em Itu, o processo de expansão territorial urbana em decorrência das áreas residenciais voltadas para a população de baixa renda tem contribuído ainda mais para a dispersão urbana em Itapetininga.

Os conjuntos habitacionais, por exemplo, foram implantados em áreas afastadas do centro da cidade, inclusive a partir de loteamentos territorialmente descontínuos em relação à malha urbana principal. Se observarmos a localização dos conjuntos habitacionais instalados a partir da década de 1990, bem como os bairros onde estão sendo ou serão construídos os novos empreendimentos populares (Figura 60), é possível observar que os mesmos concentram-se ao longo de um arco que contorna a área central de oeste para leste, passando pelo norte.

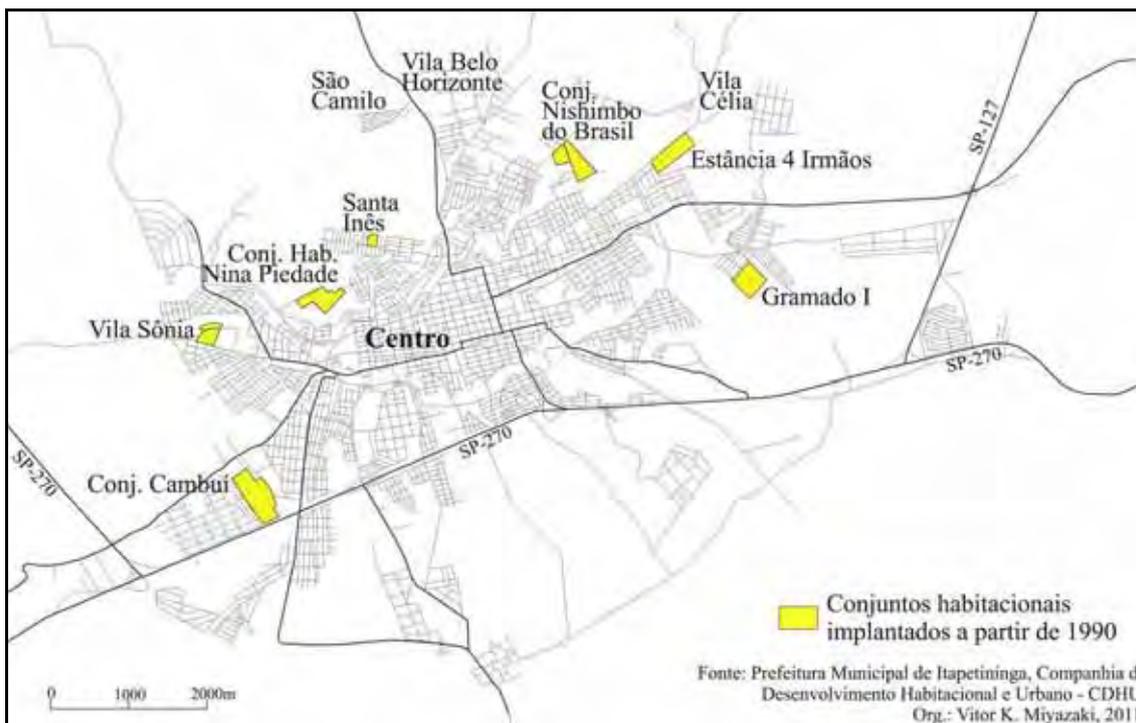


Figura 60 – Itapetininga: localização dos conjuntos habitacionais implantados e dos bairros que ainda receberão novos empreendimentos populares.

Esses empreendimentos populares englobam desde conjuntos implantados por políticas do governo estadual, por meio da Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano – CDHU, quanto por ações do governo federal, como nos casos do Programa de Arrendamento Residencial – PAR e do Programa Minha Casa, Minha Vida – PMCMV.

Com parte destes projetos se procurou atender também a população que reside em áreas de risco ou em condições precárias. Apesar do IBGE considerar que Itapetininga não possui aglomerados subnormais, durante os levantamentos de campo foi possível constatar a existência de habitações em condições precárias em algumas áreas periféricas da cidade, como nos casos da Vila Palmeira e Vila Prado (Figuras 61 e 62).



Figura 61 – Vista parcial da Vila Palmeira. Fonte: Miyazaki, 2011.



Figura 62 – Vista parcial da Vila Prado. Fonte: Miyazaki, 2011.

Entre os principais conjuntos habitacionais construídos recentemente e outros ainda em implantação, destacam-se o Residencial Cambuí, com 500 unidades já entregues pelo Programa de Arrendamento Residencial; o Residencial Gramado I, com 359 unidades pelo Programa Minha Casa Minha Vida; um conjunto habitacional vertical na Vila Sônia, com 200 apartamentos, pela Secretaria Estadual de Habitação; e mais 200 unidades habitacionais na Vila Célia, também pelo governo do estado.

Os outros conjuntos de menor dimensão em implantação ou previstos para os próximos anos também estão localizados em bairros distantes da área central, como o Jardim São Camilo e a Vila Belo Horizonte. Não obtivemos os dados de déficit habitacional no município, mas de acordo com informações da prefeitura, o Programa Minha Casa Minha Vida teve mais de cinco mil cadastros realizados em 2010.

Se os conjuntos populares estão concentrados nos setores oeste, norte e leste, por outro lado, os loteamentos de médio e alto padrão, bem como os novos empreendimentos imobiliários estão localizados nos setores sul e leste da cidade. São justamente esses setores da cidade que apresentam os valores mais elevados no que se refere à renda média dos responsáveis pelo domicílio, juntamente com as áreas centrais (Figura 63).

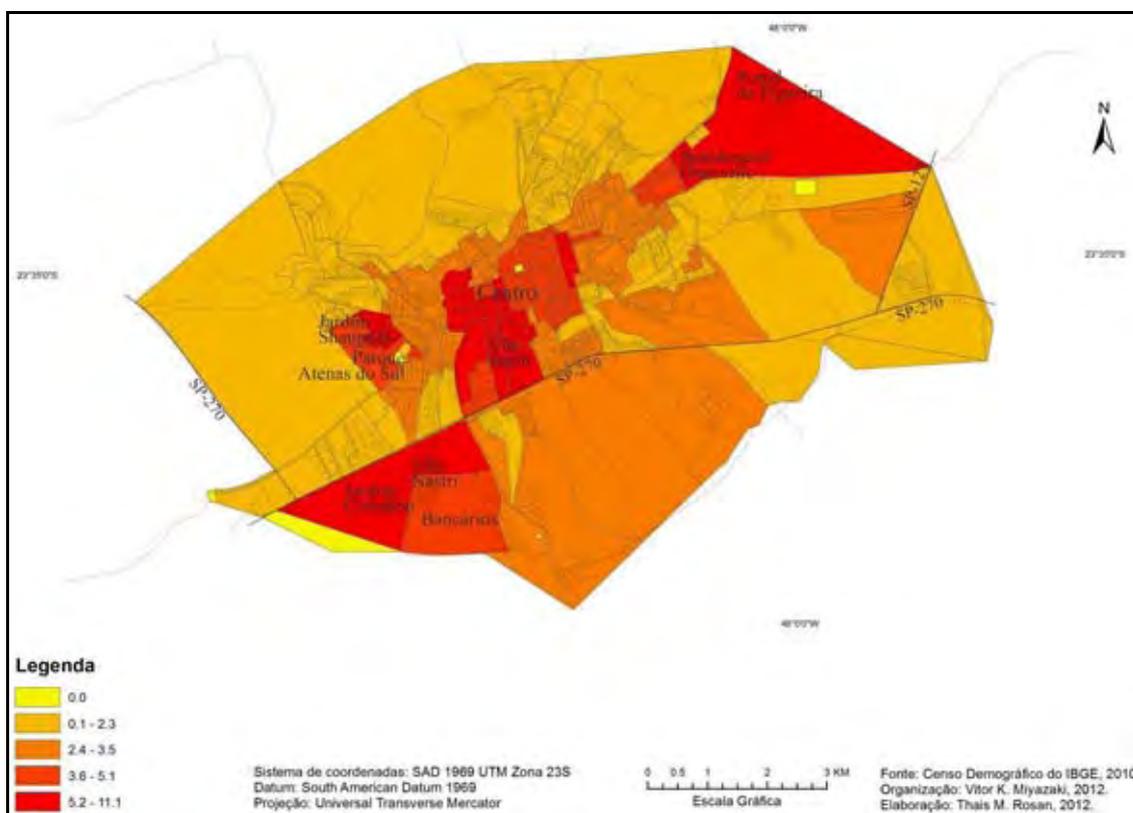


Figura 63 – Itapetininga: renda média do responsável pelo domicílio por salários mínimos segundo os setores censitários - 2010

Os setores que compreendem o centro da cidade e alguns bairros do entorno, como a Vila Barth, apresentam renda média elevada. Trata-se de bairros mais antigos, já ocupados pela população de alta renda há mais tempo. A partir da década de 1980 novas áreas da cidade passaram a concentrar também a população de renda mais elevada, como nos casos do Jardim Shangrila e Parque Atenas do Sul, a oeste do centro.

Já a partir da década de 1990 surgiram duas novas áreas voltadas para a população de alta renda: a primeira, a nordeste do centro da cidade, que compreende o Residencial Ouroville, que se constitui no primeiro loteamento fechado de Itapetininga⁷². Esse espaço residencial fechado foi implantado a partir das perspectivas de valorização imobiliária neste setor da cidade, onde foi construído, ainda na década de 1980, a Praça dos Três Poderes, para onde foram transferidos o paço municipal e o fórum. Também nesta área da cidade está localizado o empreendimento Portal da Figueira que, na realidade, constitui-se em um loteamento de chácaras.



Figura 64 - Portaria do Residencial Ouroville.
Fonte: Miyazaki, 2010.



Figura 65 – Praça dos Três Poderes. Fonte:
Miyazaki, 2010.

Já os setores de alta renda localizados a sudoeste do centro da cidade compreendem o Jardim Colombo e a Vila Nastri, popularmente conhecidos como bairro dos bancários, constituídos a partir da década de 1990. Nos últimos anos esta área foi escolhida para a implantação de um empreendimento imobiliário de alto padrão, denominado Residencial Spazio Verde Itapetininga. Trata-se de um espaço residencial fechado de 345.000m², com 400 lotes que variam de 340 a 600 m², implantado nas margens de um lago já existente na área, o qual tem sido explorado como um dos

⁷² Os loteamentos fechados foram instituídos em Itapetininga por meio da Lei nº 3.822 de 11 de março de 1996.

atrativos. O empreendimento é uma iniciativa da Aiello Urbanismo, com sede em Bauru-SP.



Figura 66 – Vista da Vila Nasti ou “bairro dos Bancários”. Fonte: Miyazaki, 2011.



Figura 67 – Portaria em obras do Residencial Spazio Verde. Fonte: Barros, 2011.

Outras áreas da cidade também têm recebido novos empreendimentos imobiliários, como é o caso do setor leste (Figura 68). Um dos loteamentos desta área constitui-se no Condomínio Nov'Itália, que está sendo lançado por uma empresa de capital local, a Franciosi Imóveis. Segundo os projetos e o material de divulgação do empreendimento, o loteamento englobará um conjunto de edifícios para uso residencial, além de lotes para uso comercial.

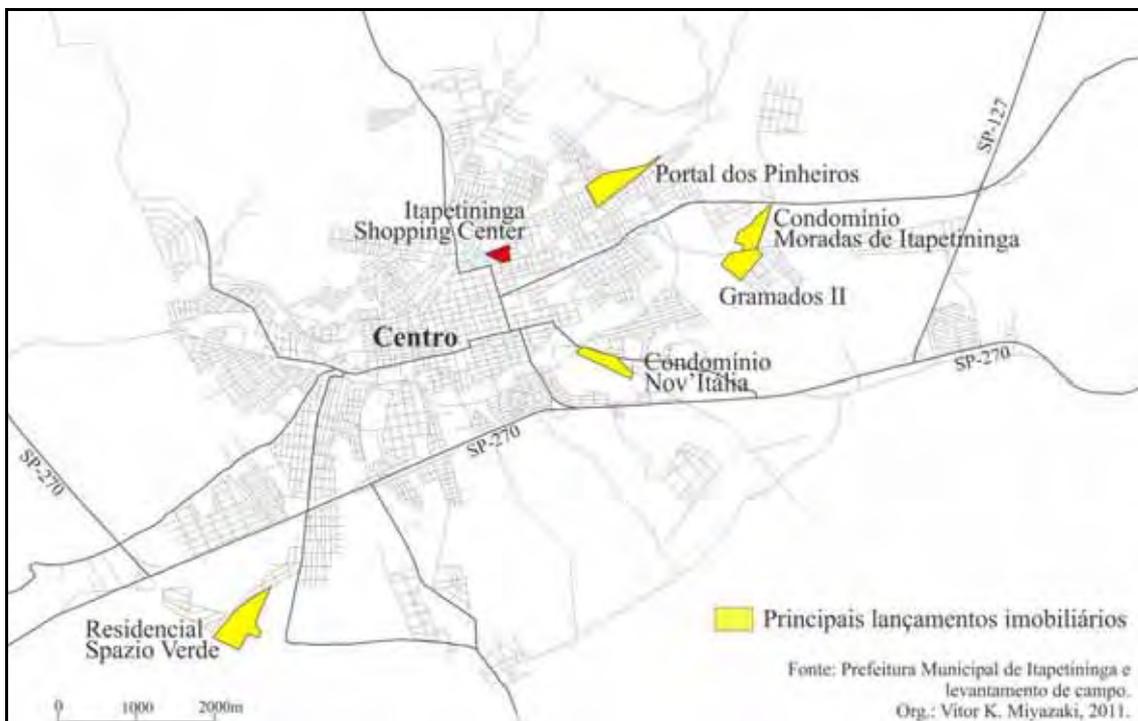


Figura 68 – Itapetininga: localização dos principais lançamentos imobiliários, 2011.

Ainda no setor leste foi lançado também o loteamento Gramados II, com 354 lotes que variam de 175 a 371m². O empreendimento é uma iniciativa da empresa GSP, sediada em Ourinhos-SP, mas com atuação em diversas cidades dos estados de São Paulo, Goiás, Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina.

Ao lado do loteamento Gramados II, a empresa Rodobens Negócios Imobiliários implantou o Condomínio Moradas de Itapetininga, com 706 unidades habitacionais de 40,47 e 51,03m² que se trata de um espaço residencial fechado popular.

Por fim, ainda no setor leste, outro espaço residencial fechado está sendo implantado na cidade, denominado Portal dos Pinheiros, com 341 lotes de 322,50m². A NS Construtora, pertencente ao Grupo Rezek, responsável pelo loteamento, tem explorado a proximidade com o *shopping center* da cidade como um dos atrativos do empreendimento.

Em linhas gerais, observa-se que tanto os conjuntos habitacionais quanto os demais loteamentos contribuíram, num primeiro momento, para a configuração de áreas urbanas dispersas e territorialmente descontínuas. Já nos últimos anos, alguns desses empreendimentos têm procurado ocupar os vazios urbanos que caracterizam essa dispersão, mas, contudo, não tem alterado o padrão de descontinuidade que caracteriza a forma urbana.

4.3.5. Os espaços de consumo em Itapetininga e a relação com a dispersão

As atividades comerciais e de serviços em Itapetininga estão concentradas na área central, incluindo seu centro histórico e seu entorno imediato, com prolongamento para leste em direção ao único *shopping center* e a rodoviária, ao longo da Avenida Dr. Virgílio de Resende e da Rua Padre Albuquerque (Figura 69). Em um segundo nível, há certa concentração de estabelecimentos de comércio e serviços ao longo da Rua Dr. José Almeida Carvalho, mais a leste, em direção à Praça dos Três Poderes, onde estão localizados o Paço Municipal e o Fórum.

Já a oeste da área central há um conjunto expressivo de estabelecimentos de comércio e serviços ao longo da Avenida Padre Antônio Brunetti, mas com menor expressividade quando comparado com o centro principal.

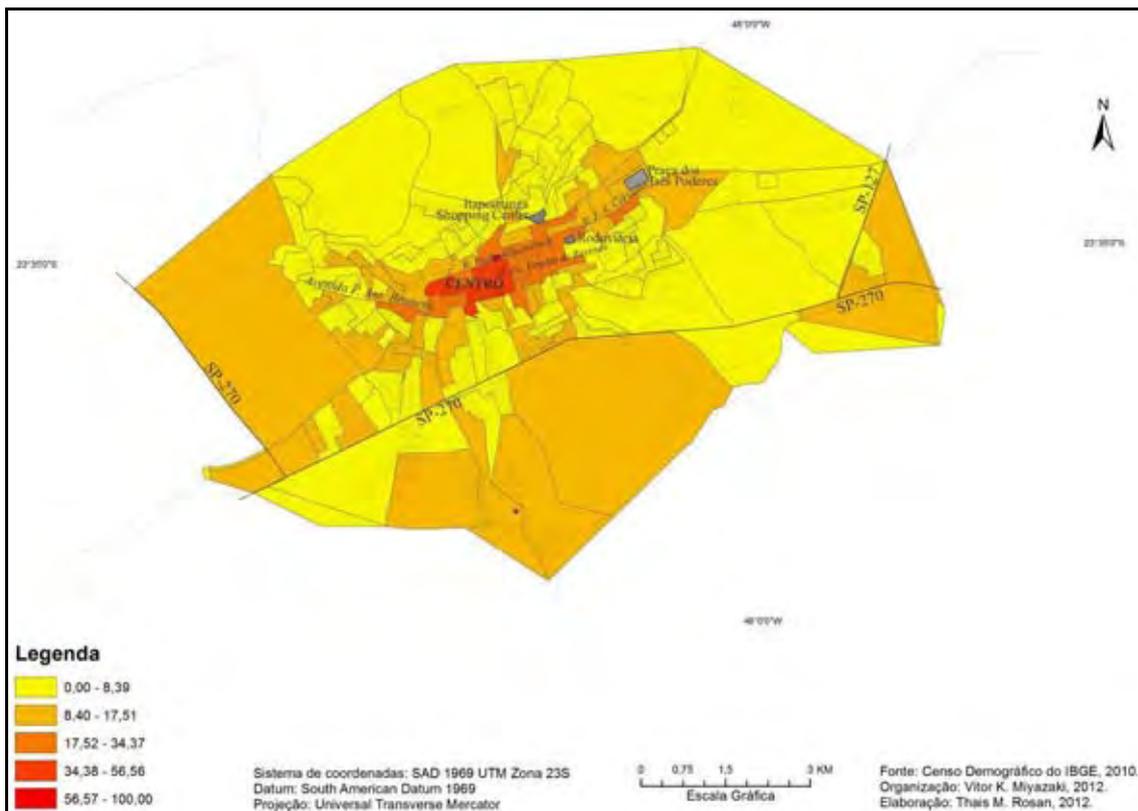


Figura 69 – Itapetininga: percentual de estabelecimentos de outras finalidades sobre o total de endereços urbanos – 2010.

A área central, principalmente nas proximidades do centro histórico, é caracterizada por ruas estreitas, tanto para os veículos quanto para os pedestres (Figuras 70 e 71), ocasionando problemas ligados à circulação e estacionamento.



Figura 70 – Rua Monsenhor Soares, área central de Itapetininga. Fonte: Miyazaki, 2011.

Figura 71 – Rua Lopes de Oliveira, área central de Itapetininga. Fonte: Miyazaki, 2011.

O poder público municipal reconhece que a área central não comporta os fluxos gerados pela atual concentração de atividades de comércio e serviços, tanto que já transferiu o paço municipal e o fórum para a Praça dos Três Poderes, como já mencionado anteriormente.

Mesmo assim, a área central ainda continua mantendo forte centralidade, concentrando grande parte dos estabelecimentos. Se considerarmos, por exemplo, as agências bancárias, todas elas estão localizadas na área central, tendo apenas alguns caixas eletrônicos distribuídos por outras áreas da cidade, como em supermercados, rodoviária ou no *shopping*.

Além disso, o Itapetininga Shopping Center, o único *shopping* da cidade, está localizado próximo à área central. Esse empreendimento foi inaugurado em 2002, a partir de iniciativa de empresa de capital local, hoje com 17 mil m² de área bruta locável, com 1.000 vagas de estacionamento, contando com lojas âncoras como o Extra Hipermercados, Lojas Americanas, Marisa, Centauro, entre outros.

Entre o centro principal e o *shopping*, há certa continuidade no que se refere à predominância dos estabelecimentos de comércio e serviços, especialmente ao longo das principais vias de circulação.

Mas mesmo com a presença do *shopping* nas proximidades, a área central permanece exercendo forte centralidade, inclusive abrigando e recebendo novos estabelecimentos que, geralmente, procuram se instalar no ou próximo aos *shoppings centers*. A título de exemplo, a rede de *fast-food* Habib's inaugurou recentemente uma unidade no centro da cidade.



Figura 72 – Unidade da rede de *fast-food* Habib's, no centro de Itapetininga. Fonte: Miyazaki, 2011.



Figura 73 – Vista parcial do Itapetininga Shopping Center. Fonte: Miyazaki, 2011.

Além disso, três dos principais supermercados⁷³ estão localizados no centro da cidade, sendo duas unidades Pão de Mel, pertencentes à Rede Ricoy de Supermercados e um estabelecimento da Rede Cofesa de supermercados, ambas de atuação regional.

A leste da área central, nas proximidades do terminal rodoviário, estão localizadas outros cinco estabelecimentos, sendo uma unidade do Hipermercado Extra, junto ao *shopping*, uma unidade do Supermercado Politel (rede local), uma unidade Pão de Mel Supermercados, além de duas unidades dos Supermercados Dia (rede internacional). Já a oeste da área central, ao longo e nas proximidades da Avenida Padre Antonio Brunetti, estão situados mais três supermercados, sendo uma unidade dos Supermercados Dia e duas unidades do Pão de Mel Supermercados.

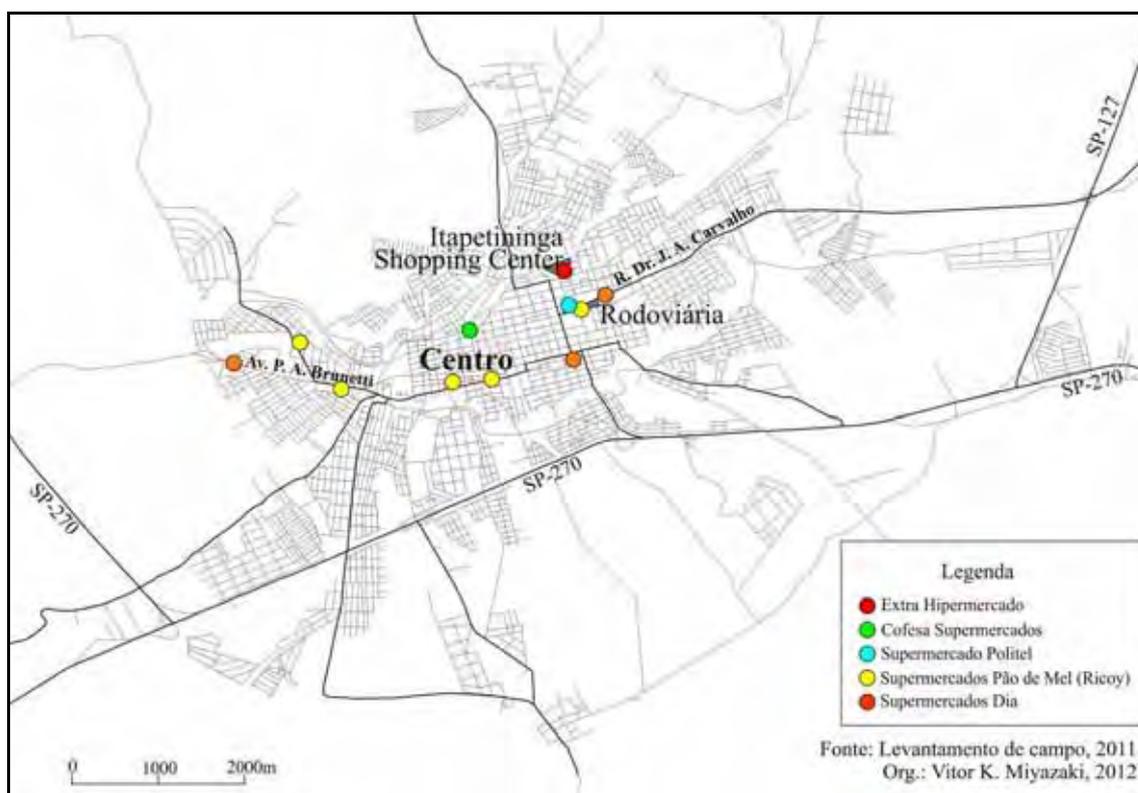


Figura 74 – Itapetininga: localização dos principais supermercados – 2011.

⁷³ Consideramos neste conjunto os estabelecimentos com mais de dez caixas ou que fazem parte de redes regionais ou nacionais.

Doa mesmo modo que a área central tem se destacado em relação à concentração dos espaços de consumo, a localização dos estabelecimentos de saúde também reforça o papel do centro. Para ilustrar esse aspecto, a figura 75 a seguir apresenta o número de estabelecimentos de saúde por setores censitários.

A concentração dos estabelecimentos de saúde na área central da cidade é ainda maior em relação aos de comércio e serviços. Além do centro principal, tais estabelecimentos estão localizados nos setores limítrofes ao centro, mas em direção ao *shopping* e à rodoviária.

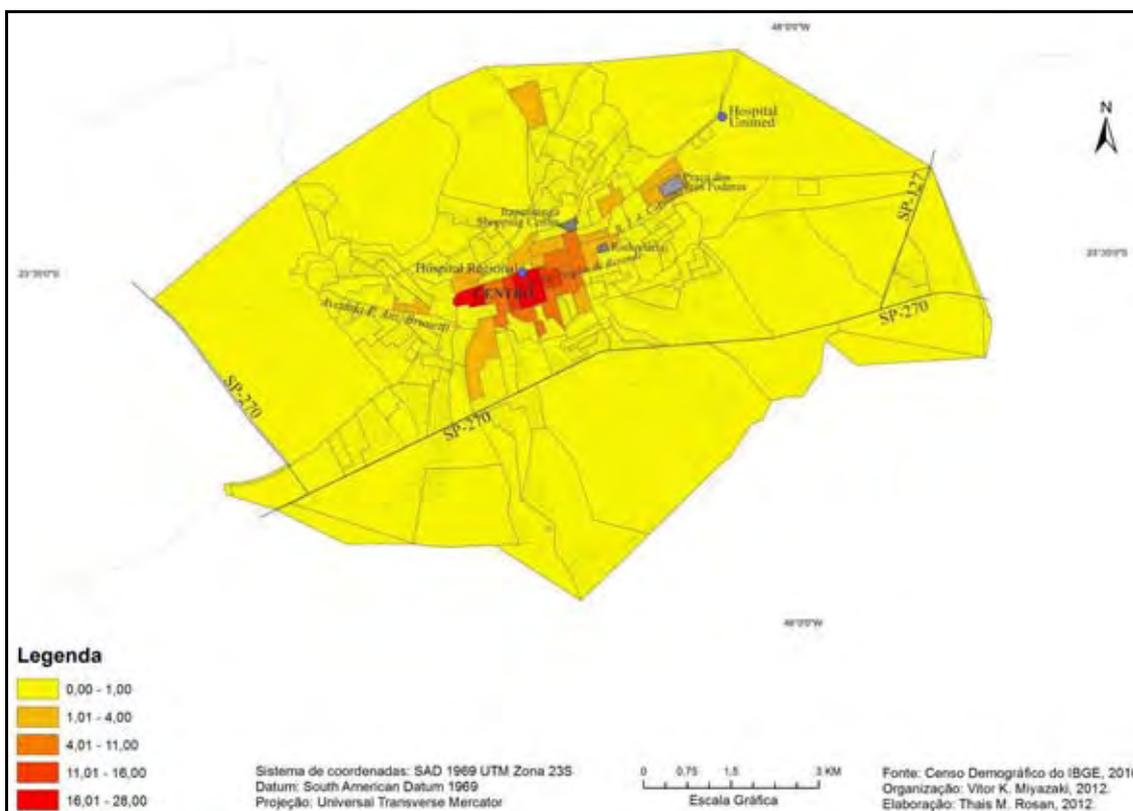


Figura 75 – Itapetininga: setores censitários com maior número de estabelecimentos de saúde – 2010.

Dessa forma, considerando-se tanto a localização dos principais supermercados, do *shopping*, dos estabelecimentos de saúde, bem como dos setores cujo percentual de estabelecimentos não residenciais é mais expressivo, observamos uma concentração significativa do comércio e serviços na área central principal e seu entorno imediato, com destaque para leste, na direção da rodoviária, e para oeste, no eixo da Avenida Padre Brunetti. Sendo assim, enquanto a forma urbana de Itapetininga

é territorialmente dispersa, os principais estabelecimentos comerciais e de serviços encontram-se concentrados no centro e suas imediações.

Os bairros periféricos também possuem algumas unidades de comércio e serviços, porém, de forma limitada, geralmente para anteder as demandas dos próprios bairros, como pequenos mercados, bares, postos de saúde, entre outros. Apesar da presença destes estabelecimentos nos bairros, não se verifica nenhuma concentração que aponte tendências no sentido de constituição de subcentros. Assim, caso a população da periferia necessite de algum bem ou serviço mais específico, torna-se inevitável o deslocamento até o centro da cidade.

Um exemplo nesse sentido constitui-se no conjunto habitacional Estância Quatro Irmãos, localizado no setor nordeste da cidade (figura 76), a quase cinco quilômetros do centro. Trata-se de um conjunto com alta densidade demográfica, porém, sem nenhum tipo de estabelecimento de comércio ou serviços no bairro ou mesmo nas proximidades.

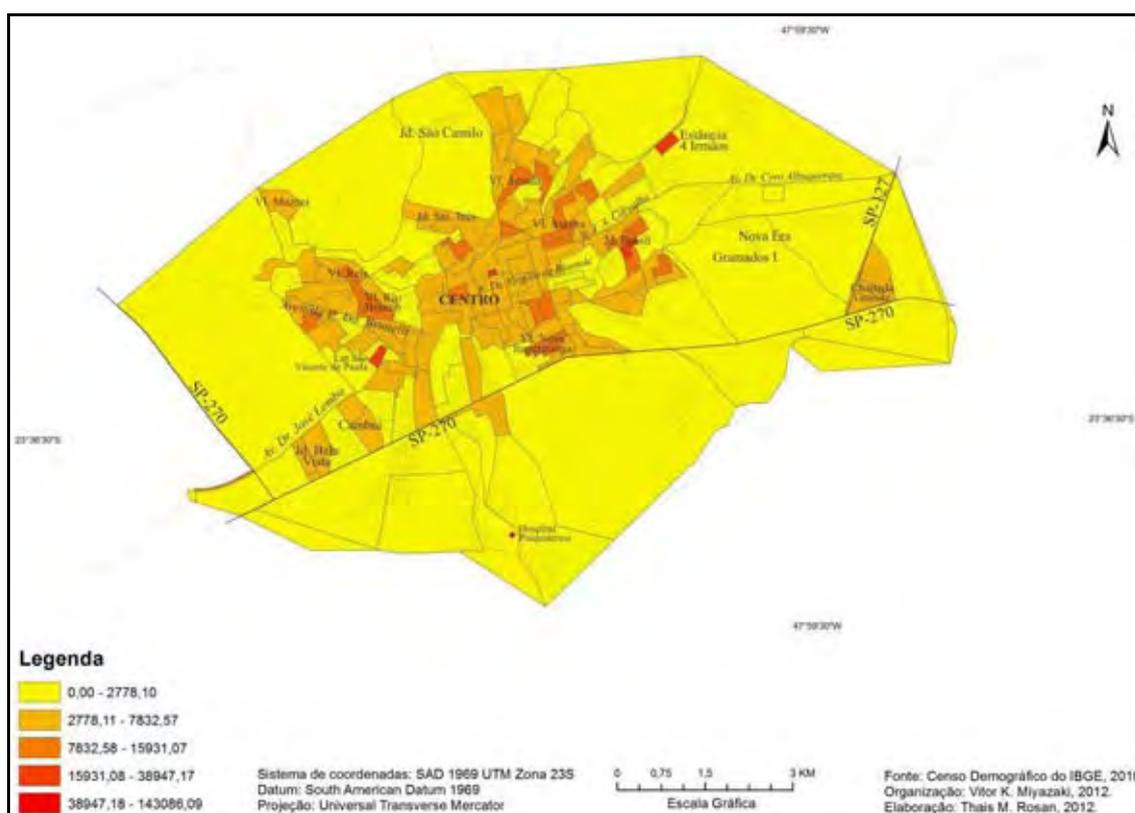


Figura 76 – Itapetininga: densidade demográfica por setores censitários – 2010.

Os setores que apresentam as maiores densidades demográficas estão distribuídos por diferentes áreas da cidade, dentro de um raio que varia entre três e

quatro quilômetros da área central. Nesse contexto, destacam-se os setores correspondentes aos bairros Jardim Brasil, Vila Aurora, Vila Nova Itapetininga, Vila Rio Branco, Residencial Cambuí, entre outros.

No entanto, cabe ressaltar que muitos outros bairros e loteamentos da cidade podem apresentar densidades demográficas muito mais elevadas, mas não aparecem no mapa devido às características dos setores censitários periféricos nos quais estão localizados, referente à grande extensão territorial. O setor censitário 116, por exemplo, que abrange o loteamento Nova Era, o Conjunto Habitacional Gramados I (figura 77) e o Condomínio Moradas de Itapetininga, possui grande dimensão territorial, sendo grande parte da área caracterizada pela ausência de ocupação urbana. A predominância destas áreas acaba resultando em baixa densidade demográfica, mesmo quando o setor compreende bairros densamente ocupados. Esta é também a situação verificada no setor censitário 111, que compreende ampla área predominantemente rural onde está situado o Jardim São Camilo (Figura 78), densamente ocupado.



Figura 77 – Vista parcial do Conjunto Habitacional Gramados I, característico de alta densidade de ocupação. Fonte: Miyazaki, 2011.



Figura 78 – Contraste entre a ocupação do Jardim São Camilo e as áreas rurais do entorno. Fonte: Miyazaki, 2011.

Além disso, esses bairros localizados nesses setores periféricos da cidade estão passando por um aumento da densidade de ocupação, pois apresentam os maiores números de edificações em construção, conforme a figura 79.

As áreas localizadas nos setores leste apresentam os maiores números de edificações em construção, justamente onde estão sendo construídos os novos conjuntos habitacionais da cidade, bem como os novos loteamentos populares. Da mesma forma, nos setores localizados ao norte o elevado número de edificações em construção está associado aos novos conjuntos habitacionais dos bairros Santa Inês e São Camilo.

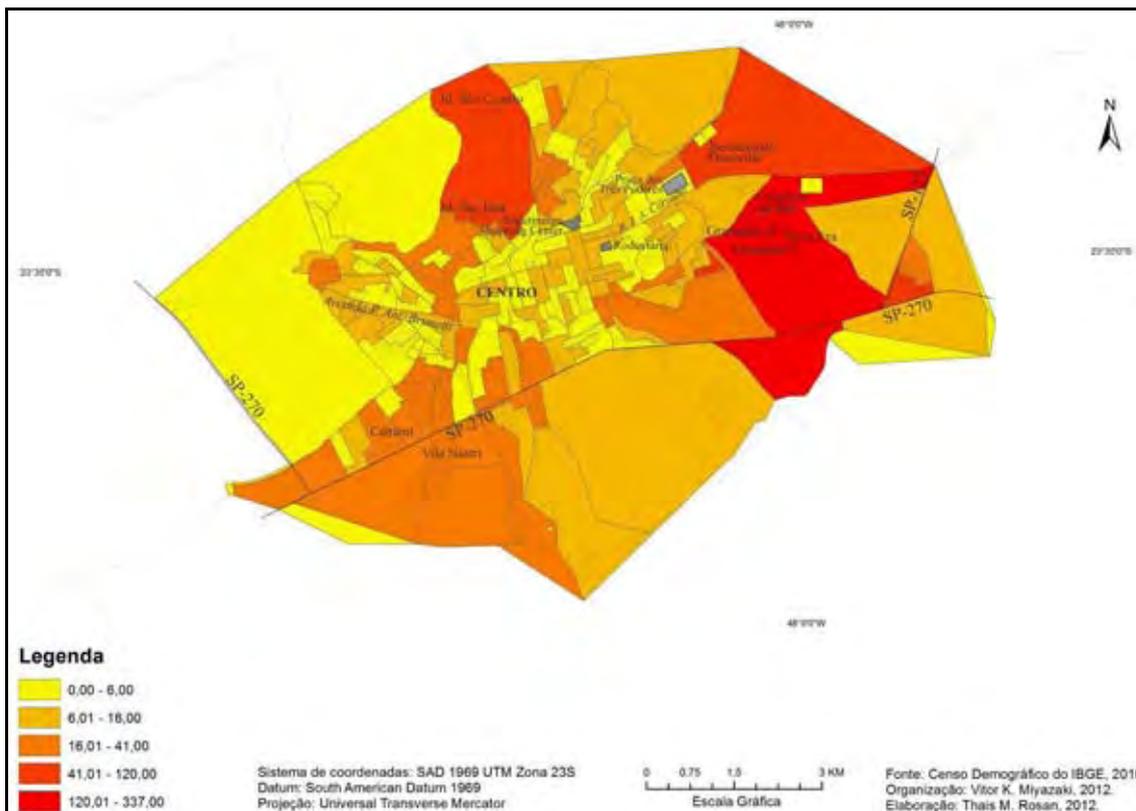


Figura 79 – Itapetininga: número de edificações em construção por setores censitários – 2010

Em um segundo patamar, destacam-se os setores localizados a sudoeste da cidade, onde predominam as edificações em construção ligadas aos empreendimentos de alto padrão. Também neste sentido, o setor que compreende o Residencial Ouroville, também ligado a edificações de alto padrão, apresenta número expressivo no setor nordeste da cidade.

Portanto, considerando-se as tendências de expansão e intensificação da ocupação nos setores periféricos da cidade, onde estão sendo lançados os novos empreendimentos imobiliários, tem-se um cenário que aponta para um aumento da densidade nestas áreas. No entanto, ao mesmo tempo em que essas áreas territorialmente dispersas e descontínuas vêm passando por um crescimento, os principais estabelecimentos de comércio e serviços continuam concentrados no centro da cidade. Assim, mesmo diante dessa forma caracterizada pela dispersão e pela significativa distância de alguns bairros em relação ao centro, não se verifica a constituição de subcentros, o que reforça que a população necessita deslocar-se até a área central.

4.3.6. Especificidades: dispersão e as discontinuidades territoriais

Vimos que a forma urbana de Itapetininga é caracterizada pela dispersão e pelas discontinuidades territoriais. Essa dispersão teve início na década de 1970, intensificando-se nas décadas seguintes. O município de Itapetininga possui grande dimensão territorial e sua sede está relativamente distante das sedes dos municípios vizinhos. Diante disso, apesar da dispersão territorial urbana, Itapetininga não apresenta tendências à constituição de aglomeração urbana.

Nesse processo de expansão, a área urbana principal, da sede do município, acabou incorporando a sede de dois bairros rurais, embora não haja continuidade territorial: Chapadinha e Chapada Grande. Ambas apresentavam concentração de casas e algumas atividades comerciais, embora não se constituíssem em distritos. Atualmente, apesar de estarem integradas ao perímetro urbano, a associação destas áreas com o antigo bairro rural ainda permanece. A título de exemplo, um loteamento localizado no bairro Chapada Grande, apesar de ter denominação própria (Jardim Monte Santo), é muito mais conhecido pelo nome do antigo bairro rural.

Ainda no que se refere à dispersão territorial, vimos também que este processo não foi acompanhado pela desconcentração das atividades de comércio e serviços, ainda localizadas no centro e seu entorno. Essa característica acaba demandando constantes deslocamentos por distâncias significativamente grandes para uma cidade do porte de Itapetininga. Como exemplos, podemos citar os casos da Vila Célia, localizado a mais de cinco quilômetros do centro, distância relativamente considerável, e a bairro Chapada Grande, cuja distância em relação à área central da cidade é de aproximadamente sete quilômetros.

Essa situação demanda um serviço de transporte público eficiente que atenda a demanda da população. No entanto, nem todos os bairros localizados nas áreas periféricas de Itapetininga contam com atendimento do transporte público, conforme a figura 80. No setor oeste, por exemplo, a Vila Alves não era atendida pelo sistema de transporte público em 2010. Assim como esta, a Vila Salém também não possuía esse serviço, mesmo estando localizado em área relativamente próxima ao centro e apresentando continuidade territorial.

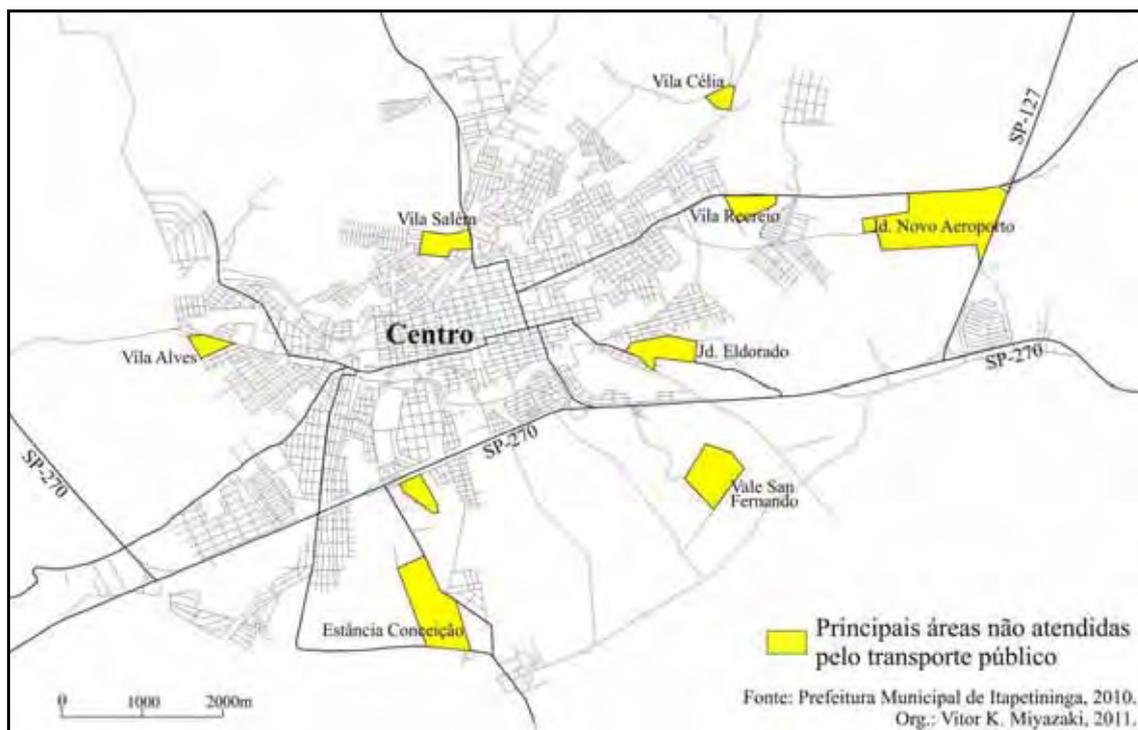


Figura 80 – Itapetininga: principais áreas periféricas não atendidas pelo transporte público – 2010.

No outro extremo, bairros como a Vila Célia, Vila Recreio e Jardim Novo Aeroporto que, como vimos anteriormente, abrigam uma população de baixa renda, estão localizados em áreas distantes do centro e não eram atendidos pelo transporte público. Nestes casos, além da distância, estes bairros estão territorialmente descontínuos em relação ao tecido urbano principal, o que dificulta ainda mais o acesso ao centro e as demais áreas da cidade quando a população se desloca, por exemplo, a pé, tanto no que se refere às condições de segurança quanto em relação à infraestrutura (ausência ou precariedade de calçadas, iluminação pública etc.).

A área urbana mais consolidada, próxima ao centro da cidade, também pode passar por modificações significativas nos próximos anos. Isto porque a prefeitura municipal estabeleceu convênio com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT para a retirada da linha férrea da cidade, com a construção de um anel ferroviário que contornará a área urbana. Esse projeto de transposição da ferrovia já se encontra em processo de licitação e, segundo a prefeitura municipal, essa obra eliminará os acidentes de trânsito e possibilitará maior integração dos bairros. Já para as áreas onde está situado o atual leito ferroviário ainda não há um projeto definido, mas segundo a prefeitura municipal será priorizado um sistema de transporte para facilitar a circulação pela cidade. Com certeza a obra poderá gerar fortes impactos no mercado

imobiliário, com a valorização das áreas que margeiam o atual leito ferroviário. Atualmente, alguns empreendimentos já estão situados nas margens da ferrovia, tais como o Itapetininga Shopping e o loteamento fechado Portal dos Pinheiros.

Outro aspecto que cabe ser mencionado é a pouca expressividade do processo de verticalização em Itapetininga (Figura 81).



Figura 81 – Itapetininga: vista da área central da cidade, com pouca expressividade do processo de verticalização. Fonte: Miyazaki, 2010.

A própria área central, onde geralmente predomina a verticalização, apresenta poucos edifícios. Isso implica em baixa densidade populacional na área central, frente às poucas possibilidades de ocupação, incentivando-se ainda mais a dispersão das áreas residenciais.

Essa dispersão territorial que caracteriza a área urbana de Itapetininga foi possibilitada pelo próprio poder público. Um dos mecanismos que proporcionou essa dispersão foi a ampliação territorial do perímetro urbano. Em levantamento realizado junto à Câmara Municipal de Itapetininga, constatamos que em 2004 o perímetro urbano da sede do município contava com uma área de 84.812.316,84 m², por meio da Lei 4.871, de 30 de agosto de 2004. Oito anos depois esta lei foi revogada, ampliando-se o perímetro urbano para 122.626.616,77 m² por meio da Lei nº 5.522, de 20 de janeiro de 2012. Além disso, esta última lei passou a considerar como eixos de expansão urbana as áreas situadas nas margens das rodovias SP-127 (tanto no sentido norte quanto sul) e SP-270 (no sentido oeste), considerando-se uma faixa de 1,5 km e largura por 8 km de extensão. Portanto, até recentemente a legislação municipal tem possibilitado a ampliação da área urbana.

Diferentemente de Itu, os novos empreendimentos imobiliários estão ligados à dinâmica do próprio município, e não à realidade regional. Mesmo assim, o processo de dispersão é expressivo, configurando uma forma urbana caracterizada por irregularidades e descontinuidades, causa e consequência de desigualdades socioespaciais.

4.4. CARAGUATATUBA

Caraguatatuba é a única cidade dentre as escolhidas nesta pesquisa localizada no litoral, o que lhe dá características peculiares, principalmente considerando-se as condições do sítio urbano, uma vez que a área urbana se estende ao longo de uma estreita planície situada entre o mar e a serra. Mas os fatores que mais explicam essa especificidade estão ligados às lógicas e interesses do processo de produção do espaço urbano, principalmente a partir da década de 1970, e o desenvolvimento da atividade turística.

Atualmente, Caraguatatuba possui pouco mais de 100 mil habitantes no município, sendo quase 96% residentes em área urbana. No entanto, a dispersão territorial verificada nas últimas décadas mostra uma área urbana territorialmente extensa e dispersa, com destaque para o grande número de domicílios de uso ocasional, ligados à atividade turística.

4.4.1. Caraguatatuba: origem do núcleo urbano e especificidades do sítio

O único centro urbano situado no litoral analisado nesta pesquisa também tem sua origem no período colonial, uma vez que o processo de povoamento e colonização no Brasil teve início a partir da costa litorânea em direção ao interior, concentrando-se por muito tempo nesta área. Caraguatatuba está situada no Litoral Norte paulista onde, diferentemente do litoral sul, as condições naturais adversas e a resistência dos indígenas não favoreceram a colonização já no início do Século XVI (SILVA, 1975), o que levou a um processo de povoamento tardio.

Dessa forma, o processo de ocupação do Litoral Norte do Estado de São Paulo teve início no final do Século XVI, a partir da fundação de dois núcleos: São Sebastião e Exaltação da Santa Cruz do Salvador de Ubatuba. Posteriormente, essa região passou pela “concessão de várias sesmarias, o estabelecimento de engenhos de açúcar e aguardente e a existência de importantes culturas de fumo e anil” (FRANÇA, 1951, *apud* SILVA, 1975, p.76).

A partir desse momento essa área passou por um aumento da população e extensão do povoamento ao longo da faixa litorânea, levando à fundação da povoação de Santo Antônio de Caraguatatuba, já no Século XVII, por volta do final de 1664 ou início de 1665, por Manuel de Faria Dória, possivelmente um capitão-mor e ouvidor da Capitania de Itanhaém⁷⁴ (CAMPOS, 2000, p.79). Assim, além da ocupação por parte dos europeus ter se iniciado tardiamente no Litoral Norte paulista, a fundação do povoado que deu origem à Caraguatatuba foi posterior ao período de surgimento dos primeiros núcleos urbanos dessa região. Com a competição com os engenhos da Bahia e de Pernambuco, que apresentavam condições mais vantajosas para o desenvolvimento da atividade canavieira, o Litoral Norte paulista passou por um declínio.

No caso específico de Santo Antônio de Caraguatatuba, os historiadores apontam que a vila teve curta existência, tendo desaparecido já no final do Século XVII (CAMPOS, 2000, p.80), ficando conhecida como “vila que desertou, mudando-se os seus moradores para outras partes” (BRUNO, 1957 *apud* SILVA, 1975, p.79). Entre os fatores que levaram a esse acontecimento, Campos (2000) destaca a epidemia, possivelmente de varíola, que vitimou a população, sendo que muitos se dirigiram para as vilas vizinhas. Dessa forma, aos poucos o vilarejo ficou deserto, permanecendo abandonado por muito tempo.

Um novo fôlego para a economia regional só chegou a partir do Século XVIII, com a descoberta do ouro em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, uma vez que os portos de São Sebastião e Ubatuba passaram a articular as áreas de mineração com o exterior. Além disso, Bruno (1957, *apud* SILVA, 1975, p.78) destaca que São Sebastião apresentava progresso comercial também devido à sua posição de porto em ligações com as povoações do Vale do Paraíba. Nesse contexto, as velhas trilhas indígenas eram utilizadas para unir o Vale do Paraíba ao litoral.

Num primeiro momento, a corrida pelas minas no interior contribuíram para um despovoamento do litoral, mas, aos poucos, a população retornou à região, possivelmente seduzida pelos rentáveis negócios a partir das rotas do ouro e diamante que demandavam pelos portos do Litoral Norte (CAMPOS, 2000, p.81). Isso provavelmente

⁷⁴ A questão da fundação da vila que deu origem à atual cidade de Caraguatatuba é alvo de muitas controvérsias, diante da ausência ou desconhecimento de documentos que comprovem detalhes desse fato. Somente a título de exemplo, alguns pesquisadores apontam João Blau, então Capitão Governador da Capitania de Itanhaém, como fundador de Caraguatatuba. O estudo mais recente, realizado por Campos (2000), aponta para outra direção, tendo como fundador Manuel de Faria Dória.

contribuiu para o repovoamento da região, inclusive nas imediações da povoação que daria origem à Caraguatatuba.

Porém, ao mesmo tempo, Silva (1975, p.79) afirma que, com a abertura do caminho novo ligando as áreas de mineração diretamente ao Rio de Janeiro, já no início do Século XVIII, bem como a elevação de São Paulo a vila, o Vale do Paraíba Paulista entrou em declínio com impactos diretos no Litoral Norte. Mas, no caso específico de Santo Antônio de Caraguatatuba, houve uma retomada da povoação, no âmbito das medidas administrativas tomadas por D. Luiz, então Capitão General da Capitania de São Paulo, que buscava o reerguimento da capitania por meio do incentivo à criação de vilas por todo o território. Nesse contexto, uma carta de 27 de setembro de 1770⁷⁵ ordenava ao Comandante do Destacamento da Vila de São Sebastião que “faça erigir uma povoação no Distrito da dita Vila, na paragem chamada Carauatatuba, juntando para ela todos os moradores que puder e fazendo arruar as casas pelo modo que consta do papel”, inclusive definindo o “lugar para Casa da Câmara, cadeia e mais edifícios públicos, visto que já tem Igreja da invocação de Santo Antônio, para a qual fará ajustar um capelão que, ao depois, quando se formar a vila da dita povoação, sirva de pároco dela”.

No entanto, o povoado continuou com poucos habitantes, restando ainda por muitos anos a lembrança de “vila que desertou”. Uma retomada da economia regional foi verificada a partir de meados do Século XVIII, com a pesca à baleia e o cultivo de arroz, mandioca e cana-de-açúcar (SILVA, 1975, p.79). Mas no caso de Caraguatatuba, observou-se uma retomada apenas no Século XIX, quando o café passou a se destacar, tanto no cultivo quanto na exportação. Somente no Século XIX é que houve um crescimento econômico e populacional em Caraguatatuba (SANTOS e CAMPOS, 2000, p.100), principalmente frente ao desenvolvimento do cultivo de café. Neste contexto, Santo Antônio de Caraguatatuba foi elevado à freguesia em 1847, passando a categoria de vila em 1857.

Portanto, a data de fundação de Caraguatatuba remonta ao Século XIX, quando foi elevada a vila, embora já tenha havido ocupação no pequeno povoado de Santo Antônio de Caraguatatuba desde o Século XVII. Muitas formas e traçados do passado colonial já não se fazem presentes na paisagem atual da cidade. Como bem ressaltou Silva (1975,

⁷⁵ Carta de D. Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão, Capitão General da Capitania de São Paulo (DAESP, apud CAMPOS, 2000, p.82).

p.70), “Caraguatatuba possui um núcleo histórico, mas que não apresenta praticamente nenhum vestígio mais do passado, tendo sido totalmente reurbanizado”.

A partir da retomada de Caraguatatuba no Século XIX, na qualidade de vila, que passamos a verificar as raízes das formas urbanas atuais. Segundo Silva (1975, p.76), “Trata-se já, ao contrário do momento anterior, de uma definição duradoura de paisagens de que alguns traços arquitetônicos sobreviveriam”, principalmente em relação ao plano urbano sob a forma de tabuleiro de xadrez, implantado ao longo da planície litorânea situada entre o mar e a serra.

No que se refere às especificidades do sítio urbano de Caraguatatuba, ele se difere dos demais centros urbanos analisados nesta pesquisa pelo fato de ser uma área litorânea. Além disso, o sítio é caracterizado por uma área de planície litorânea, confinada entre o oceano e a Serra do Mar. Podemos apreender suas especificidades a partir da caracterização física do município feita por Silva (2000), ao descrever as formas de relevo do local, compartimentadas em planaltos serranos, escarpas costeiras, depósitos pé-de-serra e planícies costeiras. É neste último compartimento do relevo, onde se desenvolveu a bacia fluvial do Rio Juqueriquerê, que o núcleo urbano de Caraguatatuba teve início. Silva (1975, p.63), por sua vez, caracteriza essa área como “planícies costeiras de sedimentação predominantemente marinha”, associada à “proximidade da Escarpa da Serra do Mar ou de seus prolongamentos” que “condicionou o aparecimento de outras unidades urbanas menores, antigas ou recentes, desde bairros caiçaras⁷⁶ até os balneários atuais, também situadas em planícies costeiras”.

Também ao caracterizar as condições físicas do litoral norte paulista, Silva (1975, p.73) afirma que o sítio urbano de Caraguatatuba, assim como das demais sedes municipais do Litoral Norte do Estado de São Paulo, “é constituído por planícies de sedimentação marinha recente, de um modo geral comprimidas entre a Escarpa da Serra do Mar e o Oceano Atlântico [...] sendo a sucessão de praias o fator predominante na orientação da urbanização”.

Mas para além dessa planície, a ocupação humana avançou para além dessa área, “abrindo espaços até a Serra do Mar e suas encostas médias” (DEUS, 2000, p.26) com o intuito de facilitar o trânsito em direção ao planalto, já no final do Século XIX. Já na

⁷⁶ Vale registrar que o termo caiçara se refere ao tipo étnico resultante da miscigenação de brancos com os indígenas que habitavam a região. Para Silva (1975, p.75), “Mais importante que os traços na paisagem natural foi a contribuição do indígena para a definição do tipo étnico caiçara (também mestiçado com o negro)”, que contribuiu para a permanência de uma bagagem cultural do indígena.

década de 1970, Silva (1975) ressaltou que a ocupação de morros e vertentes já estava se iniciando.

É também a partir de sua elevação à condição de vila que Caraguatatuba passa a ter relevância no contexto regional. A partir deste período é verificada, por exemplo, a discussão sobre um projeto de uma estrada de ferro, em 1882, prevendo uma ligação ferroviária de Minas Gerais até o porto de Caraguatatuba (BITTENCOURT SOBRINHO, 1883, *apud* PAULA e SILVA, 2000, p.179). Apesar da liberação da concessão para a construção da ferrovia pela lei provincial 2798 de 03/10/1882, a obra não foi realizada por falta de recursos.

Logo em seguida, Caraguatatuba passou por um novo período de estagnação, principalmente a partir do início do Século XX. A atividade cafeeira entrou em declínio já no final do Século XIX, quando foram inauguradas as ferrovias que ligavam São Paulo a Santos, e São Paulo ao Rio de Janeiro, contribuindo para a marginalização do Litoral Norte (SILVA, 1975, p.81). Além disso, essa região não recebeu a mão-de-obra imigrante após a abolição da escravatura, prejudicando assim o cultivo do café. Restou na região, por um longo período, a lavoura de subsistência, a pesca e o cultivo da banana. Portanto, o Litoral Norte passou, ao longo de sua história, por uma alternância de economias de subsistência e economias de exportação (SILVA, 1975, p.80), sendo ambas significativas para o contexto regional em cada momento histórico.

Em linhas gerais, a dificuldade de comunicação e circulação acabou isolando o Litoral Norte Paulista por muito tempo. A falta de uma via eficiente de ligação do Litoral Norte ao Planalto fez com que se cogitasse, por exemplo, a construção de uma via férrea, como mencionamos anteriormente, assim como no caso do Litoral Sul, que havia beneficiado muito a cidade de Santos. Mas, como vimos anteriormente, este projeto não foi executado.

Por isso, essa condição marginal do Litoral Norte só foi superada a partir das ligações rodoviárias, inauguradas a partir da década de 1940. Em 1957, por exemplo, foi concluída a obra de pavimentação da Rodovia dos Tamoios (SP-099), interligando Caraguatatuba a São José dos Campos, no Vale do Paraíba. Outro aspecto que alterou a dinâmica regional do Litoral Norte foi a concessão de títulos de estância turística para os

municípios dessa região, sendo que Caraguatatuba passou à categoria de Estância Balneária em 1947⁷⁷.

Portanto, as ligações rodoviárias e o desenvolvimento da atividade turística alteraram significativamente a dinâmica do Litoral Norte paulista, impactando no crescimento das cidades, principalmente na expansão territorial urbana, como veremos a seguir para o caso de Caraguatatuba.

4.4.2. Expansão territorial urbana e as áreas residenciais em Caraguatatuba

A atual configuração territorial da área urbana de Caraguatatuba é resultante de um processo de dispersão recente, principalmente ao longo das praias, uma vez que se trata, em muitos casos, de uma expansão atrelada à atividade turística.

Se observarmos a figura 82, antes da década de 1950 Caraguatatuba se resumia a um conjunto de poucas quadras localizado próximo à foz do ribeirão Santo Antônio, onde hoje está situado o centro da cidade. Garrido (1988, *apud* PADGURSCHI, 2000) aponta que em 1927 a “cidade, mais conhecida como ‘vila’ era apenas uma praça, com duas ruas e um beco, com algumas centenas de habitantes”.

Somente a partir da década de 1950 é que a área urbana de Caraguatatuba passou por uma expansão mais significativa, tanto para leste quanto para oeste, inclusive superando o curso do Ribeirão Santo Antônio. Neste período a presença de rodovias, algumas inclusive já pavimentadas, permitiu uma expansão linear, como é o caso da SP-055 (rodovia Dr. Manuel Hipólito Rego “Rio-Santos”), que margeia a costa litorânea. Neste caso, Silva (1975, p.68) observou, ainda na década de 1970, que a “rodovia estadual que demanda São Sebastião está aglutinando em torno de si a vida urbana em desenvolvimento, principalmente junto do entroncamento rodoviário: São Sebastião, São José dos Campos, Caraguatatuba e Ubatuba”.

⁷⁷ O município de Caraguatatuba foi reconhecido como Estância Balneária pela Lei n° 38, de 30 de novembro de 1947.

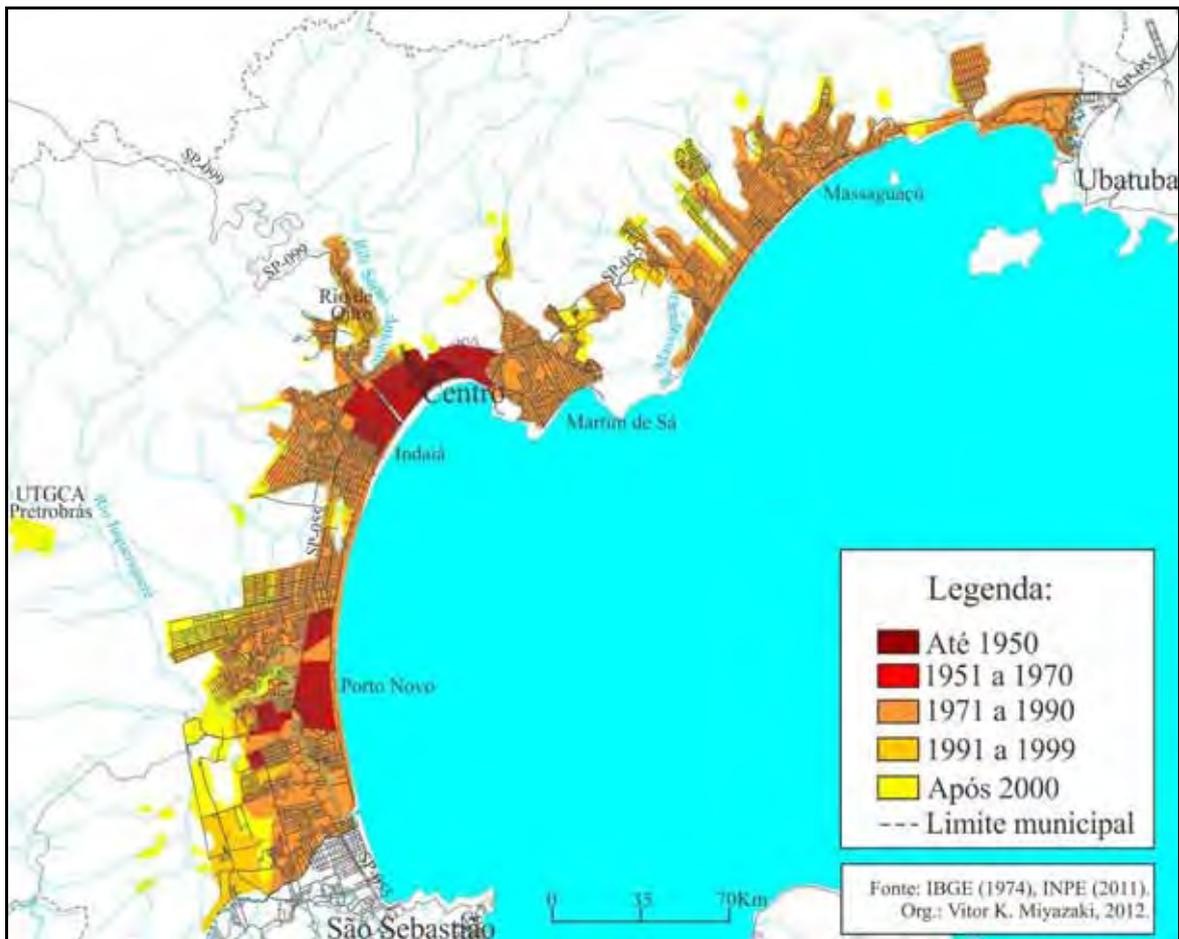


Figura 82 – Caraguatatuba: evolução da expansão territorial urbana

Também neste período, o bairro Porto Novo, localizado ao sul do município de Caraguatatuba, passou por um processo de expansão territorial, mas naquele momento ainda não apresentava continuidade territorial com a área urbana da sede. O bairro do Porto Novo se desenvolveu a partir da atividade portuária que atendia as demandas da Fazenda São Sebastião, principalmente para a exportação de frutas. Esta fazenda era popularmente conhecida como “Fazenda dos Ingleses” e teve papel importante para o contexto econômico de Caraguatatuba e do Litoral Norte. Esse empreendimento teve início em 1927, com a aquisição de 4.020 alqueires de terras no município de Caraguatatuba pelo grupo Lancashire, sediado em Londres. Paula (2000) destaca que as terras dessa fazenda se estendiam por ampla área de planície que, naquela época, era caracterizada por brejos e densa mata. Posteriormente, com o desmatamento da área, trabalhos de drenagem e abertura de estradas, o grupo desenvolveu a fruticultura na fazenda, especializando-se na produção de banana e citros.

A fazenda investiu em infraestrutura para escoar sua produção, incluindo um porto na foz do Rio Juqueriquerê, além da construção de uma linha ferroviária interligando a fazenda ao porto. Foi a partir das atividades desse porto que o bairro Porto Novo se desenvolveu.

Ao observarmos o mapa de expansão, nota-se que, mesmo antes da década de 1970, o bairro Porto Novo já havia passado por um processo de expansão territorial, assim como o núcleo urbano da sede do município. Mas foi só a partir da década de 1970 que esse crescimento, tanto por parte do bairro Porto Novo quanto pelo núcleo principal, levou a uma junção dessas duas áreas urbanas, com uma maior consolidação verificada na década de 1990.

Mas cabe ressaltar que no final da década de 1960, mais especificamente em 1967, ocorreu em Caraguatatuba uma catástrofe natural, quando uma grande quantidade de precipitação atingiu o município. Cruz (1974) analisou cartas sinóticas e constatou que as condições da circulação atmosféricas contribuíram para a formação de nuvens pesadas e instáveis que ocasionaram elevados índices de precipitação que, por sua vez, causou grandes escorregamentos na serra que atingiram a cidade. Santos et al. (2000) descrevem que grandes quantidades de lama foram transportadas da serra em direção ao mar, devastando tudo que se encontrava no percurso. Com esse desastre, várias áreas da cidade de Caraguatatuba foram devastadas e estima-se em cerca de 400 o número de casas destruídas ou cobertas pela lama, deixando aproximadamente três mil pessoas desabrigadas e um número desconhecido de mortos e desaparecidos.

A dimensão desse desastre impactou significativamente na área urbana de Caraguatatuba, uma vez que várias quadras e bairros foram destruídos. É preciso considerar esse episódio para se analisar a evolução do tecido urbano naquele período, pois alguns bairros já existentes antes de 1967⁷⁸, principalmente aqueles localizados próximos à Rodovia SP-099, como o Rio de Ouro e o Caputera, foram reconstruídos ao longo de anos.

A partir de 1970 passou a se verificar uma intensificação do processo de expansão territorial urbana, porém, dentro das possibilidades que as condições naturais apresentavam. Silva (1975, p.68), por exemplo, fez uma caracterização da área urbana de

⁷⁸ Silva (1975, p.68) destaca que no “‘médio curso’ do Rio Santo Antônio havia, até antes da catástrofe de 1967, uma ocupação do solo com pequenas culturas nos terrenos de aluvião assim como olarias. A urbanização nesse trecho do vale organizou-se ao longo da rodovia estadual com alguns serviços e residências de moradores de rendas médias e baixas”.

Caraguatatuba na década de 1970 abordando os limites naturais à expansão, tanto os cursos d'água (ribeirão da Lagoa a sudoeste) quanto o relevo (maciço do Jaraguá, a oeste, com 645 metros de altitude a 3,5 quilômetros do mar).

Já nos setores localizados ao norte a ocupação urbana teve início a partir da década de 1970, nas proximidades do bairro Massaguaçu. Trata-se de uma expansão que ocorreu a partir do desenvolvimento da atividade turística por meio de residências de veraneio, de uso ocasional. Vimos anteriormente, na tabela 7, que Caraguatatuba apresenta elevado número de domicílios de uso ocasional, alcançando mais de 43% do total do município.

Considerando-se esses dados de número de domicílios de uso ocasional, do Censo Demográfico do IBGE de 2010, foi elaborada a figura 83.

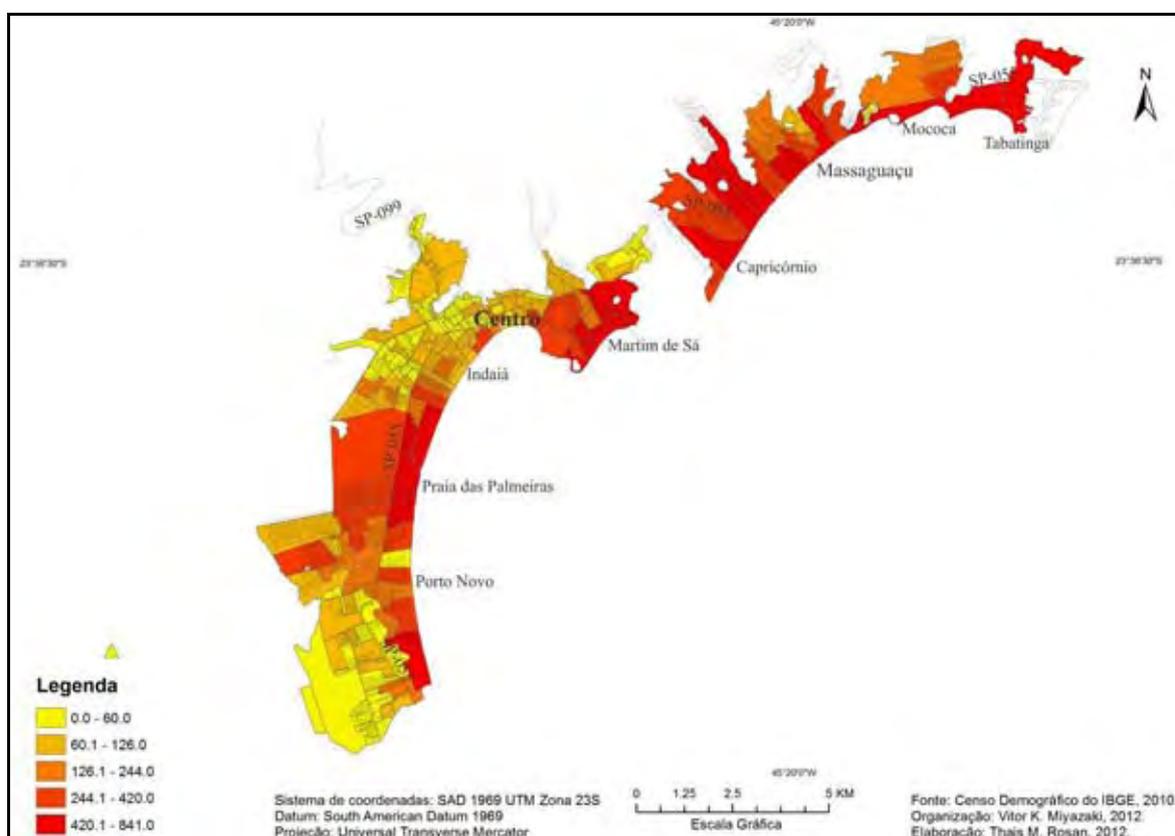


Figura 83 – Caraguatatuba: número de domicílios de uso ocasional por setores censitários – 2010

Ainda na década de 1970, Silva (1975) mostrou que a expansão urbana já se iniciava, embora em ritmo mais lento, por meio das residências de veraneio construídas próximas às praias. Para o autor:

é uma característica da cidade de Caraguatatuba, as residências de veraneio aparecem em toda a extensão da cidade, independentemente das condições sociais e econômicas da população caracterizando esse núcleo urbano como dependendo, ao mesmo tempo, do ‘turismo de massa’ e do ‘turismo de elite’, principalmente do primeiro (SILVA, 1975, p.69).

É possível notar uma alta concentração dos domicílios de uso ocasional nos setores localizados ao norte, ao longo das praias de Capricórnio, Massaguaçu, Mococa e Tabatinga, até o limite com o município de Ubatuba.

Ainda no que se refere ao número de domicílios de uso ocasional, destacam-se também o bairro Martim de Sá (próximo ao centro), os setores próximos à praia das Palmeiras, além de uma área ao sul do bairro Porto Novo.

Já os domicílios ocupados pela população residente em Caraguatatuba predominam na área central e em seu entorno. É interessante observar que os domicílios de uso ocasional prevalecem ao longo do litoral, priorizando-se a vista ou proximidade das praias. Já nos setores localizados mais distantes da costa o número de domicílios de uso ocasional diminui, uma vez que nestas áreas predominam as residências ocupadas pelos moradores de Caraguatatuba. Isso fica evidente tanto nos setores próximos ao centro, como em Indaiá e Martim de Sá, quanto nas áreas localizadas no bairro Porto Novo.

Portanto, nota-se que a expansão territorial que ocasionou uma dispersão da área urbana em Caraguatatuba ocorreu após a década de 1970, já atrelada à demanda da atividade turística no município. Se observarmos os dados demográficos (Tabela 10), o acréscimo populacional neste período também fica evidente.

Tabela 10 – Caraguatatuba: evolução da população urbana e rural

Pop.	1907	1910	1912	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Urb.	-	-	-	1841	1615	4665	13121	33215	52729	75251	96673
Rur.	-	-	-	2862	3732	5164	1952	587	149	3670	4167
Tot.	3421	3562	3659	4703	5327	9819	15073	33802	52878	78921	100840

Fonte: IBGE, 2010. Org.: Miyazaki, 2011. Obs.: A população urbana de 1940 e 1950 incluem a população suburbana, categoria existente nos levantamentos daqueles períodos.

Diferentemente das outras cidades analisadas nesta pesquisa, Caraguatatuba não possuía expressividade na rede urbana, nem mesmo se destacava na dimensão demográfica até a década de 1980. Em 1940 o município de Caraguatatuba possuía menos de cinco mil habitantes, quando a população urbana não chegava a dois mil.

Foi somente a partir da década de 1970 que Caraguatatuba passou por um acréscimo populacional mais intenso, no âmbito do desenvolvimento da atividade turística no município. De 1970 para 1980, por exemplo, o aumento da população urbana foi superior a 20 mil habitantes. Nas décadas seguintes, quando a atividade turística se consolidou, manteve-se um acréscimo de aproximadamente 20 mil habitantes a cada intervalo censitário.

Embora a população de Caraguatatuba tenha alcançado aproximadamente 100 mil habitantes no último levantamento censitário (2010), é preciso considerar também a população flutuante, comum em municípios de forte função turística. Segundo a projeção realizada pela Fundação Seade junto à Secretaria de Energia, Recursos Hídricos e Saneamento, em 2007 Caraguatatuba apresentava uma população flutuante de 107.425 pessoas nos períodos de alta temporada. Somado à população fixa, que em 2007 era de 88.815 habitantes, tem-se um montante de quase 200 mil pessoas no município.

A expansão territorial para atender tanto o crescimento demográfico quanto essa população flutuante ocorreu ao longo da costa, dada a especificidade das condições do relevo, bem como da atividade turística em Caraguatatuba, ligada à exploração das praias. Em estudo realizado na década de 1970, Silva (1975, p.68) mencionou que no Litoral Norte a expansão urbana apresentava “tendência principal em desenvolver-se ao longo das praias”, considerando-se tanto as condições do sítio urbano quanto o surgimento dos primeiros balneários e a disposição das principais vias de circulação. Essa dispersão levou à constituição de uma forte tendência à aglomeração, uma vez que a área urbana de Caraguatatuba alcançou as de Ubatuba, ao norte, e de São Sebastião, ao sul.

Nesse contexto de expansão territorial urbana, a população de mais alta renda pôde escolher as melhores áreas, tanto do ponto de vista topográfico quanto em relação à proximidade das praias.

Por outro lado, à população de baixa renda ou aquelas efetivamente residentes na cidade restaram as áreas mais distantes da praia ou aquelas com condições topográficas menos favoráveis. Se considerarmos a espacialização dos dados de renda média do responsável pelo domicílio (Figura 84), essa desigualdade socioespacial se evidencia considerando-se a localização e as condições topográficas.

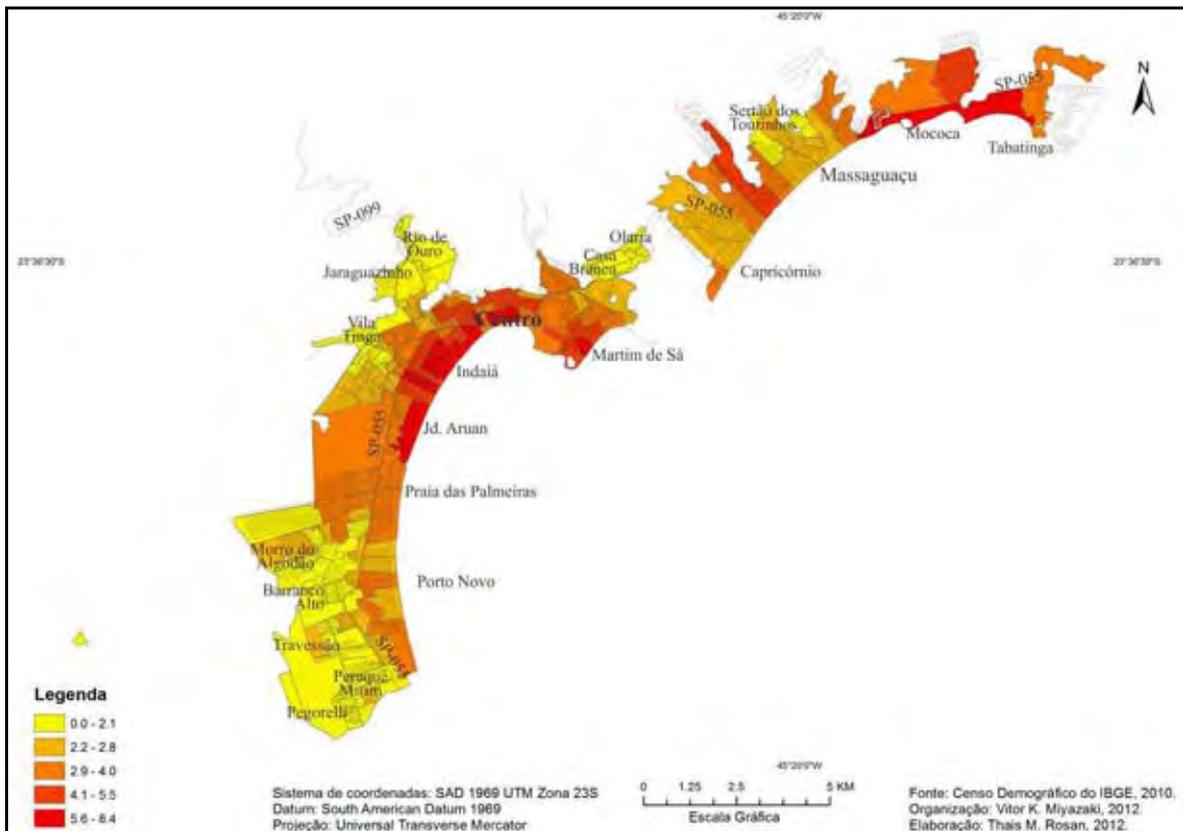


Figura 84 – Caraguatatuba: renda média do responsável pelo domicílio por salários mínimos, segundo os setores censitários – 2010.

É possível observar que os setores que apresentam as menores rendas médias estão concentrados ao sul e, se retomarmos o mapa de expansão urbana, nota-se que se constituem em as áreas de expansão mais recentes, algumas inclusive posteriores à década de 1990, nas imediações do bairro Porto Novo, como nos casos dos bairros Pegorelli, Perequê-Mirim e Travessão.

Ao observarmos o mapa da renda média por setores censitários juntamente com o mapa do número de domicílios de uso ocasional por setores, fica evidente a relação existente entre essas duas variáveis, principalmente nos setores ao norte (Massaguaçu e Tabatinga) e centrais (Martim de Sá e Indaiá). Já nas áreas ao sul da cidade, nas imediações do bairro Porto Novo, onde predominam os setores que contemplam os bairros de baixa renda, principalmente aqueles localizados distantes da praia, prevalecem os domicílios da população fixa.

Há, portanto, uma associação dos bairros de baixa renda com as áreas mais distantes das praias e, em muitos casos, com condições topográficas menos favoráveis. É interessante observar o nome de alguns destes bairros, tais como Morro do Algodão ou Barranco Alto, que enfatizam aspectos da topografia em sua toponímia.

Além de apresentarem renda média baixa, estes setores possuem os maiores índices de densidade demográfica, como mostra a figura a seguir.

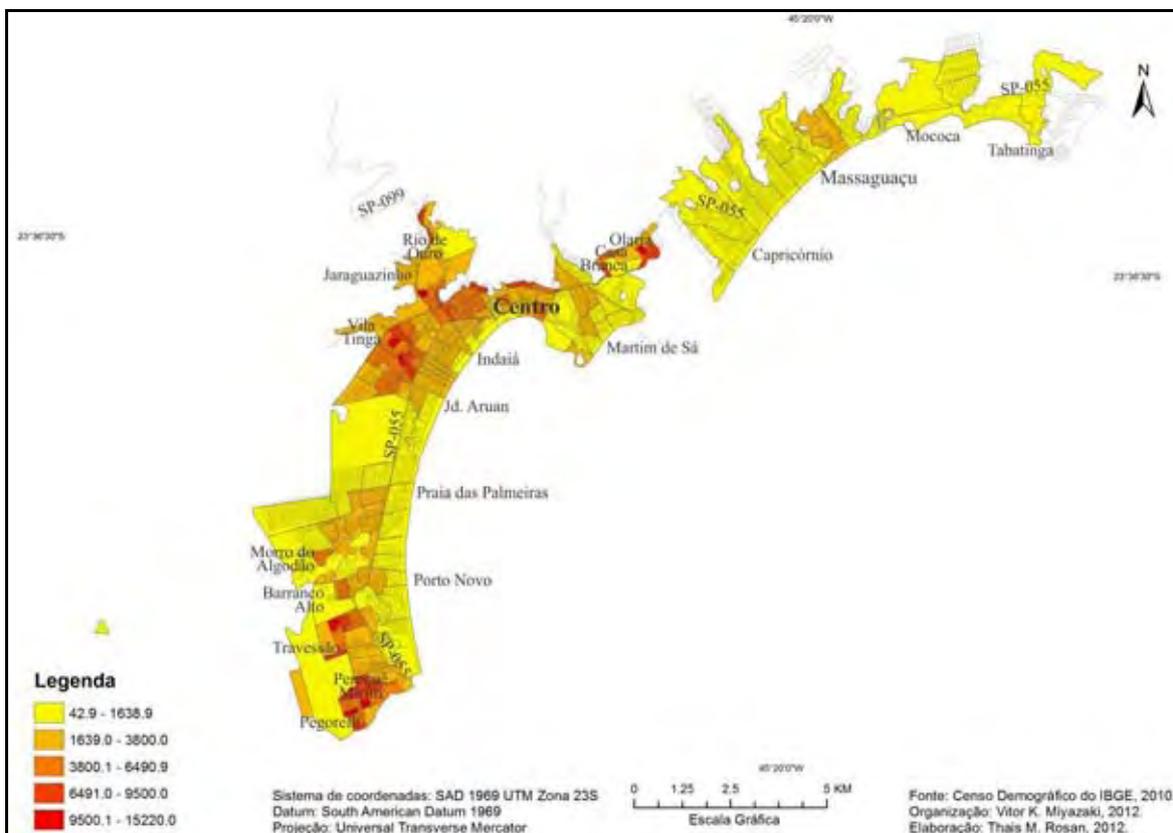


Figura 85 – Caraguatatuba: densidade demográfica por setores censitários – 2010

Os setores que abrangem os bairros já mencionados anteriormente, como Perequê Mirim (figura 86), Pegorelli e Travessão apresentam os maiores valores em relação à densidade demográfica. Já nas proximidades da área central também há alguns setores com densidades mais elevadas, como nas proximidades da Vila Tinga e nos bairros Olaria e Casa Branca (figura 87). Novamente, trata-se de setores que apresentam renda média baixa.



Figura 86 – Vista parcial do bairro Perequê Mirim. Fonte: Miyazaki, 2011.



Figura 87 – Vista parcial dos bairros Casa Branca e Olaria. Fonte: Miyazaki, 2010.

Já nos setores ao norte, a densidade demográfica é baixa, não só pela predominância dos domicílios de uso ocasional, como vimos anteriormente, mas também pelo perfil dos loteamentos lá existentes. Em Tabatinga, por exemplo, está localizado um dos loteamentos de alto padrão de Caraguatatuba, denominado Costa Verde Tabatinga (Figura 88).



Figura 88 – Caraguatatuba: uma das portarias do Condomínio Costa Verde Tabatinga. Fonte: Google Street View, 2011.

Este espaço residencial fechado está voltado para a população de outras localidades, uma vez que a quantidade de domicílios de uso ocasional nesta área da cidade é elevada. No material informativo desse loteamento esse perfil é evidenciado, uma vez que se prioriza o lazer e se enfatiza a existência de ampla área de estacionamento para visitantes. Trata-se de um loteamento de grandes dimensões e sua administração é dividida em dez setores. Em 1977 o poder público municipal havia autorizado o fechamento do acesso à praia por este empreendimento. Somente em 1998, com a aprovação da Lei Municipal 679/98, que o acesso à praia de Tabatinga foi liberado.

Caraguatatuba possui um grande número de espaços residenciais fechados, porém, predominantemente verticais e de uso ocasional, para atender a demanda turística e de lazer. A própria lei de zoneamento do município prevê a existência de zonas turísticas onde é permitida a construção de loteamentos destinados à população flutuante. Weissberg, Guimarães e Moreira Neto (2011), por exemplo, analisaram a evolução dos lançamentos de

condomínios de veraneio⁷⁹ em diferentes bairros de Caraguatatuba. Segundo os autores, o baixo custo desses empreendimentos levou a sua proliferação a partir do final da década de 1990 e início dos anos 2000. No entanto, a partir de 2007, com a alteração na lei de zoneamento, bem como a diminuição da taxa máxima de ocupação do terreno, houve um desaquecimento desse segmento do mercado (WEISSBERG, GUIMARÃES e MOREIRA NETO, 2011).

Tais empreendimentos, devido ao seu porte, estão localizados em diferentes setores da cidade, em áreas de ocupação urbana já consolidada, como nos bairros e praias próximos ao centro (Indaiá, Martim de Sá, Aruá) como também no sul (Porto Novo e Palmeiras) e norte (Massaguaçu).

Já os empreendimentos de maior porte necessitam de áreas maiores para se instalarem e, no caso dos setores ao norte, já não há tantas opções de terrenos disponíveis, não só pela intensificação da ocupação urbana, mas também pelas condições do sítio, uma vez que a planície litorânea nesse trecho é mais estreita.

O mapa de número de edificações em construção por setores censitários (Figura 89), por exemplo, mostra que as áreas mais distantes das praias, atreladas aos bairros de baixa renda, têm apresentado números mais expressivos.

Destacam-se os setores localizados ao sul, que englobam os bairros Pegorelli, Travessão e Morro do Algodão, além de áreas próximas ao centro da cidade, como os bairros Jaraguazinho e Rio de Ouro, e, ao norte, nos casos dos bairros Jetuba e Sertão dos Tourinhos. Isto evidencia que as construções da população de baixa renda apresentam peso importante no processo de expansão urbana de Caraguatatuba.

Ao mesmo tempo, este aspecto merece atenção, uma vez que o grande número de edificações em construção em determinados setores da cidade indica o aumento da densidade de ocupação em áreas vulneráveis, tanto no que se refere às vertentes quanto as planícies de alagamento, onde predominam população de baixa renda.

⁷⁹ Neste caso, não se trata de condomínios de alto padrão. Esses condomínios se referem a empreendimentos de pequeno e médio porte voltados para atender turistas de segmentos socioeconômicos mais baixos.

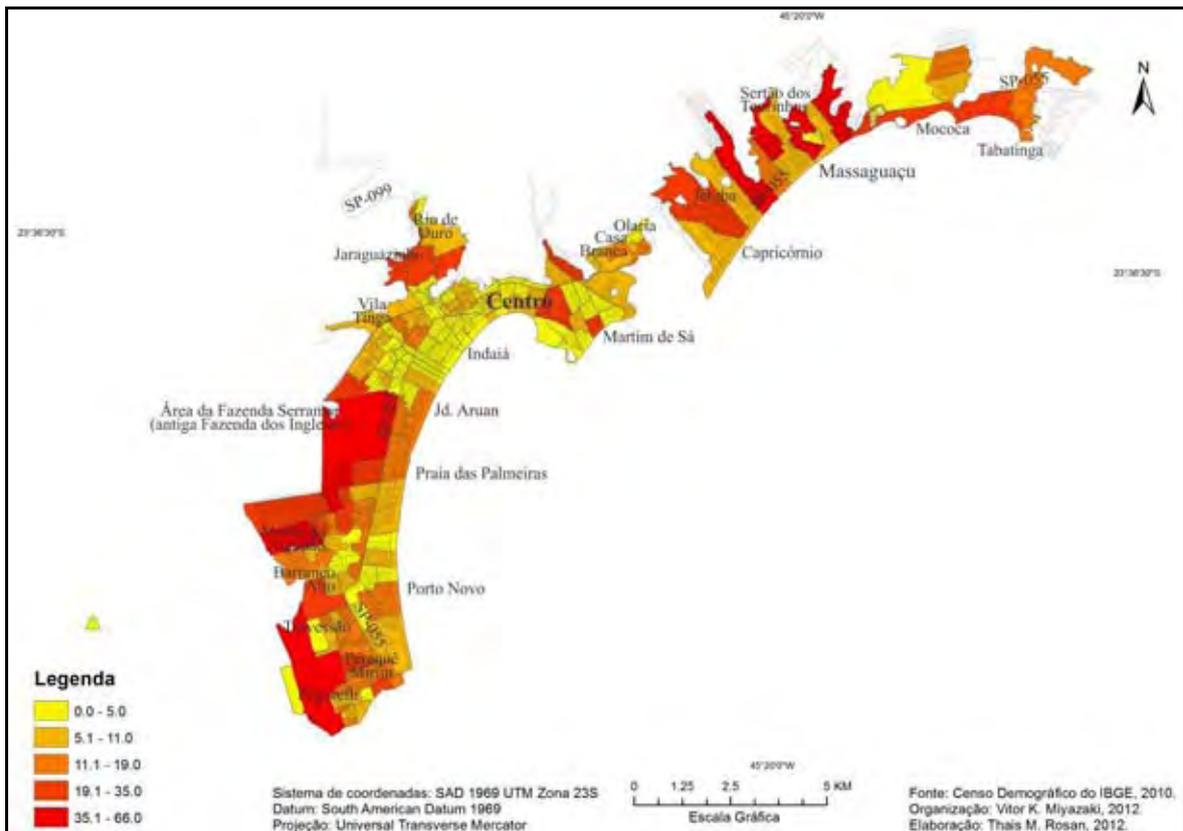


Figura 89 – Caraguatatuba: número de edificações em construção por setores censitários - 2010

Já nos setores de alta renda localizados ao longo da orla o número de edificações em construção é menor, principalmente porque se trata de áreas que já se encontram ocupadas. Algumas exceções são verificadas próximo ao centro, em Martim de Sá, e no eixo Massaguaçu - Tabatinga, ao norte.

Entre os setores que se destacam em relação ao número de edificações em construção, uma área em específico merece atenção. Trata-se de uma ampla área de planície que faz parte da já mencionada Fazenda dos Ingleses, que hoje pertence ao grupo Serveng Civilsan, sediada na cidade de São Paulo e que atua nos setores de transporte, agronegócio e, mais recentemente, no mercado imobiliário. O grupo adquiriu essas terras no final da década de 1960, quando a antiga Fazenda dos Ingleses, que já vinha passando por dificuldades econômicas, foi abatida pela catástrofe de 1967 (SILVA *et al.*, 2000).

Os terrenos que compreendem a antiga fazenda estão situados numa das áreas de planície mais amplas no que se refere à dimensão territorial. Silva (1975) já afirmava que diferentemente de São Sebastião e Ilhabela, a cidade de Caraguatatuba encontrava uma situação mais favorável à urbanização, pois embora a escarpa da Serra do Mar se aproxime da costa em muitos locais, o sítio urbano corresponde a muitos terrenos de planícies de

sedimentação marinha, como é o caso da baixada do Juqueriquerê, onde está situada a fazenda.

Está é a atual zona de expansão territorial urbana do município de Caraguatatuba. Como já mencionado anteriormente, o sítio urbano de Caraguatatuba é caracterizado por uma estreita faixa de planície litorânea que atualmente já se encontra quase toda ocupada. Somente nesta área a sudoeste, entre o Porto Novo e o Centro da cidade, que estão situados os terrenos mais planos e que ainda não possuem ocupação urbana (Figura 90).



Figura 90 – Caraguatatuba: vista simulando três dimensões da planície da bacia do Rio Juqueriquerê. Fonte: Google, 2012.

Ainda na década de 1970, Silva (1975, p.73) destacou que:

Caraguatatuba e Ubatuba encontram condições mais favoráveis à expansão urbana e desde o advento da atividade turística cresceram mais do que as duas primeiras [São Sebastião e Ilhabela] definindo núcleos com possibilidade de ainda maior expansão.

Essa possibilidade de expansão está atualmente voltada a esta ampla planície da baixada do Rio Juqueriquerê, cujos terrenos fazem parte da fazenda⁸⁰ agora pertencente ao grupo Serveng Civilsan. Num primeiro momento, o grupo investiu na pecuária, renomeando a propriedade para Fazenda Serramar. Nos últimos anos, à medida que as

⁸⁰ A propriedade passou a se denominar Fazenda Serramar.

áreas da fazenda passaram a ser vistas como propícias para a expansão urbana, o mercado imobiliário voltou os interesses para este setor da cidade⁸¹.

De acordo com a planta de zoneamento do Plano Diretor municipal⁸², esta área constitui-se na principal zona de expansão urbana do município e tem recebido investimentos importantes nos últimos anos, tanto comerciais quanto industriais, como veremos a seguir.

4.4.3. Dispersão urbana e os novos empreendimentos

Como vimos, até a década de 1970 Caraguatatuba possuía menos de 20 mil habitantes. A partir da década de 1980 o município passou por um rápido e intenso crescimento demográfico, com repercussões significativas no processo de expansão territorial urbana e no mercado imobiliário.

Além do desenvolvimento e consolidação da atividade turística, nos últimos anos o município tem recebido investimentos da Petrobrás, com a construção da Unidade de Tratamento de Gás Monteiro Lobato - UTGCA, inaugurada em 2011, e a operação do gasoduto Caraguatatuba/Taubaté. Esses empreendimentos da Petrobrás estão localizados na área anteriormente mencionada, referente à atual zona de expansão urbana (Figura 91).

Além dos investimentos da Petrobrás, o grupo Serveng Civilsan também tem investido nesta área, com a construção do Serramar Shopping, inaugurado também em 2011. Esse empreendimento está localizado nas margens da Rodovia SP-055 e conta com 100 lojas satélites, seis lojas âncoras, quatro salas de cinema e um hipermercado, num total de 21 mil metros quadrados de área bruta locável.

O grupo responsável pelo *shopping* divulga que se trata do maior do Litoral Norte Paulista e está localizado em um ponto estratégico, no entroncamento da SP-055 (Rodovia Rio-Santos) com a Rodovia “Nova Tamoios”, que se constitui na principal obra prevista no local e que impactará esta área da cidade.

⁸¹ O próprio grupo Serveng Civilsan passou a investir nesta área com a construção de um shopping center, como veremos mais adiante.

⁸² Lei Complementar nº42, de 24 de novembro de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor Municipal da Estância Balneária de Caraguatatuba.



Figura 91 – Localização da UTGCA e do Serramar Shopping

O governo estadual está implementando o projeto de duplicação da Rodovia dos Tamoios (SP-055), que já se encontra em obras no trecho de planalto. No projeto (Figura 92), o trecho de serra nas proximidades de Caraguatatuba terá seu traçado retificado.



Figura 92 – Croqui com o novo traçado previsto para a SP-099 (rodovia dos Tamoios). Fonte: Folha de São Paulo, 2009.

Enquanto atualmente a Rodovia SP-099 cruza com a SP-055 próximo à área central de Caraguatatuba, o novo traçado alcançará a Rodovia Rio-Santos no local onde foi instalado o Shopping Serramar.

Além disso, o projeto prevê a construção de contorno viário que ligará a Rodovia SP-099 diretamente a São Sebastião, para facilitar o acesso ao porto daquele município. A construção desse contorno viário tem gerado muitas discussões, principalmente em decorrência da especulação imobiliária e das desapropriações que serão necessárias. Como exemplo, os moradores da Vila Tinga têm se mobilizado para questionar os impactos da obra, que demandará desapropriações significativas no bairro.

Por outro lado, o traçado do contorno viário atenderá a zona de expansão urbana, compreendida pelas terras da Fazenda Serramar, o que tem gerado intensa valorização imobiliária nesta área.

Já no que se refere às atividades comerciais e de serviços, estas se encontram concentradas no centro da cidade (Figura 93), com um prolongamento em direção ao Indaiá.

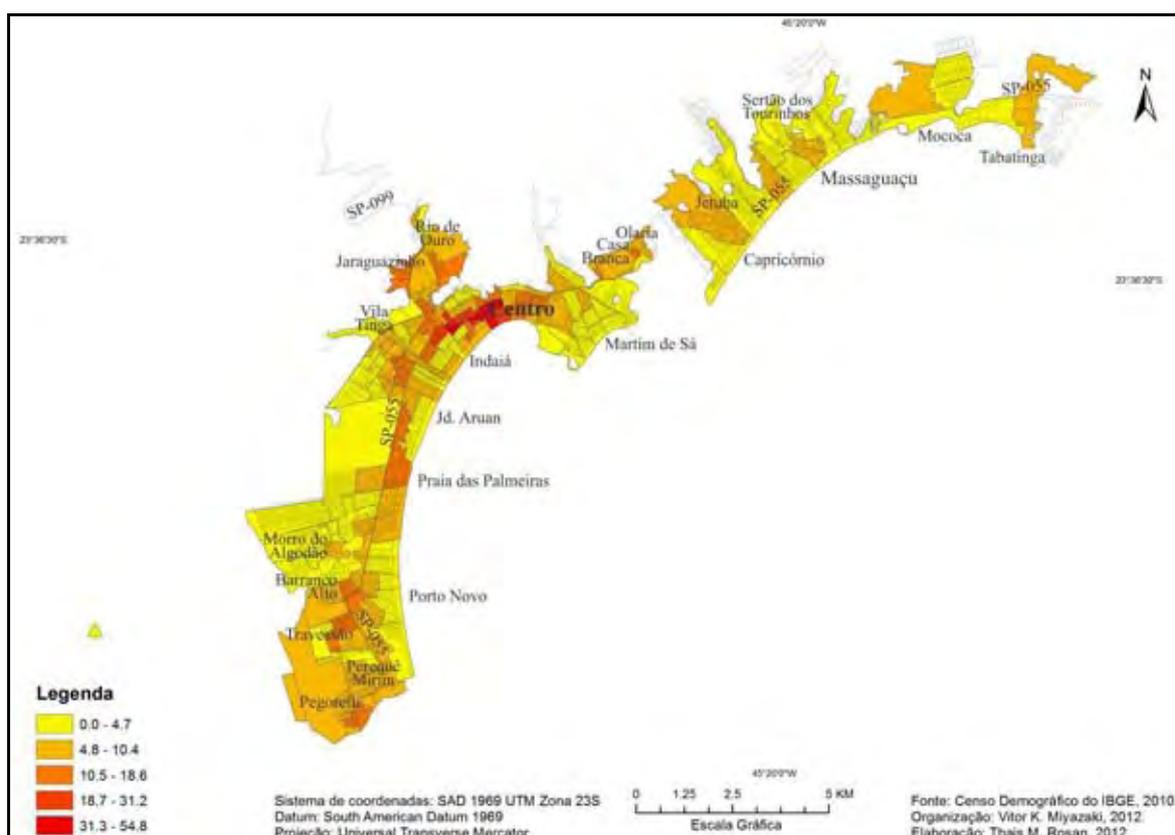


Figura 93 – Caraguatatuba: percentual de atividades de outras finalidades em relação ao total de endereços urbanos, por setores censitários - 2010

Fica evidente a concentração dos setores com maior proporção de atividades de comércio e serviços ao longo da Rodovia SP-055⁸³, principalmente entre a área central e as imediações da praia das Palmeiras.

Em um segundo nível, observa-se uma concentração de atividades nas imediações do bairro Porto Novo, também ao longo de um trecho da SP-055 e no bairro Pegorelli. Em outros bairros, como Jaraguazinho, Rio de Ouro, Casa Branca e Olaria, também se verifica uma presença expressiva de atividades. Porém, estas áreas não se constituem em subcentros e nem apresentam tendências nesse sentido, uma vez que há apenas predominância de comércio e serviços que atendem a demanda local e imediato do bairro.

Já no setor norte a quantidade de estabelecimentos comerciais e de serviços é menos expressiva. É preciso considerar que nestas áreas predominam os domicílios de uso ocasional e o perfil socioeconômico mais alto dos turistas que frequentam tais áreas permite o rápido deslocamento por meio da utilização do automóvel para se dirigirem até as áreas comerciais. De certa forma, em decorrência das demandas geradas pela atividade turística, há presença de atividades econômicas distribuídas ao longo de grande parte da faixa litorânea, porém, sem a diversidade, quantidade e complexidade que existem apenas no centro da cidade.

Quando consideramos, por exemplo, os estabelecimentos ligados aos serviços de saúde, a concentração na área central é ainda mais expressiva (Figura 94). Novamente, destaca-se o eixo Centro - Indaiá. A existência de estabelecimentos de saúde nos demais bairros é pouco expressiva e geralmente está atrelada a unidades de atenção básica.

Do mesmo modo, quando consideramos os principais supermercados, estes também estão localizados na área central ou em suas proximidades. A rede regional de supermercados Shibata, por exemplo, possui duas unidades em Caraguatatuba, uma localizada no Centro e outro no bairro Jaraguazinho, também próximo à área central. A Semar, outra rede de supermercados regional, também possui uma unidade na cidade, localizada no bairro Indaiá, próximo ao centro. Da mesma forma, o Supermercado Silva Indaiá possui uma unidade de grande porte no mesmo bairro. Mais recentemente foi inaugurado um hipermercado Extra junto às instalações do Serramar Shopping.

⁸³ Cabe ressaltar que a SP-055 (rodovia Rio-Santos) recebe denominação de ruas e avenidas dentro da área urbana, principalmente nas proximidades da área central.

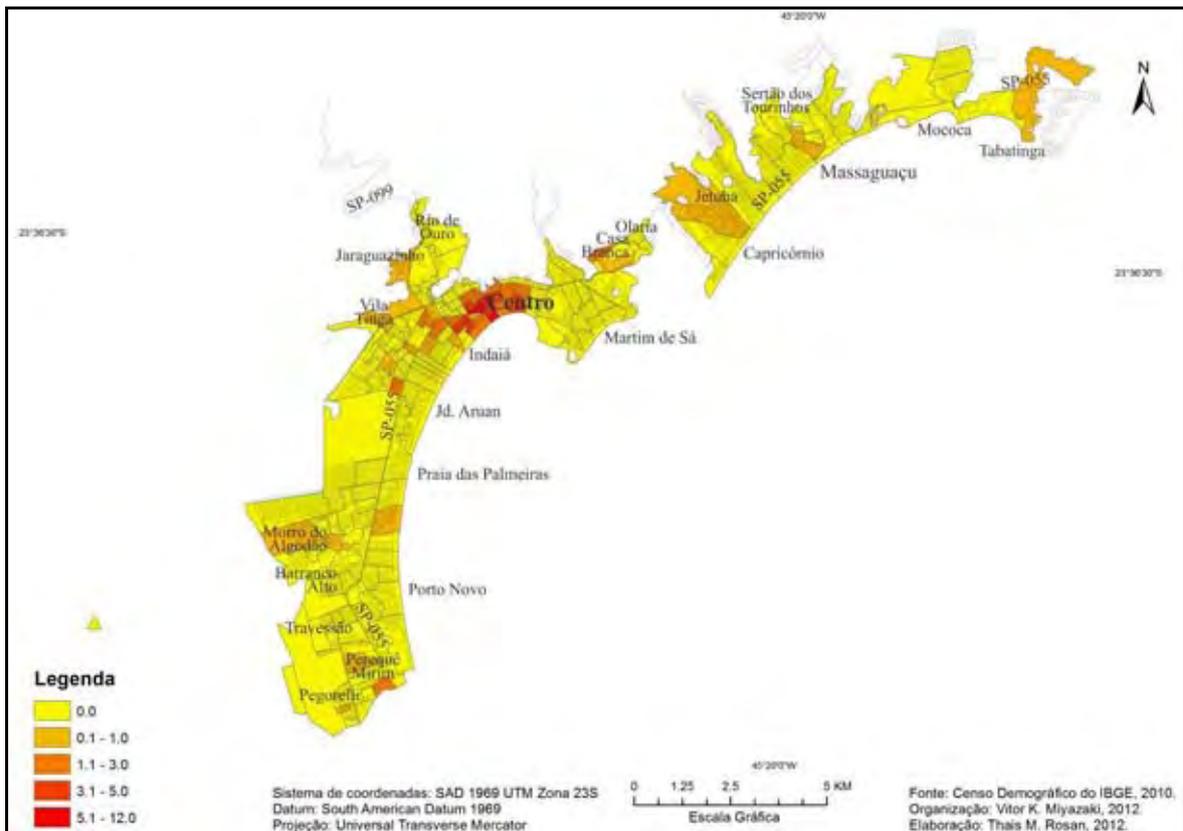


Figura 94 – Caraguatatuba: número de estabelecimentos de saúde por setores censitários – 2010.

As lojas de departamentos, bem como as agências bancárias, também estão localizadas no centro da cidade. Dessa forma, as principais atividades de comércio e serviços estão concentradas no centro e em seu entorno imediato, além no Serramar Shopping. No que se refere à dispersão urbana em Caraguatatuba, considerando-se o centro como referência, os bairros mais distantes estão localizados a mais de 10 quilômetros ao sul e 14 quilômetros ao norte.

4.4.4. Perspectivas da expansão: do turismo aos novos empreendimentos

Enquanto grande parte da dispersão territorial de Caraguatatuba está vinculada ao desenvolvimento da atividade turística, intensificada a partir da década de 1970, outros processos e dinâmicas também contribuíram para a expansão territorial. Como vimos, no caso dos bairros periféricos e de baixa renda, a expansão ocorreu em períodos mais recentes, inclusive sobre as escarpas da serra, na direção oposta às praias.

Mais recentemente os investimentos da Petrobrás, em conjunto com o projeto de alteração do traçado da Rodovia SP-099, têm criado novas possibilidades de expansão territorial que não estão atrelados necessariamente à atividade turística. A extensa zona de expansão urbana prevista no plano diretor do município (Figura 95), por exemplo, está localizada relativamente distante da orla, não tendo potencial de exploração turística.

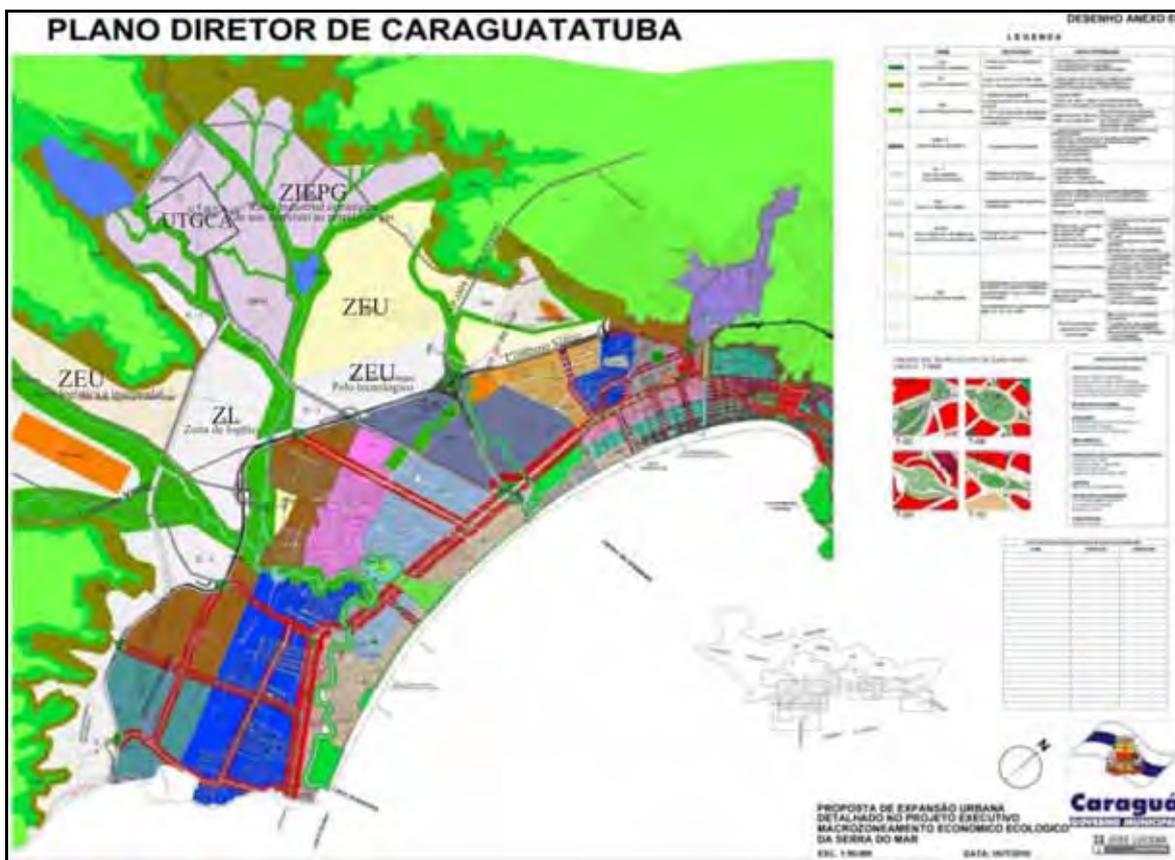


Figura 95 – Caraguatatuba: zoneamento do setor sul da área urbana com o futuro traçado do contorno viário. Fonte: Prefeitura Municipal de Caraguatatuba, 2011.

Segundo a lei de zoneamento, esta área está destinada à expansão urbana para uso residencial, mas também para a criação de um polo tecnológico e uma zona logística intermodal nas margens do futuro traçado do contorno viário. Além destas zonas de expansão urbana, estão previstas também áreas para uso industrial, como é o caso da “Zona Industrial estratégica de uso correlato ao petróleo e gás”, nas proximidades da atual Unidade de Tratamento de Gás – UTGCA, além de áreas destinadas ao transporte e à logística, como a “Zona de Logística”.

Portanto, os investimentos feitos e previstos, juntamente com a lei de zoneamento, têm criado condições para um novo tipo de expansão territorial urbana, desta

vez ligada à indústria e à logística. Em março de 2012, a própria Petrobrás anunciou que fará obras de ampliação da UTGCA nos próximos dois anos, com o intuito de aumentar a capacidade de tratamento de gás em dois milhões de metros cúbicos por dia. Segundo a empresa, essa ampliação é necessária para que a unidade possa processar o gás proveniente do pré-sal, que será recebido futuramente pela unidade de Caraguatatuba.

Frente a esses investimentos, a comunidade local tem se deparado com a discussão sobre a incompatibilidade desta atividade com a exploração turística devido aos impactos que ela pode gerar. Sobre o assunto, Silva (1975, p.74) destacava que as atividades portuárias, turísticas e industriais do Litoral Norte Paulista “constituem uma forma de organização do espaço aparentemente incompatível: turismo e industrialização”.

De qualquer forma, os investimentos realizados em Caraguatatuba têm modificado a dinâmica econômica do município e, de certa forma, reforçado os papéis regionais deste centro frente ao contexto do Litoral Norte Paulista. O Serramar Shopping, por exemplo, constitui-se no maior empreendimento desse tipo na região, considerando-se os municípios de Ubatuba, São Sebastião e Ilhabela.

Segundo Silva (1975, p.73), desde a década de 1970 Caraguatatuba já se destacava como principal centro urbano do Litoral Norte Paulista. Para o autor, “Caraguatatuba soube aproveitar as condições de entroncamento rodoviário e se tornou a ‘capital regional urbana’ do Litoral Norte. As atividades econômicas relacionadas ao turismo e à urbanização foram orientadas em direção ao aproveitamento das praias e dos recursos do mar”.

Além de apresentar investimentos significativos nos últimos anos que podem reforçar os papéis regionais deste centro urbano, ressaltamos que atualmente Caraguatatuba constitui-se no município de maior porte populacional do Litoral Norte Paulista, sendo o único que superou a marca dos 100 mil habitantes⁸⁴.

Como vimos, grande parte das atividades de comércio e serviços permanece concentrada na área central e seu entorno, frente a uma forma urbana caracterizada por expressiva dispersão territorial, acompanhando a costa, que supera 14 quilômetros em relação ao centro. É possível, ainda, analisar essa dispersão no âmbito da aglomeração urbana quando se consideram as áreas urbanas dos dois municípios vizinhos, São Sebastião e Ubatuba. Do ponto de vista territorial, São Sebastião já apresenta continuidade com a

⁸⁴ A população dos demais municípios de acordo com o Censo Demográfico de 2010 é: 28.125 habitantes em Ilhabela; 73.793 habitantes em São Sebastião; e 78.693 habitantes em Ubatuba.

área urbana de Caraguatatuba, enquanto Ubatuba apresenta fortes tendências nesse sentido, embora as condições topográficas não sejam muito favoráveis.

Além da constituição de continuidade territorial urbana entre essas cidades, existem fluxos (Figura 96) que as articulam, embora não na mesma intensidade que em outros centros urbanos estudados nesta pesquisa, como verificado, por exemplo, em Itu.

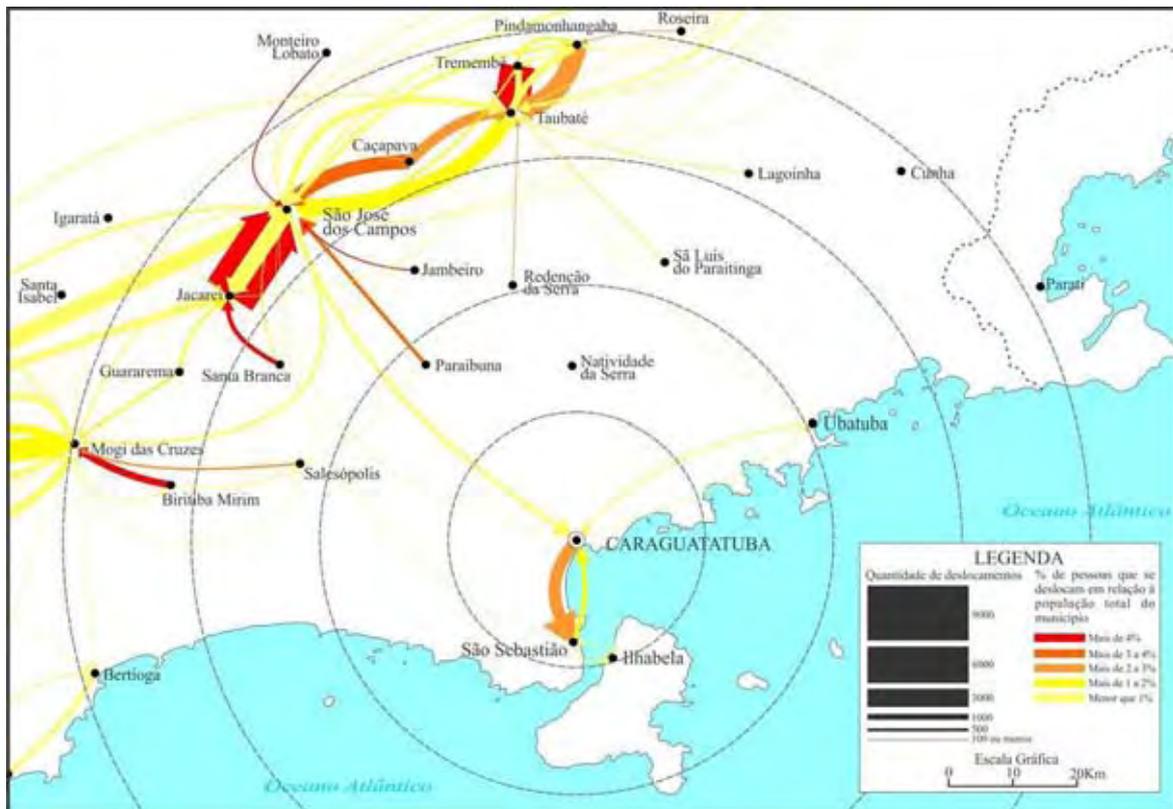


Figura 96 – Vale do Paraíba e Litoral Norte: deslocamentos por motivo de trabalho ou estudo – 2000. Fonte: IBGE, 2000.

Caraguatatuba recebe deslocamentos de São Sebastião, Ilhabela, Ubatuba e São José dos Campos. No entanto, os deslocamentos que partem de Caraguatatuba para São Sebastião apresentam os maiores volumes, provavelmente associados à dinâmica portuária e industrial daquele município. Estes dados referem-se ao levantamento censitário de 2000, quando a UTGCA, por exemplo, ainda não havia sido instalada em Caraguatatuba.

Em linhas gerais, esse intenso processo de ocupação verificado em Caraguatatuba alterou expressivamente a paisagem original. Aos poucos, irregularmente, as encostas da serra também estão sendo cada vez mais utilizadas para a ocupação urbana. Mesmo nas áreas de planície, as alterações foram grandes. Silva (1975, p.70) lembra que ao longo do processo de expansão territorial verificada em Caraguatatuba principalmente a

partir da década de 1940, a cidade se constituiu a partir de um “grande número de valas de saneamento e para águas pluviais” a partir da modificação da drenagem natural dos cursos d’água. Por isso, além dos riscos de escorregamentos, deslizamentos e movimentos de massa em geral, há também problemas em relação a alagamentos e enchentes nas áreas de planície.

Mas além do impacto ambiental, o crescimento urbano em Caraguatatuba e também ao longo de todo o Litoral Norte Paulista também gerou modificações significativas em relação aos aspectos econômicos e culturais, pois:

Um novo tipo de espaço geoeconômico definiu-se na região relacionado à economia de mercado que fez com que se desorganizasse e esteja em vias de desaparecimento o espaço de economia fechada tradicional do gênero de vida caiçara. É um espaço geoeconômico nacional em processo de rápida urbanização” (SILVA, 1975, p.74).

Essa intensa e rápida urbanização permanece nos dias atuais, a partir de novas lógicas e interesses que passam a se somar ao turismo em detrimento dos ritmos e hábitos das comunidades caiçaras e de pescadores.

Portanto, além de uma forma urbana caracterizada por uma grande dispersão, marcada por descontinuidades territoriais, muitos outros elementos importantes ligados aos contextos históricos e as lógicas de produção do espaço precisam ser considerados para se compreender o processo de constituição dessa área urbana.

4.5. ASSIS

A ocupação do Oeste Paulista faz parte de um contexto mais recente, iniciado no final do Século XIX e intensificado somente no início do Século XX. Com a expansão da economia cafeeira e das estradas de ferro, muitos núcleos urbanos se desenvolveram principalmente ao longo dos espigões. Em alguns casos, a criação das primeiras vilas antecedeu a chegada da ferrovia, a partir da fundação de patrimônios. Assis tem sua origem ligada a esse contexto de expansão para o oeste, em meio a conflitos de terras e interesses econômicos.

Pautada na atividade agropecuária, a população do município passou por um crescimento de 81,7% entre as décadas de 1920 e 1940. Na década de 1960 a população urbana superou a rural, com um crescimento de 76,5% em relação a 1950.

Atualmente, Assis possui 95.144 habitantes no município, com aproximadamente 96% concentrados na área urbana que apresenta uma configuração compacta com menos discontinuidades e dispersão, quando comparada às outras cidades deste estudo.

4.5.1. A constituição de um núcleo urbano no contexto da ocupação do Oeste Paulista

Como vimos no capítulo 3, por volta do final do Século XIX grande parte do Oeste Paulista ainda era considerada uma região pouco conhecida pelo homem branco. Mas já nesse período iniciou-se, paulatinamente, um processo de ocupação em busca de novas terras.

Esse avanço em direção a oeste contou com participação efetiva de pessoas oriundas do Estado de Minas Gerais que, em suas primeiras incursões partindo de

Botucatu e Lençóis (então *bocas de sertão*⁸⁵), avançaram por meio dos espigões e formaram as primeiras povoações. Em sua obra “Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo”, Monbeig (1998) destacou o papel dos mineiros na marcha pioneira, tanto mais ao norte, nas imediações de São José do Rio Preto, quanto ao sul, no espigão entre os rios Paranapanema e do Peixe. Neste período, a título de exemplo, podemos citar a fundação de povoados importantes para a época no Oeste Paulista, como Conceição de Monte Alegre, em 1886, e Santa Cruz do Rio Pardo, em 1870.

Referindo-se à chegada dos mineiros nos sertões do sudoeste paulista, Silva (1996, p.126) afirma que o processo de povoamento atendia aos interesses dos grandes posseiros “na consolidação de suas posses e na valorização de suas terras” e do próprio Estado, “que tinha uma política de implantação de patrimônios visando à ocupação dos trechos desabitados do território brasileiro, e à decorrente formação de novos eleitorados”.

Este primeiro momento de ocupação do oeste paulista era caracterizado pela abertura de estradas e caminhos, principalmente ao longo dos espigões. Di Creddo (1987), em seu estudo sobre a Fazenda Taquaral, no Vale do Paranapanema, enfatiza que a “abertura de picadões e estradas” foi fundamental não só para o escoamento de gêneros e produtos, mas também para acelerar o avanço da frente pioneira sobre as áreas com populações indígenas.

Tais estradas “constituíram-se nos elementos indutores e organizadores do assentamento humano na vertente paulista da região do Vale do Paranapanema” (SILVA, 1996, p.173). Nesse contexto foram surgindo alguns povoados na região onde hoje está situada a cidade de Assis, como pontos de parada para os viajantes que buscavam um local para descanso.

Silva (1996) mostra que a existência da pousada e dos vários caminhos que a ela convergiam influenciou na localização da cidade de Assis. Muitas famílias já haviam se instalado em fazendas na região, ainda no final do Século XIX. Neste contexto, destaca-se o Capitão Francisco de Assis Nogueira que, desde 1890, já vivia na região, mais especificamente na Fazenda Taquaral, adquirida em 1886. Mas foi somente em 1º de julho de 1905 que esse formalizou a doação de uma área com 193,6 hectares

⁸⁵ Boca de sertão é a designação dos locais que antecedem uma região ainda não desbravada, geralmente contemplando povoados até onde o traçado da ferrovia se estendia.

para a Igreja Católica erigir uma capela e dar condições para a formação de um patrimônio. Sobre o assunto, Floeter (2007) afirma que:

Nesta época, era comum oferecer doações à Igreja, pelo forte sentimento de religiosidade nos desbravadores que normalmente eram feitas com áreas rurais, sendo algumas, como no caso de Assis, destinadas a construção de capelas, igrejas no intuito de recompensar ao Senhor as dádivas, como fez o Capitão Francisco de Assis Nogueira, ao término da ação judicial que regularizou a posse de suas terras (FLOETER, 2007, p.73).

Essa doação para a constituição do patrimônio “estabelecia que os lotes decorrentes do parcelamento da gleba seriam permitidos à utilização por terceiros, através da figura jurídica da *enfiteuse*” a partir do “pagamento anual de um foro e, nas transmissões de alienação de direito de uso, o pagamento à Igreja Católica de um laudêmio” (SILVA, 1996, p.185). Os recursos obtidos deveriam ser utilizados para a manutenção de instituição de caridade ligada à igreja, bem como para a construção da capela e da casa paroquial.

Foi a partir desta área que se iniciou a ocupação do núcleo urbano de Assis, com a construção das primeiras casas nas imediações da igreja. Mas foi a partir de 1914, com a chegada da ferrovia, que se intensificou o povoamento de Assis e da região. No início do Século XX a ocupação em direção a oeste avançou de forma mais intensa no âmbito da expansão cafeeira e do prolongamento das estradas de ferro. Monbeig (1998) faz uma análise detalhada deste processo ao analisar o avanço da frente pioneira em direção ao oeste paulista e as transformações decorrentes das mudanças nas relações de trabalho e dos investimentos em infraestrutura.

O avanço da rede ferroviária teve um papel muito importante neste contexto, não só para se chegar até os pontos mais longínquos do território paulista, mas principalmente para o escoamento da produção cafeeira. Esta combinação entre expansão da atividade cafeeira e o avanço das estradas de ferro impactou de modo bastante expressivo no processo de ocupação do oeste paulista no início do Século XX, como se pode observar na figura a seguir.

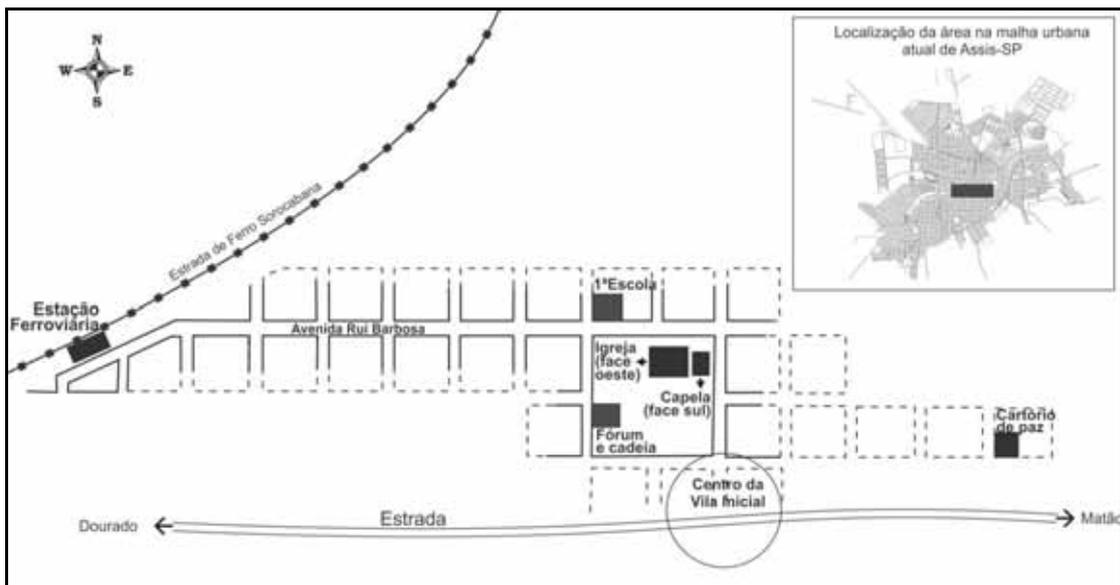


Figura 98 – Croqui da ocupação inicial do núcleo de Assis. Fonte: Silva, 1996.

Por meio da figura 98, é possível observar que o núcleo urbano inicial estava se estruturando ao redor da igreja. A primeira capela, por exemplo, tinha sua frente voltada para o sul, em direção à área que se constituía no centro da vila inicial, atrelada à pousada dos viajantes. Depois, com a chegada da ferrovia e a construção da estação a oeste, surgiu uma nova área de interesse na cidade que, aos poucos, atraiu os investimentos para seu entorno. Sobre este processo, Silva (1996) relata que:

O prédio da estação ferroviária, ponto de acesso ao principal meio de transporte e comunicação, atraiu para seus arredores a atividade comercial. O centro deslocava-se, portanto, de forma relativamente abrupta. Concorrentes entre si, a igreja e a estação constituíram-se em dois edifícios marcos distantes, gerando um eixo de tensão. Aos poucos as construções foram sendo implantadas ao longo da avenida Rui Barbosa, a partir da estação seguindo em direção à igreja, transformando, assim, essa via em um centro linear (SILVA, 1996, p.200).

Assim, a chegada da ferrovia gerou alterações importantes no núcleo urbano inicial por meio da constituição desse eixo que foi sendo ocupado à medida que a cidade crescia. Floeter (2007) destaca dois elementos importantes que contribuíram para o crescimento urbano de Assis, a partir do final da década de 1920: a criação da Diocese de Assis e a instalação das oficinas de locomotivas da Estrada de Ferro Sorocabana. Estas duas atividades passaram a atrair muitas pessoas para a cidade, impactando em seu crescimento territorial e populacional, como veremos a seguir.

4.5.2. A expansão territorial urbana em Assis

Vimos que o núcleo urbano inicial de Assis se iniciou a partir da ocupação da área do patrimônio do bispado. No entanto, no final da década de 1930 foram realizadas modificações no documento de doação do patrimônio à Igreja, principalmente diante da baixa renda obtida nas primeiras décadas. Entre as alterações efetuadas nessa ocasião, o documento liberou a Igreja da obrigatoriedade da concessão real por enfiteuse e transferiu uma área para a Santa Casa de Assis.

Mesmo assim, a expansão urbana de Assis “foi bastante singela até fins da década de 1940, quando ainda estava restrita ao perímetro do núcleo inicial, ao perímetro enfiteutico” e com “poucos parcelamentos para além desta área” (FLOETER, 2007, p.82). Só depois deste período é que a cidade passou a se expandir territorialmente para além dos limites do patrimônio do bispado, principalmente a partir de loteamentos implantados ao longo da ferrovia, com destaque para a Vila Operária, onde residia a maioria dos trabalhadores ferroviários. Esta evolução da expansão urbana pode ser visualizada na figura a seguir.

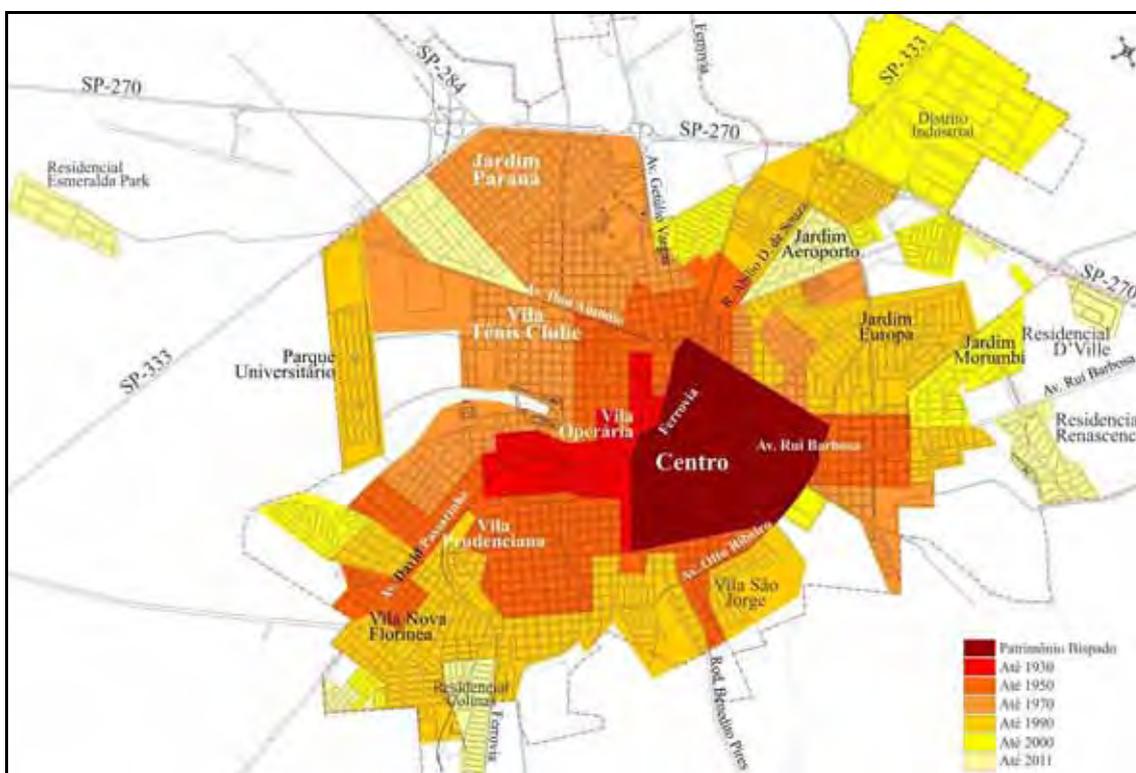


Figura 99 – Assis: evolução da expansão territorial urbana (1930-2011). Fonte: Silva, 1996; Prefeitura Municipal de Assis, 2000; Google Maps, 2011. Org.: Miyazaki, 2012.

Portanto, foi a partir do final da década de 1940 que se verificou uma intensificação da expansão por meio do lançamento de novos loteamentos, como relata Floeter (2007):

Como consequência da redemocratização do país foi realizada em 1946 eleições municipais para o cargo de Prefeito Municipal, despertando um novo ciclo de crescimento econômico e urbano da cidade e da região, com a ocorrência de um verdadeiro ‘boom’ imobiliário, na cidade, caracterizado pela abertura de novos loteamentos (FLOETER, 2007, p.83).

Esse crescimento ocorreu num primeiro momento no âmbito de pouca intervenção do poder público. Silva (1996), considerando o patrimônio do bispado como marco inicial, descreve o crescimento vivenciado nesse período em Assis:

O parcelamento da área do patrimônio doado à Igreja foi, portanto, o primeiro loteamento da cidade. A ele seguiram-se diversos outros. A sede de Assis crescia pela demanda dos investidores imobiliários, sem um direcionamento do poder público. Um verdadeiro *patchwork* de ruas e quadras formava o tecido urbano da cidade (SILVA, 1996, p.203).

A partir da década de 1950 a instalação de equipamentos urbanos importantes, como o Mercado Municipal e a Estação Rodoviária “fomentou a ocupação do lado norte do núcleo urbano” (SILVA, 1996, p.202). A expansão em direção ao norte, apesar de iniciada na década de 1950, passou a ocorrer com maior intensidade na década de 1970. Este crescimento passou a estar atrelado à dinâmica do transporte rodoviário que paulatinamente substituiu o ferroviário. Cabe ressaltar que a construção da Rodovia Raposo Tavares (SP-270), iniciada da década de 1940, alcançou a cidade de Assis em 1958⁸⁶, com traçado ao norte do núcleo urbano existente, o que passou a reorientar o processo de expansão territorial. Um trecho da revista comemorativa do cinquentenário de Assis, apresentada por Silva (1996, p.203), destaca dois aspectos que atrelam a expansão territorial urbana com a rodovia: o primeiro, diz respeito ao “prolongamento da Avenida Rui Barbosa” para leste, em direção à rodovia; e o segundo se refere ao loteamento Vila Boa Vista, cujos atributos são destacados, entre eles a sua localização “bem em frente do entroncamento e chegada das rodovias pavimentadas”

⁸⁶ Informações fornecidas pelo Engenheiro Jorge Masataka Mori, Diretor da Regional de Assis do Departamento de Estradas de Rodagem.

Ainda como exemplos desta relação entre expansão territorial e localização das rodovias, na década de 1970 intensificou-se a implantação de loteamentos também a oeste, em direção à Rodovia Miguel Jubran (SP-333). Como exemplos, podemos citar os casos do Parque Universitário e do Jardim Paraná, este último localizado no entroncamento rodoviário da SP-333 com a SP-270. Ao mesmo tempo, outras áreas próximas às rodovias também passaram a ser ocupadas, como ocorreu no cruzamento da SP-270 com a SP-333, no setor nordeste da cidade, onde foi instalada a área industrial do município na década de 1980.

Nas décadas seguintes, a expansão territorial se intensificou tanto a leste, em direção à Rodovia SP-270, quanto nos loteamentos localizados no setor sudoeste da cidade, porém, a partir de empreendimentos voltados a públicos completamente diferentes, como veremos a seguir. Além disso, alguns loteamentos implantados nas últimas décadas foram sendo instalados em grandes áreas de vazios urbanos, como no caso do Jardim Aeroporto, contribuindo para a consolidação de um tecido urbano mais contínuo. Também nesse sentido, outras áreas sem ocupação urbana localizada na área urbana já consolidada também estão sendo alvo da atuação de incorporadores imobiliários, por meio do lançamento de novos empreendimentos, como veremos mais adiante.

Em linhas gerais, Assis apresenta uma área urbana compacta e territorialmente contínua, quando comparada as outras cidades analisadas nesta pesquisa. Sobre este aspecto, vale ressaltar que desde a década de 1950 o poder público municipal passou a adotar alíquotas diferenciadas na cobrança do Imposto Territorial Urbano sobre os lotes considerados vagos. Diante disso, houve por parte da administração municipal uma preocupação em relação aos lotes não ocupados, o que levou a um monitoramento do “processo de ocupação urbana da cidade com a utilização da incidência de alíquotas diferenciadas” (FLOETER, 2007, p.88).

Mesmo assim, as práticas voltadas à especulação imobiliária estiveram presentes na cidade. No entanto, segundo Floeter (2007), na década de 1970 foram realizadas discussões no âmbito das lideranças políticas da época a respeito do papel da especulação imobiliária no processo de expansão da cidade, frente às denúncias sobre abertura desordenada de novos loteamentos. A partir deste período, vários vereadores “passaram a solicitar a adoção urgente de medidas políticas e administrativas visando disciplinar e dificultar a abertura indiscriminada de loteamentos e a retenção

especulativa que estava sendo realizada com os lotes vagos da cidade” (FLOETER, 2007, p.85). Nesse contexto, a cobrança de um valor mais elevado do IPTU para lotes vagos foi reforçada.

No entanto, apesar da importância desta discussão e sua repercussão no processo de expansão territorial de Assis, na realidade, segundo Floeter (2007, p.96) tratava-se de uma “disputa entre grupos políticos locais que tinham interesses econômicos diferentes”.

Diante disso, a questão tributária e os interesses políticos e econômicos de grupos não ligados ao mercado imobiliário impactaram de forma significativa no processo de expansão territorial urbana, contendo a abertura indiscriminada de loteamentos, principalmente ao longo da segunda metade do Século XX.

Desse modo, consideramos importante compreender a dinâmica da expansão territorial ligada aos loteamentos implantados ao longo das últimas décadas, principalmente aqueles destinados ao uso residencial. Nesse sentido, no item a seguir, exploraremos esse aspecto considerando-se tanto os loteamentos e conjuntos populares quanto os espaços residenciais fechados.

4.5.3. Expansão territorial das áreas residenciais: os espaços residenciais fechados e os conjuntos populares

A partir da década de 1990 o processo de expansão territorial começou a se definir em relação ao perfil socioeconômico da população. Nesse contexto, os eixos de expansão a leste passaram a privilegiar os empreendimentos voltados à população de renda mais elevada e, por outro lado, nos setores a oeste concentraram-se os moradores de renda mais baixa. Essa distribuição se evidencia na figura 100.

Os setores localizados a leste e que apresentam as rendas mais elevadas contemplam bairros como o Jardim Europa, Jardim Morumbi, além de dois espaços residenciais fechados: o Residencial Renascéense (Figura 101) e o Residencial D’Ville (Figura 102).

Além dessas áreas, o centro da cidade também concentra população de renda mais elevada, assim como os bairros próximos à Vila Tênis Clube, a oeste da área central. Por fim, ainda no que refere aos setores com renda média mais elevada, destaca-

se outro espaço residencial fechado, o Residencial Esmeralda Park (Figura 103), no extremo oeste da cidade, em uma área territorialmente descontínua em relação à malha urbana principal, além de loteamentos de chácaras como o Jardim Rezende, Quinta dos Flamboyants e Chácaras Alvorada, localizados no setor norte.

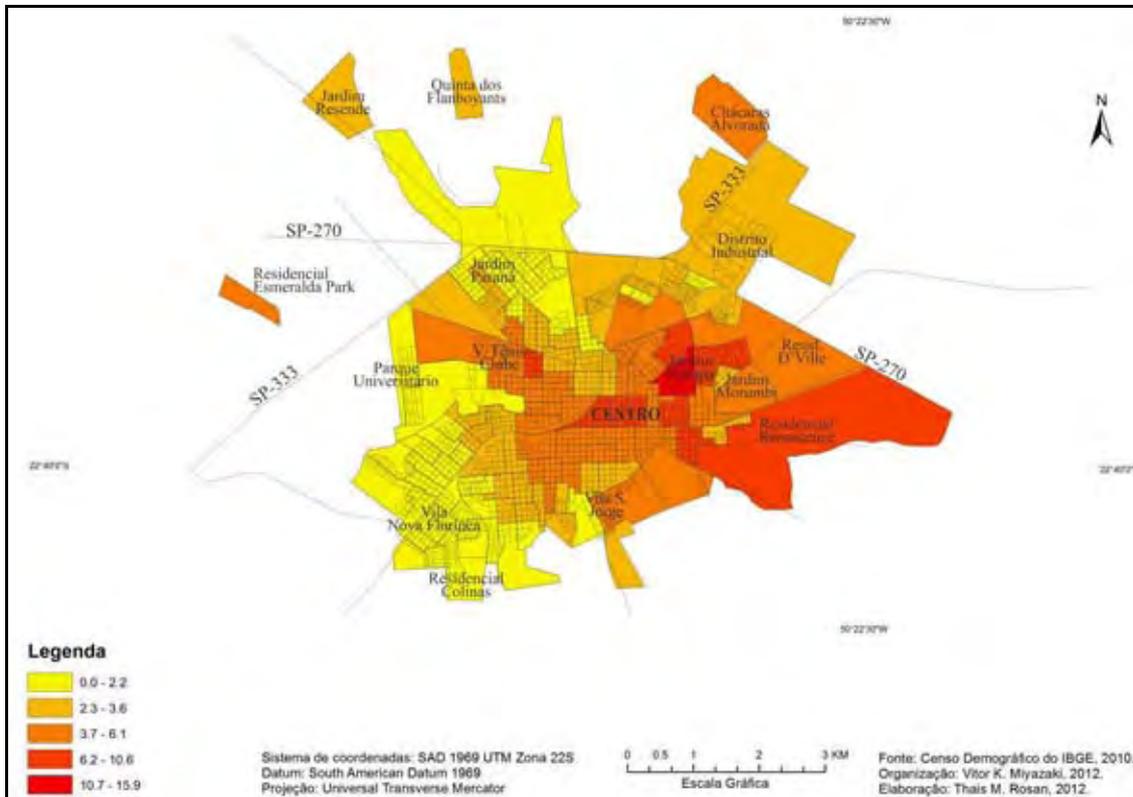


Figura 100 – Assis: renda média do responsável pelo domicílio por salários mínimos, segundo os setores censitários – 2010.



Figura 101 – Vista da entrada do Residencial Renascença, Assis-SP.
 Fonte: Google Street View, 2011.



Figura 102 – Vista da entrada do Residencial D'Ville, Assis-SP.
Fonte: Google Street View, 2011.



Figura 103 – Vista da entrada do Residencial Esmeralda Park, Assis-SP.
Fonte: Miyazaki, 2012.

Já a população de renda mais baixa concentram-se nos setores sudoeste (proximidades da Vila Nova Florínea), oeste (próximo ao Parque Universitário) e noroeste (nas imediações do Jardim Paraná). A título de exemplo, os estudos feitos por Floeter (2007) e Campos Júnior (1992) trataram de bairros localizados nestas áreas da cidade e constataram precariedades no que se refere à infraestrutura, uma vez que se constituem em bairros onde se concentravam os trabalhadores de renda baixa.

É nestas áreas da cidade que o poder público municipal tem direcionado os investimentos habitacionais a partir da implantação de conjuntos populares nas últimas

décadas. No que se refere à habitação popular, várias políticas foram implementadas na cidade desde a década de 1970, tais como aquelas atreladas à Companhia Estadual de Casas Populares - CECAP, ao Banco Nacional da Habitação - BNH e ao Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais de São Paulo - INOCOOP. Segundo Floeter (2007, p.84), a “implantação destes empreendimentos na cidade se deu nas áreas mais afastadas e anexas aos limites do perímetro urbano, muitas sem contar com os serviços públicos”.

Ainda no que se refere às políticas habitacionais, em 2012 foram produzidas 244 unidades habitacionais pelo Programa Minha Casa Minha Vida, nas imediações da Vila Nova Florínea, no setor sudoeste da cidade (Figura 104). Além disso, em outro empreendimento também pelo PMCMV, encontra-se em andamento a construção do residencial Santa Clara, com 570 unidades, também localizado nas proximidades da Vila Nova Florínea.



Figura 104 – Vista parcial de conjunto habitacional em implantação no setor sudoeste da cidade de Assis-SP. Fonte: Miyazaki, 2012.

Tratam-se de empreendimentos com grande quantidade de unidades habitacionais que não ultrapassam 44 m² de área total cada uma. Assim, intensifica-se a densidade de ocupação justamente nos bairros onde a densidade demográfica já é elevada (figura 105).

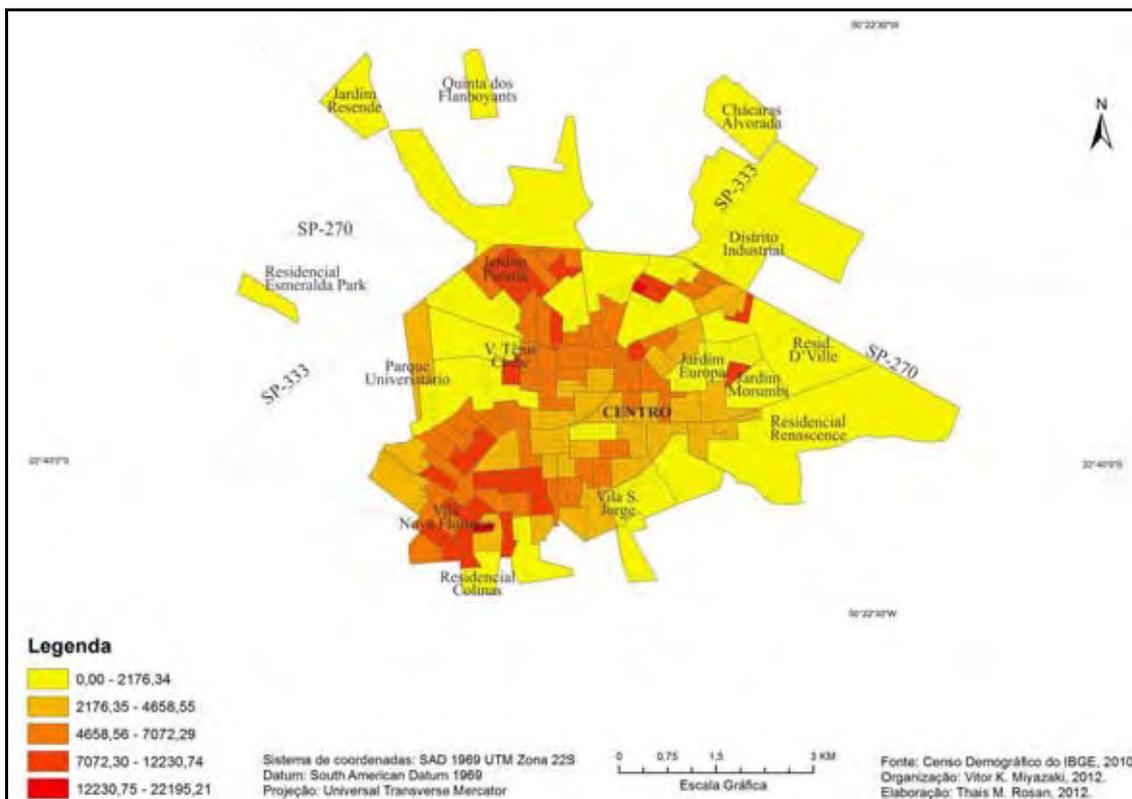


Figura 105 – Assis: densidade demográfica por setores censitários – 2010.

Comparando-se a figura 105 com a figura 100, é possível visualizar a relação existente entre baixa renda e alta densidade demográfica, como nos casos dos setores sudoeste, oeste e noroeste.

Há também alguns setores onde a densidade demográfica é elevada nas proximidades da SP-270, na altura do Distrito Industrial. Nestes casos, os setores contemplam conjuntos habitacionais verticais da CDHU/SP e algumas áreas de ocupação mais antiga, vinculados a bairros populares, como é o caso, por exemplo, da Vila Cláudia, localizado ao lado do Jardim Morumbi, que faz parte de um dos setores com renda elevada.

Na realidade, cada vez mais, passa a estar evidente o perfil da expansão territorial urbana em Assis, a partir de uma “elitização” dos eixos a leste e uma popularização na faixa oeste. Se, por um lado, o capital imobiliário se mobiliza para estratégias e novos investimentos nos setores a leste, na outra porção da cidade está se concentrando a população com baixo poder aquisitivo, inclusive por meio da ação direta do poder público, quando consideramos a construção de grandes conjuntos habitacionais nestas áreas. Tal processo parece ficar mais evidente a partir da década de

1990, quando os espaços residenciais fechados começam a ser implantados. Silva (1996, p.266) afirma que “a gestão municipal foi sempre permeada por fortes relações entre os seus dirigentes e os loteadores. Talvez isso teria influenciado na dificuldade de implantação de instrumentos reguladores do parcelamento do solo urbano”.

Portanto, em linhas gerais, o crescimento territorial da área urbana de Assis se intensificou a partir da década de 1970, quando também se verifica uma intensificação do crescimento populacional urbano.

Tabela 11 – Evolução da população total (1920-2010), urbana e rural (1950-2010) do município de Assis-SP

População	1920	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Urbana	-	-	17.276	30.488	47.627	61.220	80.084	83.388	90.991
Rural	-	-	15.683	12.710	9.593	6.137	5.307	3.863	4.153
Total	13.047	23.703	32.959	43.198	57.220	67.357	85.391	87.251	95.144

Fonte: IBGE, 2010. Org.: Miyazaki, 2011.

Além disso, esse crescimento tem ocorrido a partir da intensificação das edificações tanto da população de alta renda quanto de baixa renda. A figura a seguir mostra que tanto os setores a leste, referentes aos loteamentos de alto padrão, quanto áreas a oeste, atreladas a bairros e conjuntos populares, têm apresentado um número expressivo de edificações em construção.

No que se refere aos setores de mais alta renda, destacam-se aqueles que compreendem tanto espaços residenciais fechados (Residencial Renaissance e D’Ville) quanto abertos, como o Jardim Morumbi. Além disso, destacam-se também os setores referentes ao Residencial Esmeralda Park e o Jardim Rezende, territorialmente descontínuo da malha urbana principal.

Já nas áreas que apresentam renda mais baixa, os setores referentes ao Jardim Paraná e Parque Universitário apresentam os maiores números e, num segundo nível, as imediações da Vila Nova Florínea, a sudoeste.

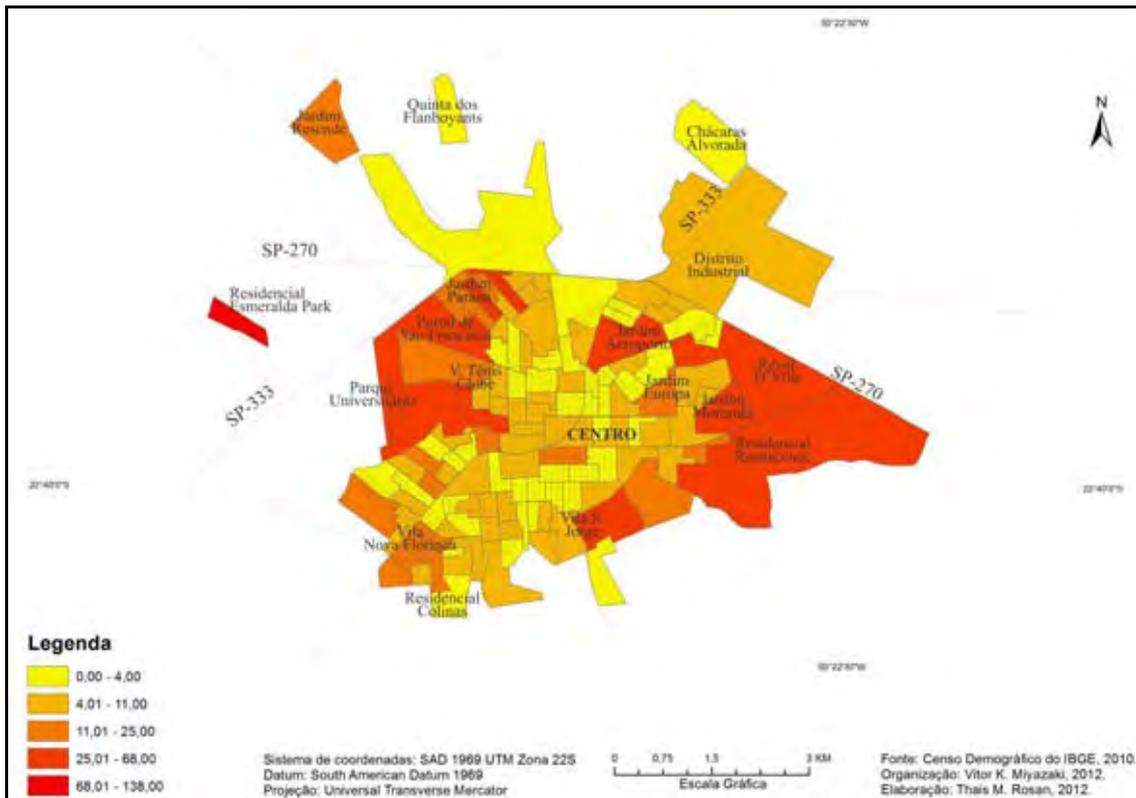


Figura 106 – Assis: número de edificações em construção por setores censitários - 2010

Ainda considerando-se o número de edificações em construção, é preciso mencionar os setores que abrangem loteamentos mais recentes e que foram implantados dentro da área urbana já consolidada. São os casos do Jardim Aeroporto, situado entre o centro e distrito industrial, e do Portal de São Francisco, no setor oeste da cidade. O Jardim Aeroporto foi implantado em 2000 pela empresa Assispav Construção e Pavimentação Ltda., com sede em Assis, em uma área ampla e plana onde funcionou no passado um campo de aviação. Já o residencial Portal de São Francisco (Figura 107) foi implantado em 2010, pela empresa Portal Loteadora e Incorporadora Ltda., com sede em Londrina-PR, em uma ampla área que a partir do processo de loteamento integrou os bairros já existentes, como o Jardim Paraná e a Vila Tênis Clube, nas imediações do campus da Universidade Estadual Paulista – UNESP.



Figura 107 – Vista aérea do loteamento Portal de São Francisco, setor oeste de Assis-SP. Fonte: Imobiliária Gilberto Imóveis, 2011.

Ainda no âmbito do processo de ocupação de áreas situadas dentro do tecido urbano já consolidado, é preciso destacar o caso dos espaços residenciais fechados verticais, geralmente baseados em conjuntos de edifícios de cinco a seis pavimentos. Muitos desses empreendimentos estão sendo lançados em locais próximos ao centro, ocupando áreas que anteriormente constituíam-se em vazios urbanos. Um exemplo é o anúncio do lançamento do Residencial Mont Blanc Club, com apartamentos de dois e três dormitórios (Figura 108).



Figura 108 – Anúncio de lançamento do empreendimento Mont Blanc Club, Assis-SP. Fonte: Miyazaki, 2012.

Não há ainda informações detalhadas do perfil do empreendimento, mas a CAS Construtora, sediada em São Paulo e com filial em Paraguaçu Paulista,

responsável pelo empreendimento, entregou neste ano um empreendimento de mesmo nome em Presidente Prudente, voltado para as camadas populares, inclusive com financiamento e subsídio do Programa Minha Casa Minha Vida. A área onde será implantado o residencial Mont Blanc Club está situada ao norte da área central.

Outro empreendimento desse tipo é o Santorini Residencial, também situado próximo ao centro, é uma iniciativa da empresa Construir Loteadora, com sede no próprio município de Assis, embora atue no âmbito regional. Esse espaço residencial contempla dois edifícios, sendo um com quatro e outro com cinco pavimentos que comportam apartamentos de até 67m².

A Construtora Duaço, empresa de capital local, também tem atuado na implantação de espaços residenciais fechados verticais desse porte, com o Residencial Alvorada, localizado no setor leste da cidade. Esse empreendimento é composto por seis torres com oito pavimentos cada, incluindo apartamentos de dois e três dormitórios, também com possibilidade de financiamento pelo Programa Minha Casa Minha Vida. Outro residencial vertical lançado pela mesma empresa é o Villa Toscana, localizado entre o centro e o setor leste, com duas torres e apartamentos de dois ou três dormitórios, de aproximadamente 70m².

Chamamos atenção, portanto, para a expressividade dos lançamentos imobiliários desse tipo em Assis, baseado em espaços residenciais fechados verticais, com apartamentos voltados para a classe média e camadas mais populares. Tais empreendimentos concentram grande quantidade de unidades habitacionais em áreas territorialmente menores, em decorrência da verticalização e do tamanho dos apartamentos, e estão sendo implantados dentro da área urbana já consolidada, não impactando na dispersão territorial da cidade.

4.5.4. A localização das atividades econômicas

As atividades ligadas ao comércio e serviços em Assis estão concentradas no centro da cidade. A figura a seguir, referente à localização de estabelecimentos de outras finalidades que não os residenciais (comércio, serviços e indústria) mostra que os setores situados na área central da cidade destacam-se neste quesito.

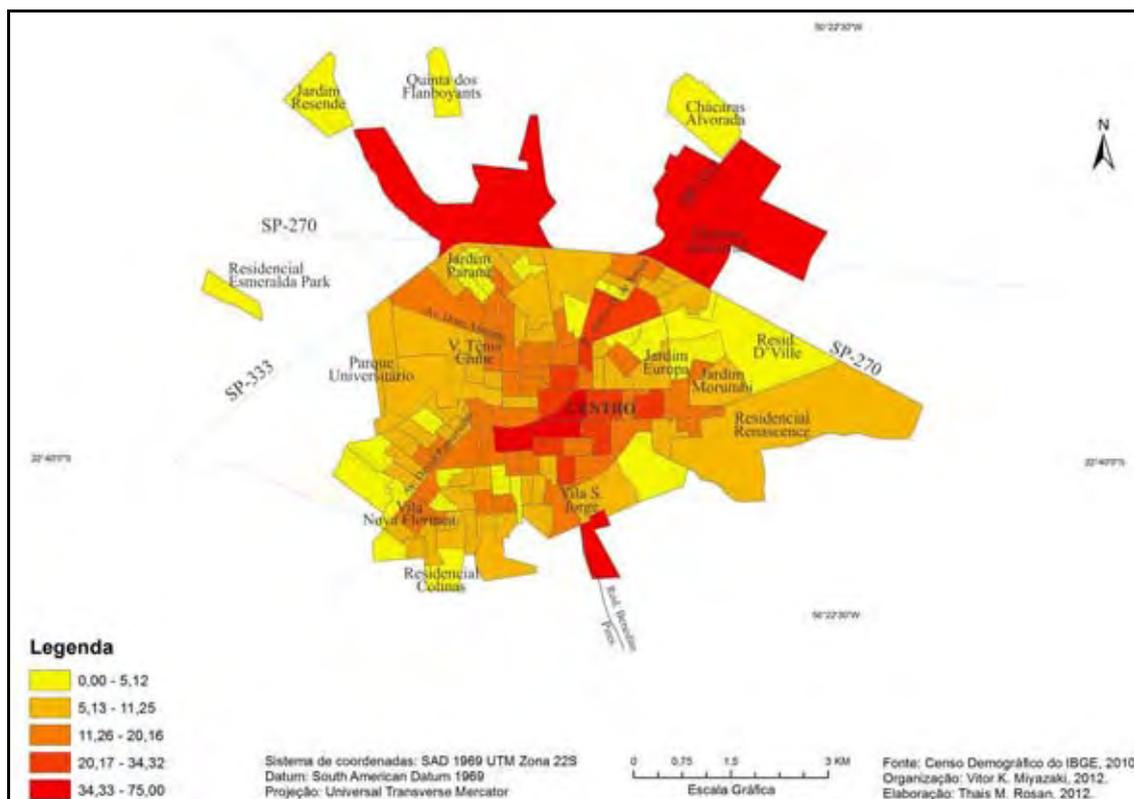


Figura 109 – Assis: proporção de estabelecimentos de outras finalidades por setores censitários – 2010.

Os dois setores localizados ao norte e que apresentam elevado percentual de estabelecimentos de outras finalidades correspondem ao distrito industrial (a leste) e a uma área da cidade que concentra atividades de lazer e serviços (clubes, pavilhão de exposição, aeródromo, kartódromo, entre outros) juntamente com estabelecimentos que atendem a demanda da rodovia (postos de combustível, oficinas etc.) e a unidade da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB. Portanto, não se constituem em áreas com alto nível de centralidade.

Além da área central, destacam-se também um eixo em direção ao distrito industrial, correspondente ao eixo da Rua Abílio Duarte de Souza, que apresenta concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços, além de uma área ao sul, referente a uma pequena concentração de atividades ao longo da rodovia Benedito Pires. Nestes casos, trata-se de concentração de atividades comerciais específicas, que não se constituem em subcentros.

Por fim, num segundo nível, ressalta-se também o eixo da Avenida David Passarinho, em direção à Vila Nova Florínea, que também possui pequena concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços. Apesar disso, estas áreas também não se

constituem em subcentros, uma vez que se caracterizam por atividades que atendem a demanda dos bairros, constituindo-se um comércio de vizinhança, mas sem a expressão e diversidade de um subcentro. Agências bancárias e estabelecimentos de saúde (Figura 110), por exemplo, permanecem concentrados na área central.

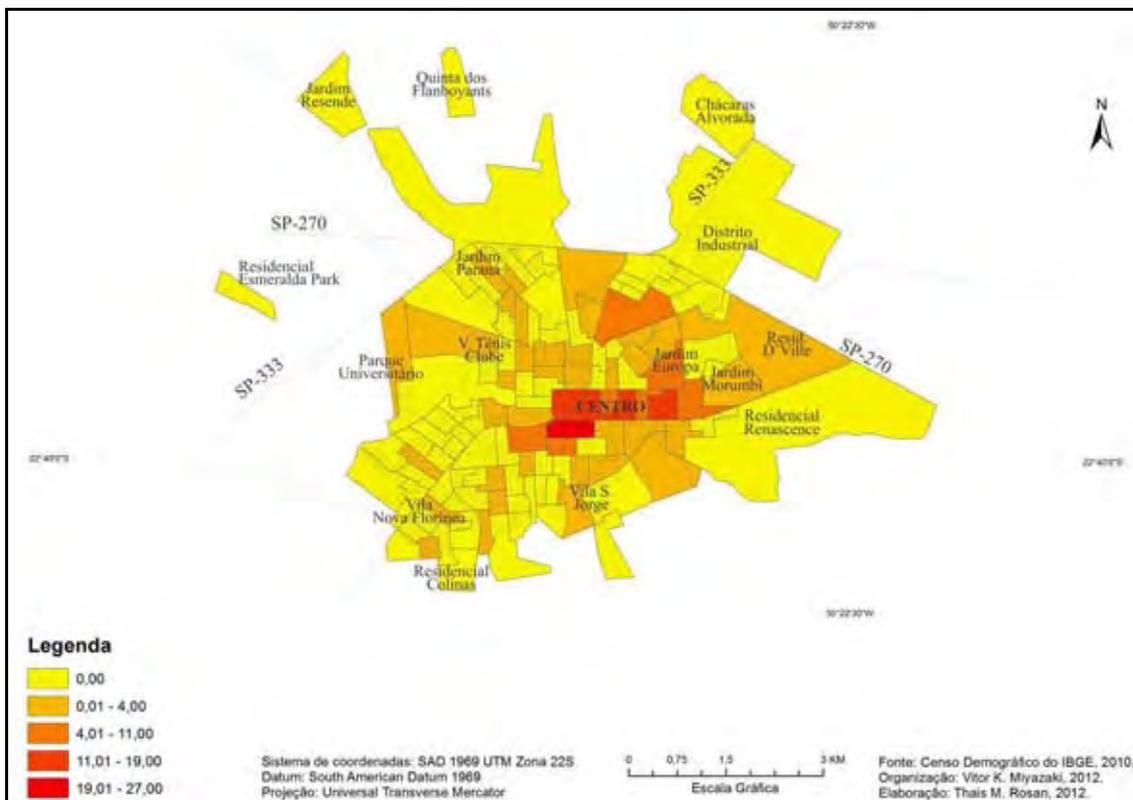


Figura 110 – Assis: número de estabelecimentos de saúde por setores censitários - 2010

No caso de Assis, o *shopping* da cidade também está localizado na área central, mais especificamente na Avenida Rui Barbosa. Apesar de se constituir em um empreendimento de pequeno porte, possuía praça de alimentação e duas salas de cinema. No entanto, nos últimos anos o *shopping* foi fechado para reformas e a retomada de seu funcionamento está prevista para os próximos anos.

Ao mesmo tempo, outros empreendimentos comerciais têm surgido em setores mais distantes do centro, como no caso de supermercados, que contam com praças de alimentação e pequenas galerias comerciais e de serviços (Figura 111).

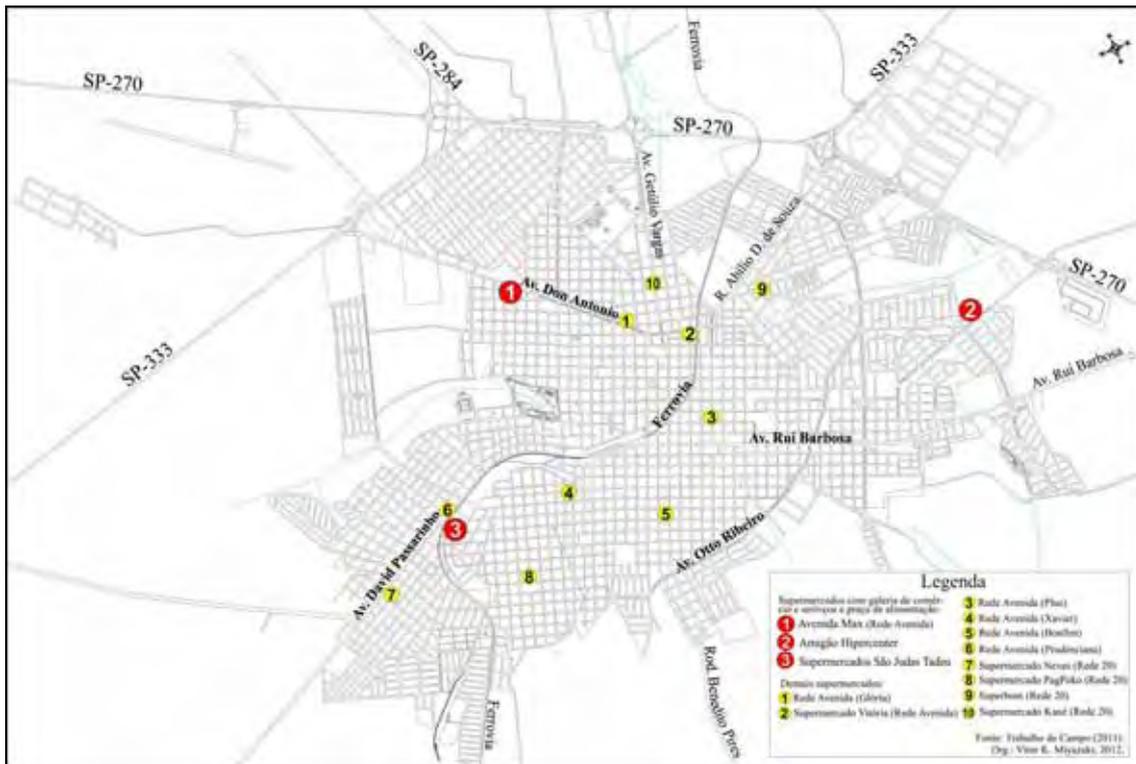


Figura 111 – Assis: localização dos principais supermercados (2012).

Neste conjunto, enquadram-se três empreendimentos: uma unidade dos Supermercados Amigão (rede regional sediado em Lins), situado próximo ao Jardim Morumbi, na avenida que dá acesso à Rodovia SP-270 (setor leste); da unidade dos Supermercados São Judas Tadeu (sediado em Ourinhos) localizado a oeste, no eixo de ligação à Vila Nova Florínea; e da rede de supermercados Avenida, de capital local, mas com várias lojas em outros municípios do interior, numa escala regional, que possui uma unidade no eixo da Avenida Don Antônio, nas imediações da Vila Tênis Clube (setor oeste). Além desses empreendimentos, há também um conjunto de supermercados localizados na área central e no setor sudoeste da cidade.

4.5.5. Assis: especificidades e tendência à dispersão territorial

Em linhas gerais, observa-se em Assis, assim como em Birigui (que veremos a seguir) uma forma urbana territorialmente mais compacta e contínua, englobando praticamente todas as áreas dentro de um raio de aproximadamente quatro

quilômetros. Cabe ressaltar que Assis possui a menor área urbana dentro os municípios analisados nesta pesquisa, com 11,73 km².

Além disso, torna-se cada vez mais clara a distinção entre os setores situados a leste do centro, voltados à população de alta renda, e os setores localizados a oeste, onde estão situados os bairros populares da cidade e os novos conjuntos habitacionais. Inclusive, é no setor oeste que o Plano Diretor do Município de Assis definiu como “zona de transição do perímetro urbano” (Figura 112), destinado para a expansão urbana para áreas de especial interesse social.

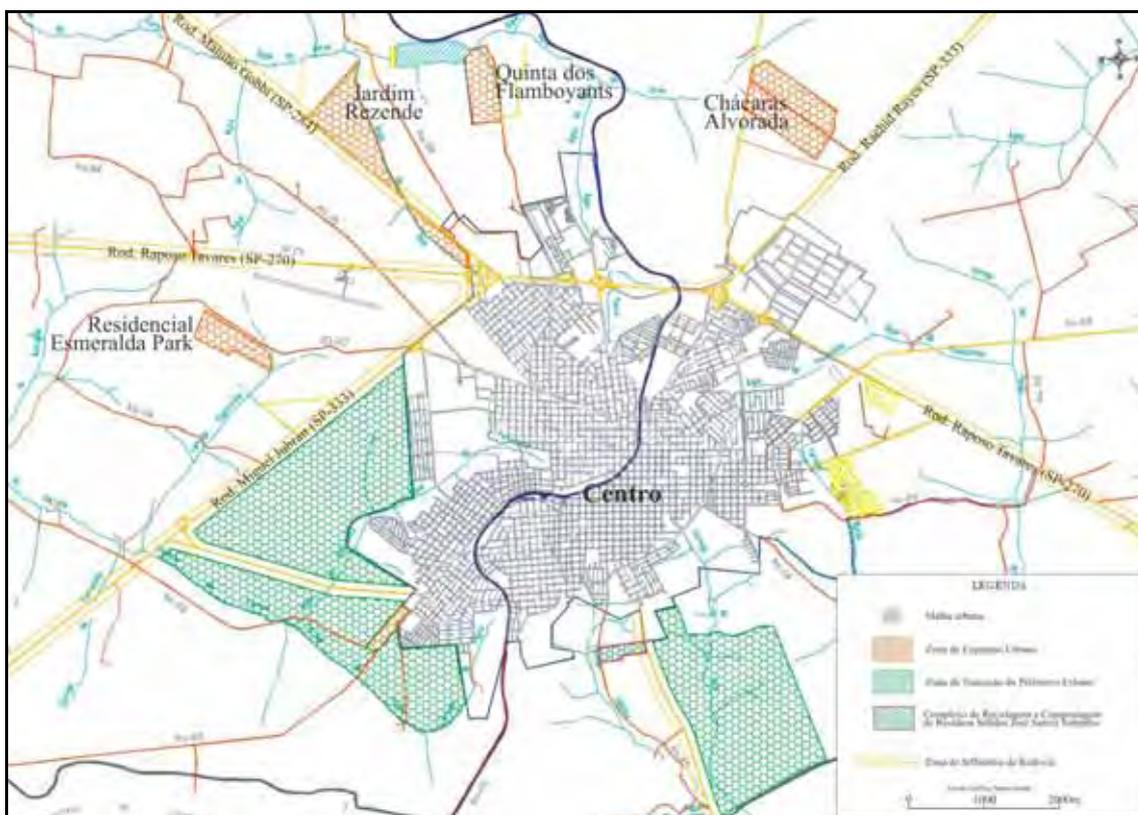


Figura 112– Assis: zonas de expansão urbana e de transição do perímetro urbano, 2010. Fonte: Plano Diretor do Município de Assis, 2010.

No entanto, essa forma urbana compacta começa a apresentar sinais de dispersão, principalmente considerando-se empreendimentos de padrão mais elevado, como nos casos de espaços residenciais fechados (Residencial Esmeralda Park) e conjuntos de chácaras (situados ao norte). Apesar das medidas tomadas em relação à questão tributária ao longo das décadas para tentar controlar uma expansão desordenada, Floeter (2007, 105) afirma que “a situação atual do IPTU no município de Assis mostra que o mesmo é hoje meramente um instrumento de arrecadação que procura garantir sua

participação na receita municipal”. Portanto, as condições para uma expansão territorial segundo as lógicas e estratégias de valorização imobiliária encontram caminhos para sua efetivação. Ainda por meio da figura 112, é possível observar as zonas consideradas de “expansão urbana”, que englobam áreas territorialmente descontínuas e passam a possibilitar uma dispersão do tecido urbano. São nestas áreas que estão localizados os loteamentos de chácaras Jardim Rezende, Quinta dos Flamboyants e Chácara Alvorada, onde a proporção de domicílios de uso ocasional é expressivo, alcançando valores entre 30 e 50%.

Mesmo assim, considerando-se as novas áreas de dispersão, estas se encontram localizadas ainda em um raio de, no máximo, cinco ou seis quilômetros do centro, compreendendo uma distância bem menor quando comparamos, por exemplo, à dispersão de cidades como Itu, Caraguatatuba ou mesmo Itapetininga.

4.6. BIRIGUI

Assim como Assis, a origem do núcleo urbano de Birigui também tem suas bases no processo de ocupação do Oeste Paulista, por meio do avanço da economia cafeeira. Mas, se em Assis o núcleo urbano teve início a partir de um patrimônio que antecedeu a chegada da ferrovia, em Birigui a ocupação urbana se iniciou a partir da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB e por meio da atuação de uma companhia de colonização.

Considerando-se essas especificidades, abordaremos a seguir a constituição histórica deste centro urbano, também localizado no Oeste Paulista. Nesse sentido, considerando-se a expansão territorial ao longo de sua história, analisaremos a constituição da área urbana de Birigui por meio das áreas residenciais, da concentração de estabelecimentos de comércio, serviços e indústria, sendo que esta última apresenta peso importante para a economia do município, conhecido por seu setor calçadista.

4.6.1. Formação histórica: a constituição de um núcleo urbano nas margens da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

Como vimos, a ocupação do Oeste Paulista faz parte de um processo relativamente recente. O desbravamento das terras da região onde está situada a cidade de Birigui, por exemplo, remonta ao início do Século XX. Ghirardello (2002, p.76) destaca que até por volta de 1880 a ocupação da “Zona Noroeste Paulista pelo homem branco estará restrita à região da futura cidade de Bauru”, sendo que “daí até as margens do Rio Paraná, raríssimos serão aqueles a desafiar a floresta e o gentio”.

Bini (2010) abordou o processo de ocupação dessa região, incluindo o período anterior à expansão da lógica capitalista, quando os conflitos entre os indígenas e os homens brancos se intensificavam. O autor afirma que esses conflitos tornaram-se ainda mais violentos a partir do início do Século XX: “Em 1.904, com o lançamento do decreto de concessão de construção de uma ferrovia de ligação ao Mato Grosso a partir

de Bauru, a caça aos caingangues e a limpeza do futuro caminho dos trilhos se inicia de forma rápida e sanguinária” (BINI, 2010, p.126).

À medida que aumentaram os interesses econômicos em explorar a região, várias comunidades indígenas foram dizimadas e as novas terras do oeste passaram a ser anexadas à lógica da economia capitalista. De acordo com Zampieri (1976):

A ocupação da área de Birigui e, do modo geral, da Noroeste, que foi a frente pioneira no início do século, apresentou fatores significativos para que ela se estendesse até a década de trinta: terras virgens recobertas de vegetação arbórea e apropriada para o café, embora arenosas na sua maioria; penetração de fazendeiros oriundos de velhas áreas cafeeiras; companhias colonizadoras com capital estrangeiro e com finalidade especulativa, visando colonos assalariados de outras regiões do estado; presença por antecipação da NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – organizada e planejada pelo Governo Federal com início em Bauru (1904), passando por Birigui (1908) e atingindo o Rio Paraná (1910) (ZAMPIERI, 1976, p.19/20).

No início do Século XX, muitas discussões foram realizadas para definir o traçado da ferrovia que ligaria São Paulo ao Mato Grosso. Ghirardello (2002, p.29) afirma que havia uma aspiração dos setores militares e diplomáticos no sentido de estabelecer a ligação das regiões isoladas do território nacional, mas que existia também um interesse muito grande nas imensas áreas inexploradas do território (paulista e matogrossense, este último ainda unificado em um único estado da federação, apenas na década de 1970 desmembrado nos estados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso) que passariam a ficar disponíveis ao capital.

Foi nesse contexto que a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - CEFNB⁸⁷ passou a se dedicar na construção da linha que ligaria Bauru ao Mato Grosso. Em 1904 foram iniciados os trabalhos de reconhecimento do trecho paulista, fundamental para a viabilização da ferrovia (GHIRARDELLO, 2002). Como a ferrovia antecedeu a exploração econômica nessa região, a sua construção apresentou especificidades:

Se compararmos a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a outras, construídas em solo paulista, teremos como diferenciais o desconhecimento da zona a ser percorrida, a produção agrícola inexistente e, particularmente, a aportagem em lugares sem nenhuma

⁸⁷ Mais informações detalhadas sobre o processo de construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil encontram-se organizadas na obra de Ghirardello (2002).

ocupação urbana. As demais ferrovias paulistas, até então, buscavam áreas de plantio e produção cafeeira, a CEFNOB não (GHIRARDELLO, 2002, p.47).

Isto porque as outras ferrovias construídas em território paulista buscaram, em geral, locais já conhecidos, onde já havia ocupação urbana e produção de café. Para Ghirardello (2002, p.48), os primeiros núcleos, que já contavam com alguma organização urbana, passaram a se desenvolver com a chegada das ferrovias, que funcionavam como “alavanca do crescimento local em razão da maior segurança do retorno financeiro dos investimentos citadinos”. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, por sua vez, foi construída antes de qualquer tipo de ocupação urbana ou atividade econômica, abrindo a mata e criando estações.

Dessa forma, iniciando suas obras em 1905, esta ferrovia partiu de Bauru e avançou em direção ao Rio Paraná, alcançando o local onde está situada a cidade de Birigui três anos depois. Na realidade, diferentemente do que ocorreu na maioria das cidades ao longo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, tais como Araçatuba, Promissão, Lins, entre outros, cuja origem se baseia em estações ferroviárias, o núcleo urbano de Birigui surgiu a partir de uma “chave”. A chave era a denominação popular utilizada para os locais onde estavam instalados os aparelhos de mudança de via que permitiam o desvio, a partir da linha tronco, para ramais que serviam para o abastecimento de água ou mesmo para uma composição aguardar a passagem de outra que vinha em sentido contrário (GHIRARDELLO, 2002). Portanto, o embrião do núcleo urbano de Birigui não se tratava de uma estação como ocorreu em várias cidades deste eixo ferroviário. Assim, Birigui, em um “primeiro momento, era apenas uma chave, e o trem estacionava três vezes por semana” (SUGUIMOTO, 2011, p.24).

Um dos primeiros homens brancos a penetrar na região foi Manuel Bento da Cruz⁸⁸, importante proprietário e negociante de terras, que se associou à empresa inglesa

⁸⁸ Manoel Bento da Cruz era advogado e atuou junto a antigos ocupantes e grileiros da região noroeste, sendo seus honorários pagos com terras, muitas vezes aquelas com localização mais privilegiada, geralmente acompanhando a linha da CEFNOB, chegando a acumular trinta mil alqueires (MARTINS, 1968, p.68, apud GHIRARDELLO, 2002, p.97; MONBEIG, 1998, p.202). Posteriormente, foi um dos sócios da San Paulo Land, Lumber & Colonization Company, que passou a dar um aspecto empresarial à comercialização de terras naquela região, e se tornou prefeito de Bauru (então boca de sertão da noroeste) e mantinha forte influência política na região (GHIRARDELLO, 2002). Além disso, o grupo político liderado por Manoel Bento da Cruz passou a fomentar a criação de núcleos urbanos na região, inclusive com dinheiro público de municípios como Bauru e Penápolis (GHIRARDELLO, 2002, p.119).

The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company (MONBEIG, 1998). Para Ghirardello (2002, p.99), Bento da Cruz foi “o mais poderoso negociante de terras da zona”, vendendo parte de suas terras para Nicolau da Silva Nunes que, por sua vez, é considerado o fundador da cidade de Birigui.

Nunes adquiriu aproximadamente 400 alqueires, onde estava localizada a chave a partir da qual surgiu Birigui. Como essas terras foram adquiridas para revenda, a partir do parcelamento da propriedade em pequenos sítios, Nicolau da Silva Nunes passou a pressionar Bento da Cruz para que este intercedesse junto à CEFNOB no sentido de construir infraestrutura inicial, inclusive a estação ferroviária, mesmo que provisória. Diante disso, quando Nunes chegou a suas terras, por volta de 1911, já encontrou alguma estrutura, além de dois vagões que serviram, inicialmente, como moradia para os recém-chegados e, posteriormente, como estação⁸⁹ até 1917, quando foi construída a definitiva (GHIRARDELLO, 2002, p.100).

Só a partir de 1913 foi iniciado o processo de arruamento do povoado. Mais detalhes sobre esta questão foram ilustrados por Ghirardello (2002):

Em carta enviada a Nicolau, no ano de 1913, Bento da Cruz apresenta o engenheiro [Theodore A. Graser], ao mesmo tempo em que o indica para proceder ao levantamento ‘e mais trabalhos do terreno destinados a povoação. Devem ficar reservados 2 datas para o posto policial, 2 para escolas e o terreno necessário para o cemitério’ (GHIRARDELLO, 2002, p.121).

Após o arruamento e a construção de infraestrutura básica, o núcleo urbano de Birigui passou a centralizar as atividades de compra e venda de terras, uma vez que passou a ser sede da The San Paulo Land, Lumber & Colonization Company. A partir desse momento buscou-se almejar a constituição do Distrito de Paz, passo necessário para atingir-se o *status* de cidade. Foi nesse contexto também que Nicolau da Silva Nunes doou “todas as datas indispensáveis para a implantação dos edifícios básicos da vila, bem como outros tantos da futura cidade” (CUNHA, 1997, apud GHIRARDELLO, 2002, p.151). É possível ter uma noção da dimensão do povoado que se constituía em

⁸⁹ Muitas estações eram simples barracões e, em alguns casos, como em Birigui, eram apenas simples vagões. Apesar das estações poderem se tornar fortes embriões de cidades no futuro, no início não se havia certeza disso. “Portanto, no entender da CEFNOB, suas instalações deveriam ser provisórias” (GHIRARDELLO, 2002, p.58).

1914 a partir da descrição feita em carta redigida por moradores de Birigui, quando solicitavam à Assembléia Legislativa a criação do Distrito de Paz:

A povoação de Birigui já conta atualmente duzentas e tantas casas, a maior parte de tijolos e telhas, podendo avaliar-se, por isso, a população urbana em perto de mil almas, já contando com várias casas comerciais, farmácia, médico, etc, e tudo isso com tendência a rápido aumento, pois que ainda ha vinte meses atrás só existiam umas 30 ou 40 casas, quase todas de pau-a-pique (RAMOS e MARTINS, 1961, apud GHIRARDELLO, 2002, p.152).

A partir do crescimento da vila, em 1914 Birigui passou a ser Distrito de Paz de Penápolis e se tornou município em 1921. A partir desse período, seu núcleo urbano passou a se expandir territorialmente, como veremos a seguir.

4.6.2. Expansão territorial urbana em Birigui

A partir dos primeiros traçados do projeto de arruamento realizado em Birigui em 1913, a área urbana passou por muitas transformações. A planta inicial da cidade correspondia a poucas quadras situadas ao sul do traçado da ferrovia (Figura 113).

A área urbana inicial se estendia pelo topo do planalto, cujas condições topográficas contribuía para sua extensão. Isto porque o povoado de Birigui teve início a partir da já mencionada chave, que necessitava de terrenos planos para assentar os trilhos da linha tronco e seus desvios em um eixo reto, facilitando a operação e as manobras. Em um segundo momento, essa característica contribuiu também para a expansão territorial urbana. Para Ghirardello (2002, p.171), a ferrovia “além de possibilitar vida econômica ao futuro povoado, garantindo acessibilidade e escoamento da futura produção, gerou o próprio desenho urbano”.

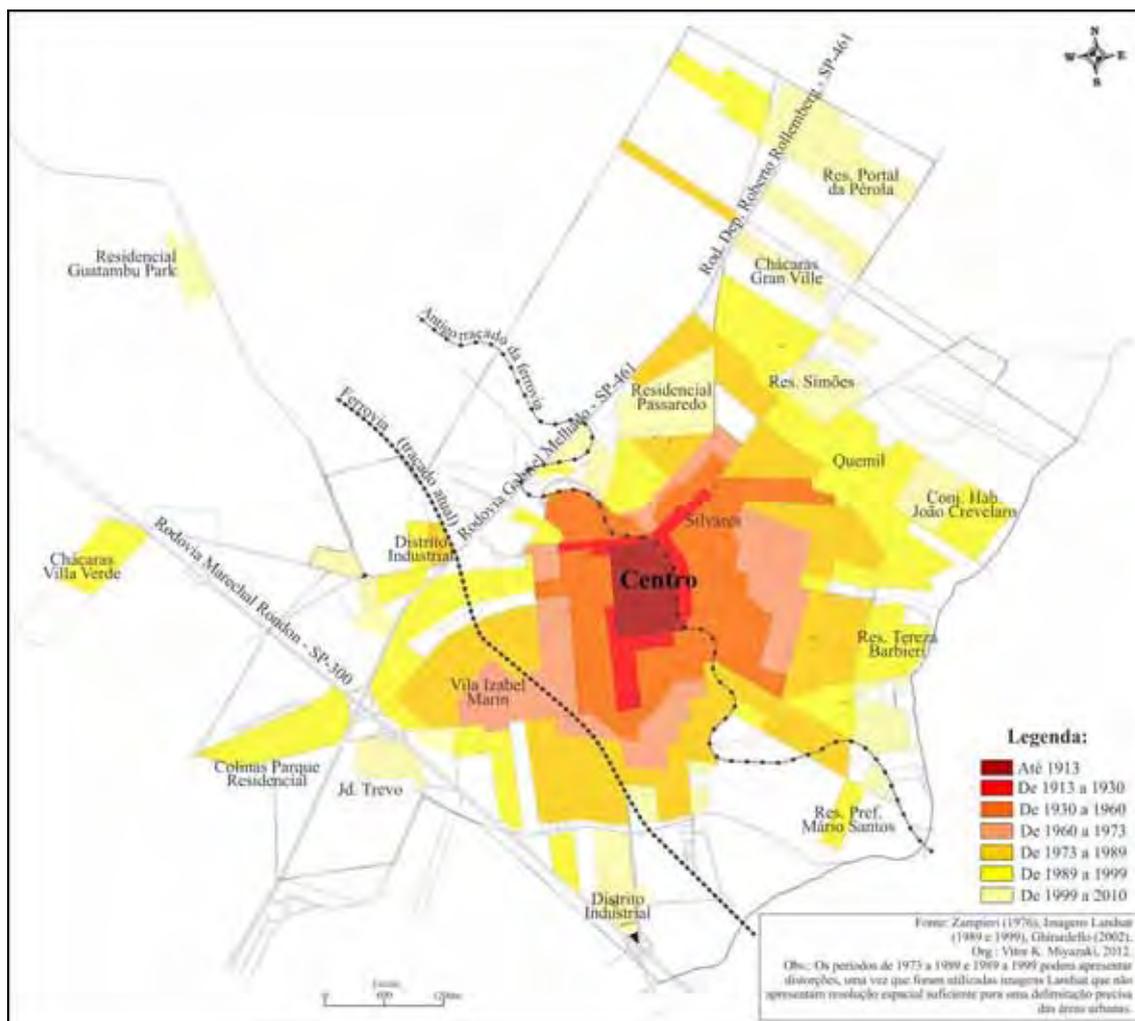


Figura 113 – Birigui: expansão territorial urbana – 1913-2010.

Zampieri (1976) relaciona a expansão territorial de Birigui com as diferentes fases de crescimento econômico do município. Para o autor, entre 1912 e 1930 o café foi o principal produto e necessitou da estrutura urbana para sua comercialização. Nesse sentido:

Nas imediações da estação da NOB [Noroeste do Brasil], vieram instalar-se as principais máquinas de beneficiamento, pequenas atividades industriais, casas de comércio, oficinas de reparos, e outras. Ao mesmo tempo, desenvolviam-se as funções administrativas, bancária, policial e escolar, visando quase exclusivamente ao atendimento da população rural (ZAMPIERI, 1976, p.28).

Dessa forma, a área urbana nesse período se expandiu nas imediações da ferrovia, além de alguns eixos relativos a vias de saída para a zona rural e cidades vizinhas.

Já o período seguinte, relativo às décadas de 1930 a 1960, foi a fase da policultura a partir da expansão do algodão, que se somou ao café. Além da instalação de indústrias beneficiadoras importantes, como a Anderson Clayton, passou a haver um incremento populacional mais expressivo (ZAMPIERI, 1976). O autor destaca ainda que Birigui se diferenciou das demais áreas do eixo da Noroeste principalmente pelo elevado número de migrantes italianos e espanhóis que se instalaram em pequenos lotes, além dos japoneses a partir de 1925, constituindo um conjunto expressivo de colonos na zona rural que se dedicavam ao café e ao algodão. Em decorrência do desenvolvimento da agricultura, praticada em pequenas propriedades, foi gerada uma grande movimentação no município, com reflexo imediato no núcleo urbano que centralizou as atividades industriais, comerciais e de serviços.

Ainda neste período, à medida que Birigui ganhava relevância, portanto, como importante núcleo de apoio ao campo, verificava-se também um crescimento territorial da área urbana que, para além do planalto, avançou em direção ao Córrego Biriguizinho. Em 1960, por exemplo, observava-se uma expansão considerável neste sentido, inclusive superando os limites desse curso d'água, como ocorreu nas imediações do bairro Silves.

Por fim, a partir da década de 1960, a indústria passou a desempenhar importante papel na economia de Birigui. Segundo Zampieri (1976, p.29), o êxodo rural somado à presença da indústria aumentou a população urbana do município, levando a uma taxa de urbanização superior a 77%. Dessa forma, foi a partir deste período que o crescimento demográfico, especialmente na área urbana, passou a se intensificar, como se observa na tabela 13, gerando impactos significativos no tecido urbano por meio da implantação de bairros operários e novos loteamentos.

Tabela 13 – Birigui: evolução da população urbana e rural

População	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2010
Urbana	9667	12550	19343	27185	45326	70567	91018	105487
Rural	33245	18468	11492	7791	5567	4558	3282	3241
Total	42912	31018	30835	34976	50893	75125	94300	108728

Fonte: IBGE, 2010. Org.: Miyazaki, 2012.

A partir deste período a cidade passou a se expandir em direção ao sul e a oeste, aproximando-se dos eixos rodoviários que passavam a ganhar relevância. Além disso, o traçado original da ferrovia foi retificado na década de 1970, a partir da

transferência da estação ferroviária para o setor sudoeste da cidade, nas imediações da Vila Izabel Marin. Essa modificação gerou impactos tanto nas áreas do antigo traçado da ferrovia, onde foi possível a abertura de novas avenidas, como também nos setores contemplados pelo novo eixo ferroviário, que permaneceram em expansão nas décadas seguintes.

4.6.3. A atividade industrial em Birigui

Atualmente Birigui é conhecida nacionalmente por sua produção industrial ligada ao setor calçadista, que se desenvolveu a partir da segunda metade do Século XX. No entanto, a presença da atividade industrial no município remonta a períodos anteriores, quando a produção de café e de algodão atraiu unidades de empresas ligadas ao beneficiamento desses produtos agrícolas. Tais fábricas, como a Anderson Clayton e a Biol, instalaram-se ao longo do leito da ferrovia devido à facilidade para o escoamento da produção.

Com o encerramento das atividades, estas agroindústrias deixaram extensas áreas no espaço urbano que posteriormente foram loteadas, como é o “caso de parte do terreno que pertenceu a Anderson Clayton, que foi loteado para a formação de três bairros: o Parque Residencial Nelson Calixto e os bairros Jardim Clayton e Vila Industrial”, ou destinadas à instalação de novas indústrias ligadas ao setor de calçados (CÍCERO, 2011, p.122).

Também o desenvolvimento da atividade industrial em Birigui se beneficiou da presença dos imigrantes no município. De acordo com Zampieri (1976), certos aspectos foram importantes para a tradição industrial de Birigui:

[...] afinidade do colonizador com a indústria em seu país de origem, proximidade de centros industrializados e urbanizados, posição geográfica junto a vias de comunicação importantes, presença de um ou dois ramos básicos no aproveitamento de produtos primários e outros (ZAMPIERI, 1976, p.19).

Foi neste contexto que a indústria ligada ao setor calçadista passou a se desenvolver em Birigui, principalmente a partir das décadas de 1970 e 1980, ganhando expressividade em âmbito nacional. Cícero (2011), ao analisar a indústria do setor

calçadista nesta cidade, faz uma contextualização histórica para compreender a constituição de uma especialização produtiva em um município distante das tradicionais zonas industriais do Estado de São Paulo. Para a autora, Birigui se constitui em um exemplo de cidade do interior paulista que se industrializou endogenamente, “fruto de investimentos locais, o que não exclui a importância de forças que atuaram em outras escalas e que influenciaram nas condições para seu desenvolvimento” (CÍCERO, 2011, p.142).

A relevância do setor calçadista é apresentada por Cícero (2011) ao tratar dos dados de número de empregados que atuam na indústria no município (57% do total de empregos gerados), além do número de estabelecimentos, com 765 unidades. Os dados ressaltam, por fim, que dos 18.653 empregos do setor industrial, quase 13 mil são oferecidos pelo setor calçadista. Dessa forma, a indústria, especificamente do setor calçadista, tem peso importante para a paisagem e para a vida cotidiana de Birigui. Além disso, é preciso considerar que:

A importância do setor industrial em Birigui, também pode ser observada in loco, em particular pelo ritmo que o trabalho nas fábricas imprime ao cotidiano da cidade e pela presença marcante dos barracões fabris na paisagem. Logo no começo da manhã (das seis às sete horas), a cidade tem suas ruas repletas de bicicletas de trabalhadores a caminho das indústrias. Esta cena costumava se repetir na hora do almoço e a tarde. Com o crescimento da cidade e o aumento da distância entre a casa e o local de trabalho, o fluxo de bicicletas se tornou um pouco menor na hora do almoço, já que muitos trabalhadores não se deslocam mais até suas residências para almoçar. (CÍCERO, 2011, p.68).

Assim, o crescimento territorial da cidade e o observado aumento da distância do local de trabalho em relação à residência geraram algumas alterações no ritmo e cotidiano da cidade. No entanto, muitas indústrias ainda estão localizadas no entorno da área central, como é possível observar na figura 114, elaborada por Cícero (2011).

Em Birigui a atividade industrial esteve presente em meio às casas e prédios comerciais desde a década de 1980 (CÍCERO, 2011, p.121), havendo uma dispersão das unidades produtivas pela cidade, embora haja alguns locais de concentração. Ainda na figura 114, por exemplo, é possível observar algumas concentrações nas áreas de antigas instalações industriais e ao longo de alguns eixos viários e bairros. Ressaltamos

ainda os casos de galpões localizados ao longo do antigo leito da ferrovia que atualmente também abrigam fábricas de calçados (CÍCERO, 2011).

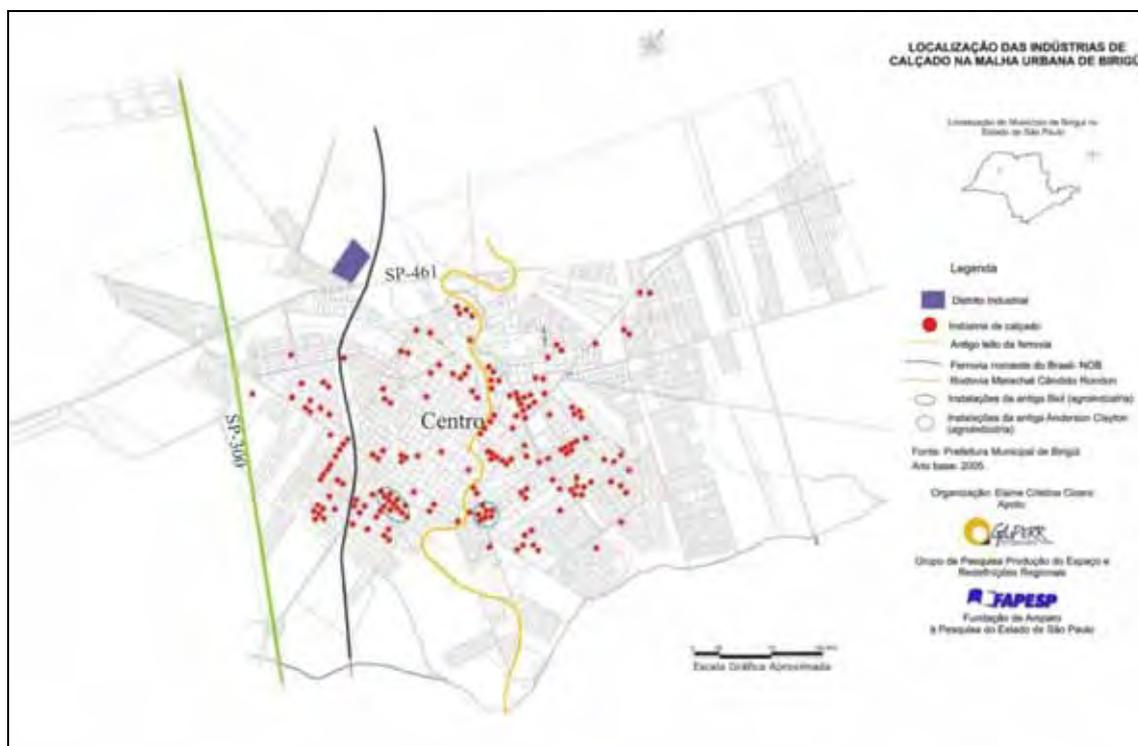


Figura 114 – Birigui: localização das indústrias de calçado – 2011. Fonte: Cícero, 2011.

Apesar desses casos, grande parte das indústrias ainda está localizada em diferentes áreas da cidade, no entorno do centro, uma vez que tais empreendimentos, em sua maioria, são de pequeno porte e iniciaram suas atividades em espaços limitados e precários. Cícero (2011, p.122) destaca esta característica e descreve situações em que muitas fábricas iniciaram suas atividades em cômodos adaptados e, à medida que a empresa se desenvolvia, ampliavam-se as instalações anexando terrenos ou casas vizinhas. Para a autora, esse caminho foi “seguido por muitas indústrias e a ausência de um zoneamento específico na cidade para a localização da atividade industrial, fizeram com que as fábricas se espalhassem por praticamente todos os bairros da cidade”.

Dessa forma, diferentemente do que se verifica em Itu e Itapetininga, onde a localização da atividade industrial contribuiu para o processo de expansão e dispersão territorial urbana, em Birigui ela não teve importância neste sentido, até em decorrência das especificidades do perfil das empresas, geralmente de pequeno porte e que não causam impactos significativos na vizinhança. Birigui possui um distrito industrial,

implantado em 1985 no setor oeste da cidade, nas margens da Rodovia SP-461, que abriga apenas algumas empresas que não estão atreladas ao setor calçadista.

Além desta área, existe outro distrito industrial, denominado Jorge Issa Junior, localizado no setor sul da cidade, nas margens da Rodovia SP-300, próximo ao trevo de acesso principal. Esta área está localizada a pouco mais de três quilômetros do centro da cidade e está sendo implantada de forma territorialmente contínua à malha urbana já existente.

Por fim, além destes dois, há outro distrito industrial previsto para ser implantado em Birigui, em uma área de 13 alqueires localizada no setor norte da cidade, a aproximadamente quatro quilômetros de distância do centro e territorialmente descontínua em relação ao tecido urbano já consolidado. Esta área, já prevista no Plano Diretor Municipal de Birigui⁹⁰, será destinada para empresas cujas atividades não sejam conciliáveis com o uso residencial.

Com exceção deste último caso, observa-se que as áreas destinadas para o uso industrial, bem como os locais onde já se encontram instalados os estabelecimentos deste setor, não têm impactado significativo para a dispersão territorial urbana. Na realidade, como muitas empresas estão espalhadas pelo entorno da área central, há uma mescla entre usos industriais, residenciais e comerciais, que caracteriza a cidade de Birigui, como já destacou Cícero (2011).

No caso do último empreendimento, relativo ao distrito industrial do setor norte, a sua localização é justificada pelo tipo de empresa que poderão ser instaladas, considerando-se o porte ou os impactos que podem gerar. Entretanto, esta área está situada nas proximidades de dois bairros residenciais de baixa renda, que também se encontram territorialmente descontínuos e dispersos no perímetro urbano. As especificidades destas áreas serão tratadas no item a seguir.

⁹⁰ Lei Complementar n.17, de 10 de outubro de 2006. Além destas áreas industriais mencionadas, vale ressaltar que o Plano Diretor prevê também a criação de cinco minidistritos industriais urbanos, para a instalação de empresas cujas atividades sejam compatíveis com os usos residenciais e comerciais do entorno.

4.6.4. As áreas residenciais e os estabelecimentos comerciais e de serviços

Como vimos anteriormente, os estabelecimentos industriais encontram-se localizados no entorno da área central. Esse aspecto faz com que haja uma mescla no que se refere aos usos.

De acordo com a lei que dispõe sobre o uso do solo urbano⁹¹ em Birigui (Figura 115), na área do entorno do centro é permitido o uso misto. É nesta área que o uso residencial se mistura com o industrial. No entanto, como prevê a própria lei, trata-se da convivência de usos diferentes e que não geram conflitos de vizinhança, do ponto de vista legal.

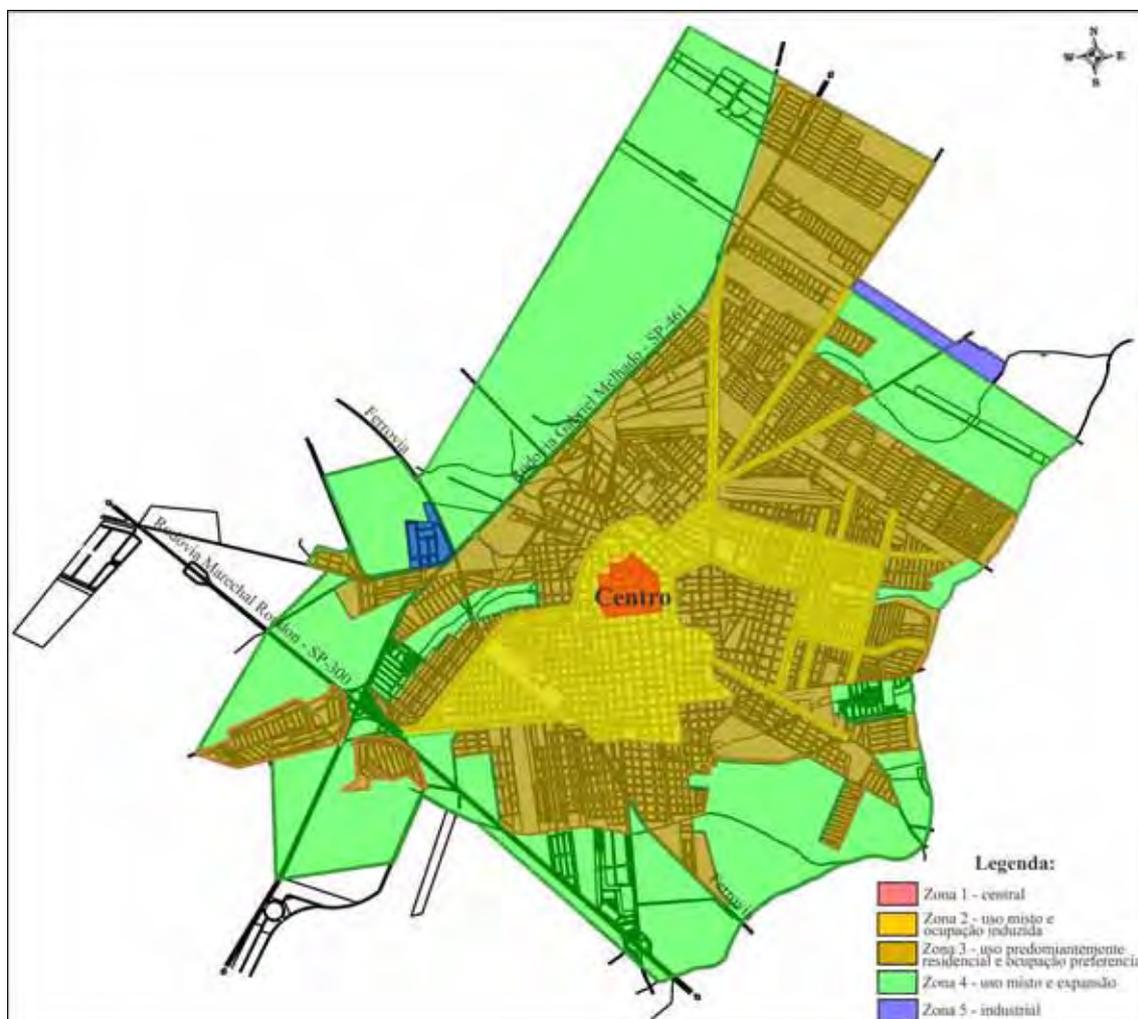


Figura 115 – Birigui: planta de uso do solo urbano. Fonte: Lei do uso do solo urbano da Prefeitura Municipal de Birigui, 2007.

⁹¹ Lei Complementar nº26, de 13 de dezembro de 2007.

Já na Zona 3, de uso predominantemente residencial e ocupação preferencial, também é permitida a existência de outros usos, inclusive o industrial, desde que este coexista pacificamente e de forma segura com os demais.

Mas ainda considerando-se a figura anterior, da lei que trata do uso do solo urbano em Birigui, atentamos para o aspecto referente às áreas classificadas como de “ocupação induzida” ou de “ocupação preferencial”. Segundo a lei, no primeiro caso, o objetivo é de incrementar o adensamento populacional e, no segundo, privilegiar a ocupação residencial. Portanto, há uma preocupação por parte do poder público em adensar a ocupação nas áreas já consolidadas. Mesmo nas áreas destinadas para a expansão urbana (zona 4) a legislação destaca que é preciso “promover a ocupação dos vazios urbanos”.

Em entrevista concedida pelo secretário de obras de Birigui à imprensa local ⁹², a preocupação em promover a expansão urbana por meio de áreas territorialmente contínuas foi manifestada. Segundo o secretário Milton Lot Júnior, os novos bairros anunciados em 2009 estavam sendo implantados em áreas remanescentes dentro do perímetro urbano, no sentido de evitar a dispersão territorial da área urbana.

Ainda na entrevista mencionada, o secretário afirmou que “não aprovamos projetos de loteamento para regiões distantes”, uma vez que isto pode onerar o poder público municipal no sentido da implantação de infraestrutura urbana.

Naquela ocasião, anunciava-se a implantação de três novos loteamentos voltados para o uso residencial, sendo eles o Residencial Didi Laluce, Residencial Sabino Laluce e Residencial Marataízes, todos localizados no setor oeste da cidade, dentro do tecido urbano já consolidado.

Por outro lado, há loteamentos criados a partir da década de 1990 em áreas distantes e territorialmente descontínuas, como é o caso do Residencial Portal da Pérola, no setor norte da cidade. Além disso, nesta área da cidade foram construídas 700 unidades habitacionais por meio do Programa Minha Casa Minha Vida, que foram entregues em 2011.

Ainda no que se refere à moradia popular, com exceção deste conjunto atrelado ao PMCMV, não há outro empreendimento em implantação ou entregue recentemente, mas a existência de conjuntos habitacionais implantados em décadas

⁹² Entrevista publicada na matéria apresentada por Alcântara (2009) no jornal Folha da Região em 09 de novembro de 2009.

passadas tem peso importante no âmbito da constituição do tecido urbano de Birigui (Figura 116).

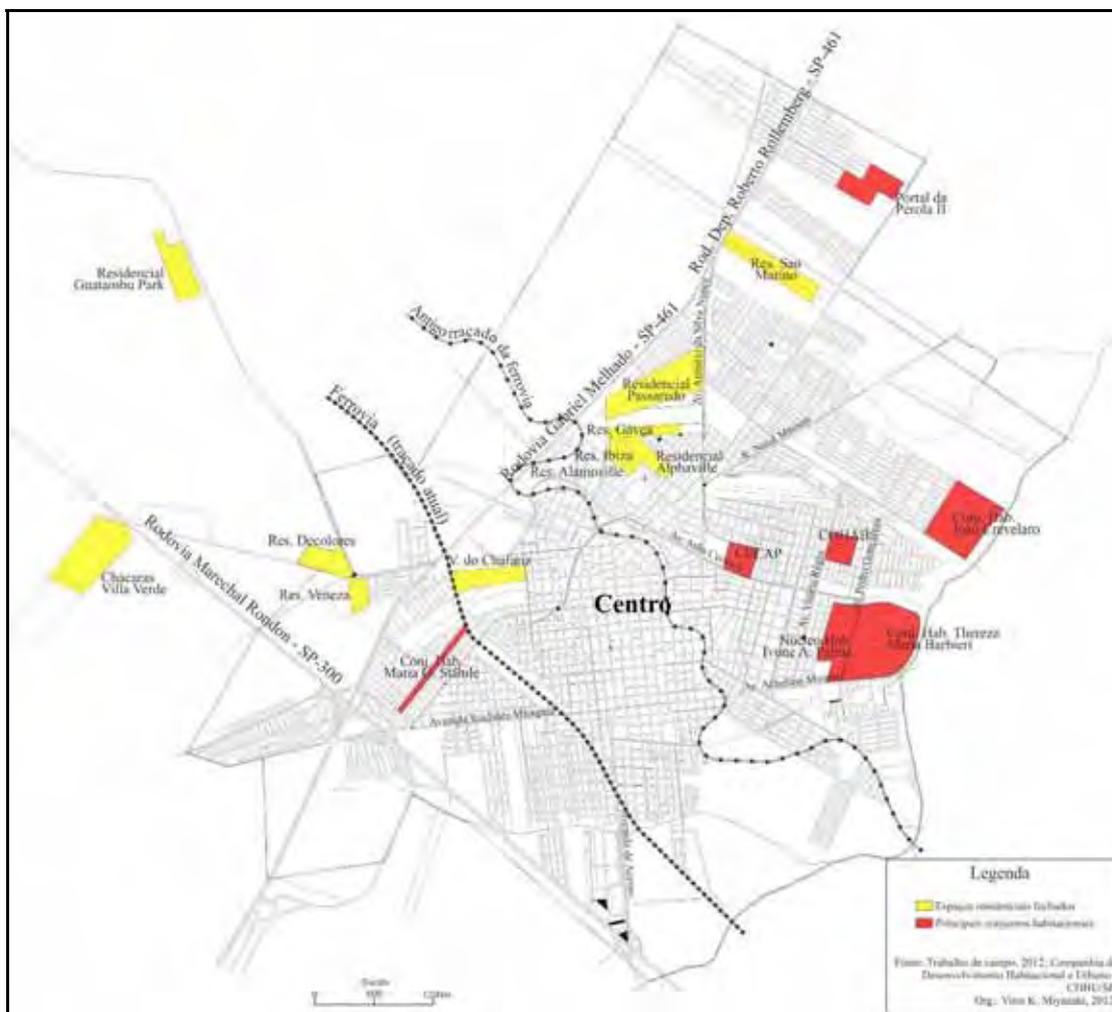


Figura 116 – Birigui: localização dos espaços residenciais fechados e dos principais conjuntos habitacionais.

Na figura é possível verificar a dimensão desses empreendimentos, tais como os conjuntos habitacionais João Crevelaro, Thereza Barbieri e Ivone Alves Palma, resultantes de programas habitacionais do governo federal e estadual implementados a partir do final da década de 1980.

Outro aspecto que chama atenção é em relação à localização desses conjuntos, uma vez que praticamente todos estão situados no setor leste da cidade, com exceção do conjunto Maria Stábile (setor sudoeste) e Portal da Pérola II (setor norte).

Ainda por meio da figura 116, é possível verificar também que enquanto os conjuntos habitacionais estão concentrados no setor leste, os espaços residenciais fechados de médio e alto padrão estão situados nos setores oeste e noroeste, próximo às

principais vias de circulação. Alguns, inclusive, estão localizados nas vias que dão acesso à Araçatuba.

No conjunto dos espaços residenciais fechados, predominam dois tipos principais: aqueles implantados em áreas mais distantes do centro, inclusive territorialmente descontínuos em relação à malha urbana principal, como nos casos do Residencial San Marino, do Residencial Guatambu Park, das Chácaras Villa Verde, dentre outros, cuja localização está geralmente atrelada às rodovias ou avenidas; e aqueles situados dentro do tecido urbano já consolidado, tais como os residenciais Gávea, Ibiza, Alphaville e Alamoville, cujas dimensões territoriais são mais restritas.

Essa lógica de localização dos espaços residenciais fechados de um lado da cidade e os conjuntos populares do outro repercute na distribuição intraurbana da renda. Na figura a seguir, que apresenta a distribuição da renda média do responsável por domicílio segundo os setores censitários, é possível observar essa distinção entre as áreas que compreendem os loteamentos e bairros populares, a leste, e aqueles que contemplam os espaços residenciais fechados, com rendas mais elevadas, a oeste. Cabe ressaltar ainda que dois espaços residenciais fechados (Chácaras Vila Verde e Guatambu Park) não comparecem nesta figura, uma vez que estão situados fora do perímetro urbano e, portanto, não estão representados no mapa, que considera apenas os setores censitários urbanos.

De qualquer forma, nota-se que os setores que compreendem os residenciais Gávea, Alphaville, Ibiza, Alamoville e Vila do Chafariz apresentam renda média mais elevada. Além dos espaços residenciais fechados, os setores referentes ao centro da cidade também apresentam valores mais elevados de renda. Portanto, fica clara a concentração dos chefes da família que auferem maiores rendimentos na área central e em alguns setores a oeste.

pontuais, como no setor sul (Residencial Guaporé e imediações) e próximo ao centro (Vila Roberto).

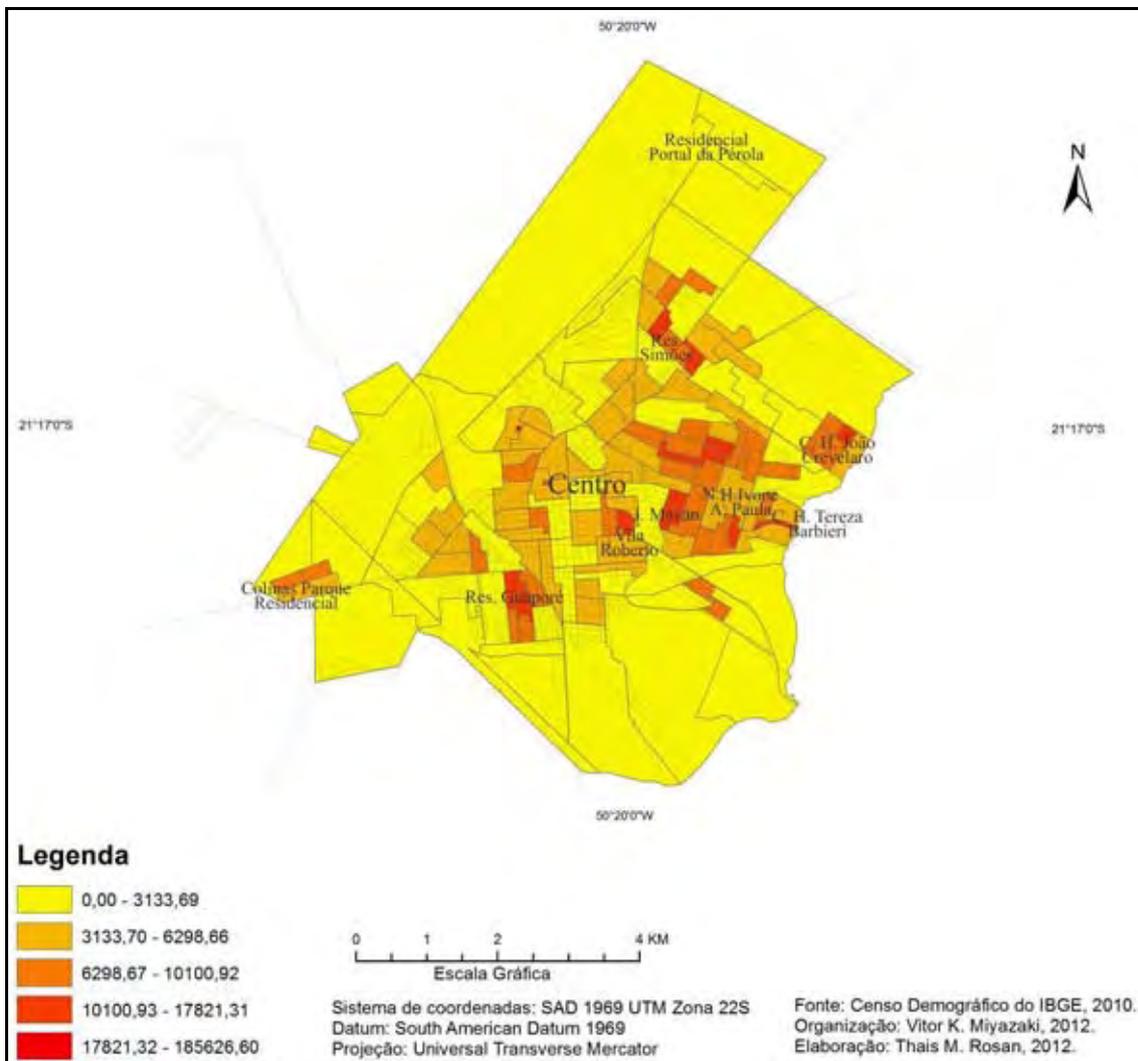


Figura 118 – Birigui: densidade demográfica por setores censitários – 2010.

Ainda no que se refere ao peso dos conjuntos habitacionais na densidade demográfica, cabe ressaltar que na figura 118 o setor correspondente ao Residencial Portal da Pérola, que contempla 700 unidades habitacionais do programa Minha Casa Minha Vida, não comparece ainda com valor elevado. Isto porque, em 2010, ocasião do levantamento do censo, o empreendimento ainda se encontrava em construção, sendo inaugurado somente em 2011. Tanto que quando consideramos o número de edificações em construção por setores censitários (Figura 119), o setor correspondente ao Portal da Pérola se destaca.

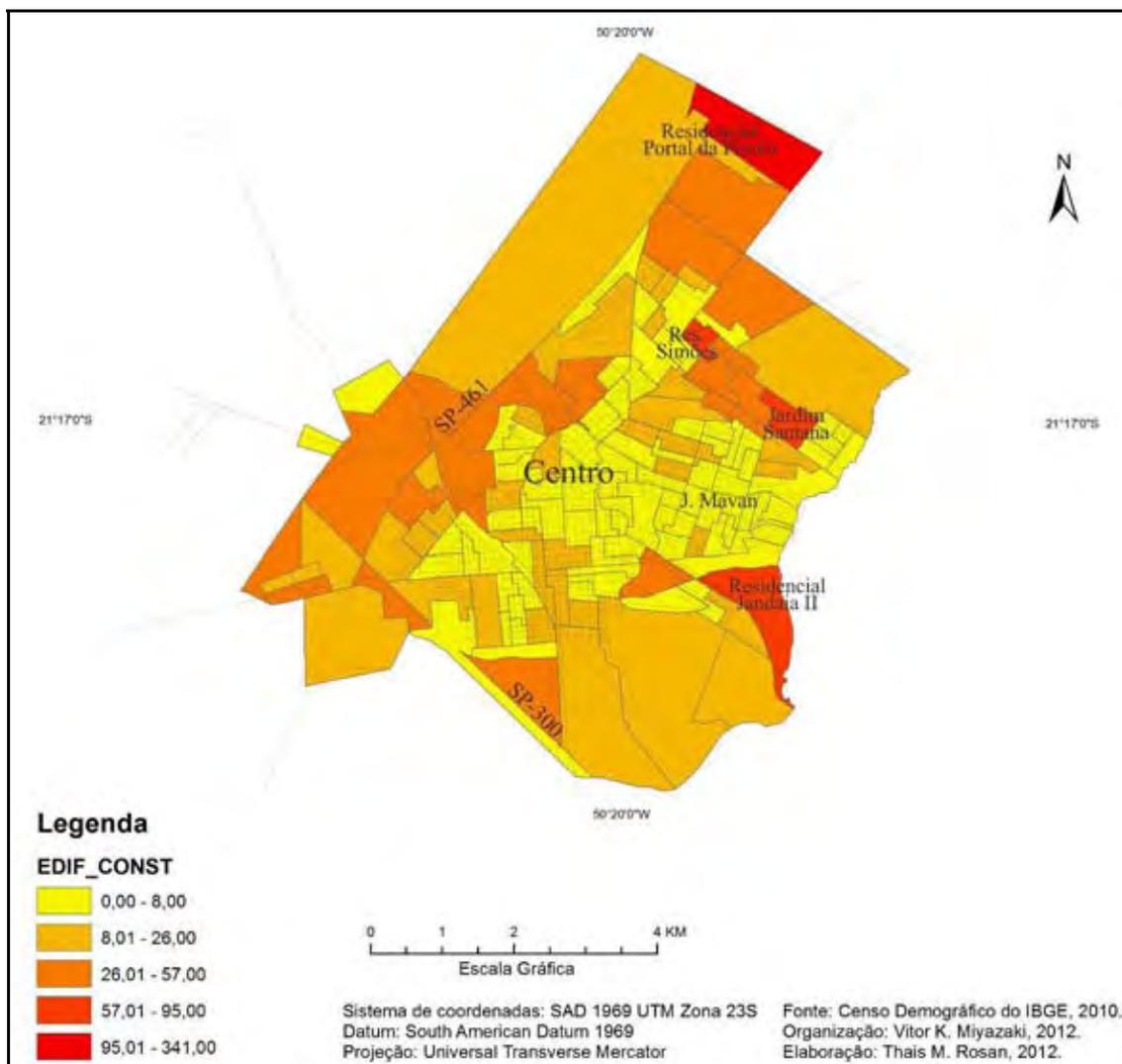


Figura 119 – Birigui: número de edificações em construção por setores censitários – 2010.

Além deste setor, destacam-se também três outros setores, correspondentes a bairros como o Residencial Simões, Jardim Santana e Residencial Jandaia II. Estas áreas constituem-se em bairros de baixa renda (inferior a 2,2 salários mínimos, considerando-se a remuneração média do responsável pelo domicílio). Além disso, em muitas partes destes bairros é possível notar a precariedade das condições das construções e de infraestrutura urbana. Nas figuras 120 e 121, por exemplo, é possível observar que não há pavimentação asfáltica em algumas vias localizadas nos bairros Residencial Simões e Jandaia II.

Dessa forma, a maior quantidade de domicílios em construção está localizada em setores que compreendem bairros de baixa renda e condições precárias de infraestrutura. Em um segundo patamar, destacam-se outros setores situados no setor norte da cidade, tanto nas proximidades do Residencial Simões quanto do Residencial

Portal da Pérola. Também neste patamar cabe ressaltar ainda as áreas que correspondem aos loteamentos de médio e alto padrão, principalmente no setor oeste da cidade, nas proximidades do eixo da Rodovia SP-461. Como vimos anteriormente, trata-se de uma área onde está concentrada grande parte dos espaços residenciais fechados da cidade.



Figura 120 – Vista da Rua Natal Masson, no Residencial Simões. Fonte: Miyazaki, 2012.



Figura 121 – Vista parcial do Residencial Jandaia II. Fonte: Google Street View, 2011.

O principal lançamento imobiliário que vem se destacando em Birigui é o empreendimento denominado Alto do Silvares, que se encontra em fase de comercialização dos lotes (Figuras 122 e 123). Trata-se de um empreendimento que ocupa a área do antigo aeroclube da cidade, envolvendo a criação de um novo centro financeiro e comercial por meio da comercialização de lotes residenciais e comerciais. A peculiaridade da origem do capital deste empreendimento chama atenção, uma vez que se trata de uma iniciativa de um grupo que envolve empresários do setor imobiliário e calçadista.



Figura 122 – Vista parcial do empreendimento Alto do Silvares, no início de sua implantação. Fonte: Google Street View, 2011.



Figura 123 – Vista parcial do empreendimento Alto do Silvares, no período de divulgação e comercialização. Fonte: Miyazaki, 2012

O empreendimento está localizado em uma área privilegiada da cidade (Figura 124), em um topo plano, considerando-se que na área funcionava um aeroclube. O eixo da principal avenida do loteamento, por exemplo, que concentrará os lotes destinados ao comércio e serviços, foi projetado praticamente no traçado da antiga pista de pousos e decolagens do aeroclube.



Figura 124 – Localização do empreendimento Alto do Silvares, Birigui. Fonte: Google Maps, 2011.

Além das áreas residenciais, o loteamento tem destacado em sua divulgação os lotes comerciais, inclusive, há o registro nos anúncios publicitários da instalação de bancos e do futuro centro administrativo da prefeitura municipal. Apesar de estar localizado a menos de dois quilômetros do centro da cidade, o empreendimento pode gerar impactos significativos na centralidade intraurbana, caso venha a se confirmar a instalação de atividades comerciais e de serviços na área, com destaque às atividades da administração pública citadas.

Atualmente os estabelecimentos de outras finalidades, referentes ao comércio, serviços e indústria, encontram-se concentrados na área central da cidade (Figura 125). No caso de Birigui a área de maior concentração estende-se do centro ao seu entorno, principalmente porque as empresas ligadas às indústrias calçadistas estão instaladas nestas imediações, como vimos anteriormente.

Além da área central e seu entorno, destacam-se também o eixo da Avenida Antônio da Silva Nunes, ao norte, ligando o centro à Rodovia SP-461, além dos eixos da via principal de acesso da Rodovia SP-300 à cidade (ao sul) e da Avenida Euclides Miragaia, que liga o entroncamento da SP-300 com a SP-461 ao centro.

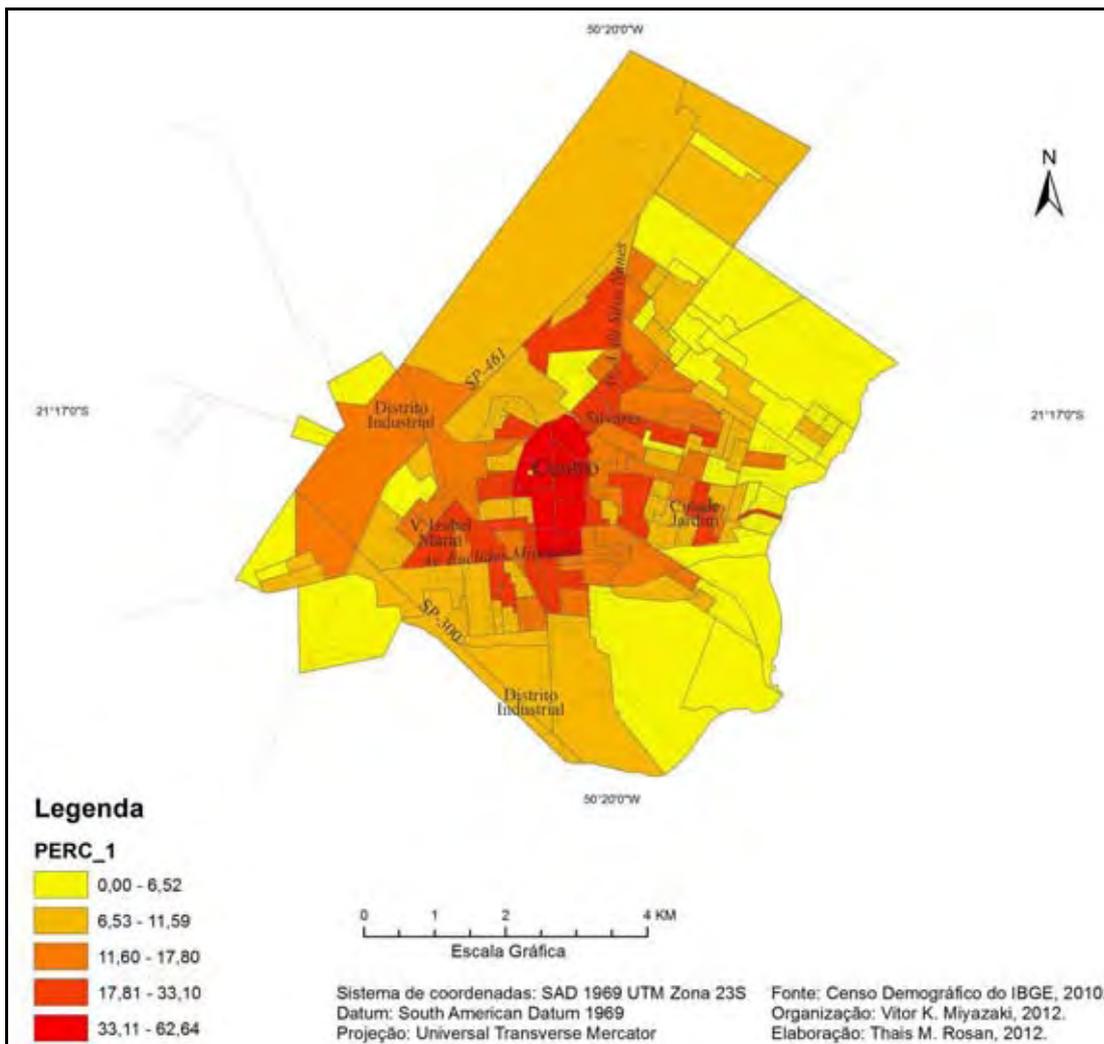


Figura 125 – Birigui: percentual de estabelecimentos de outras finalidades no total de endereços urbanos – 2010.

Para o caso específico de Birigui é necessário considerar que a dispersão das indústrias, conforme descrito anteriormente, acaba tendo peso importante para as áreas de maior concentração de estabelecimentos de outras finalidades, uma vez que estas são consideradas também neste conjunto.

Já no setor leste da cidade, nas imediações do bairro Cidade Jardim, há uma concentração significativa de estabelecimentos de outras finalidades que não estão vinculados necessariamente às fábricas de calçados, uma vez que os dados do CNEFE/IBGE mostram que há um conjunto expressivo de unidades comerciais e de serviços voltadas para atender a demanda do bairro. Embora não se constitua em subcentro, esta área apresenta atividade comercial e de serviços expressiva no âmbito dos bairros do setor leste, densamente povoados e constituídos a partir de conjuntos habitacionais populares.

Como as fábricas do setor calçadista podem impactar na concentração de estabelecimentos de outras finalidades, podemos somar a esta análise a figura a seguir, que apresenta o número de estabelecimentos de saúde por setores censitários. Isto porque quando consideramos os serviços de saúde em específico evidencia-se a delimitação da área central onde estão concentrados estes estabelecimentos.

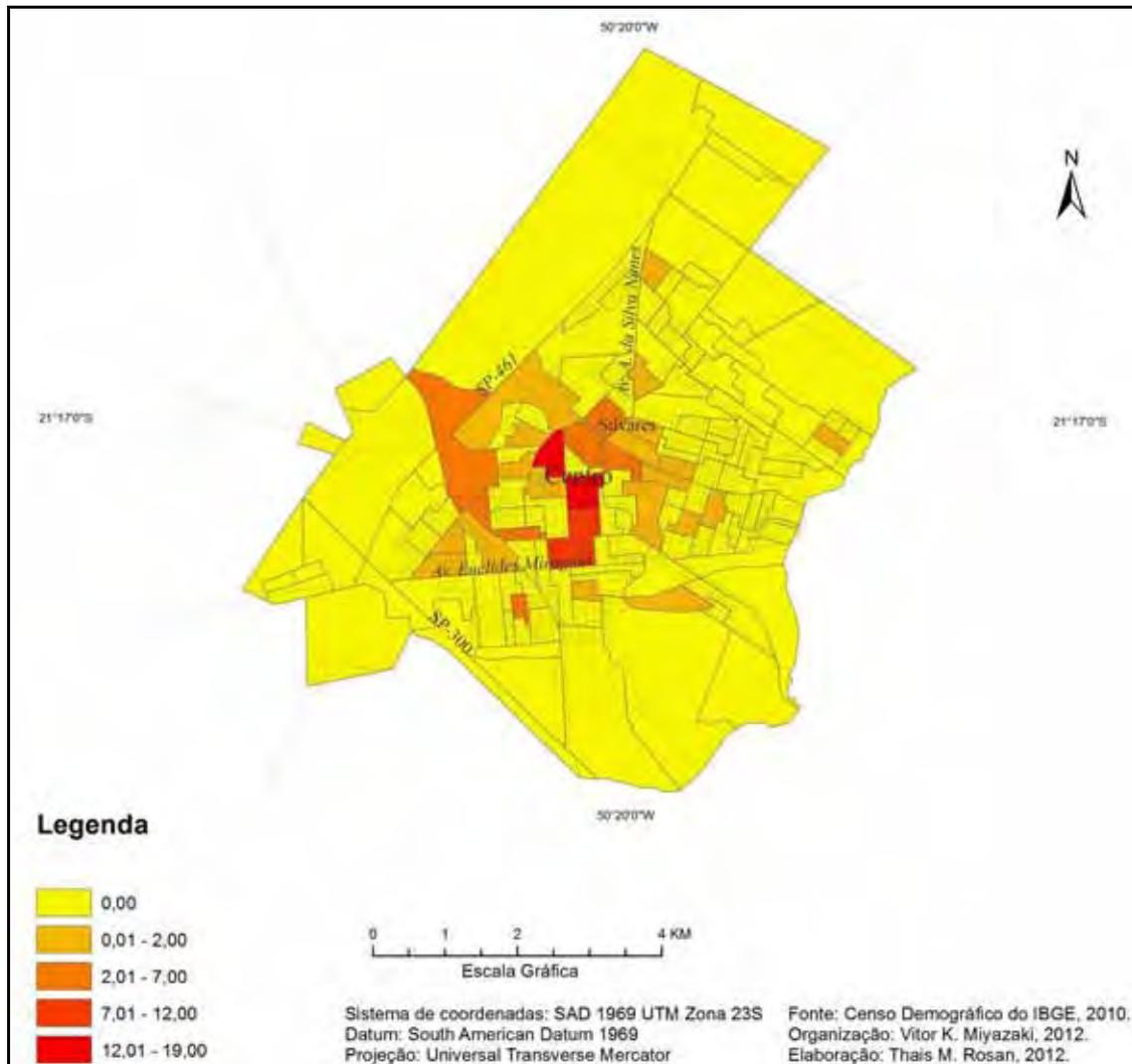


Figura 126 – Birigui: localização de estabelecimentos de saúde por setores censitários – 2010.

Neste caso, quando consideramos apenas um setor em específico, no caso, a prestação de serviços de saúde, fica evidente a diferença entre a área central principal e a área de seu entorno, cujo percentual de atividades de outras finalidades é influenciada pela atividade industrial.

Por fim, no que se refere ao comércio varejista, é possível constatar que há alguns empreendimentos que têm privilegiado as principais vias de acesso e circulação da cidade em detrimento da área central (Figura 127).

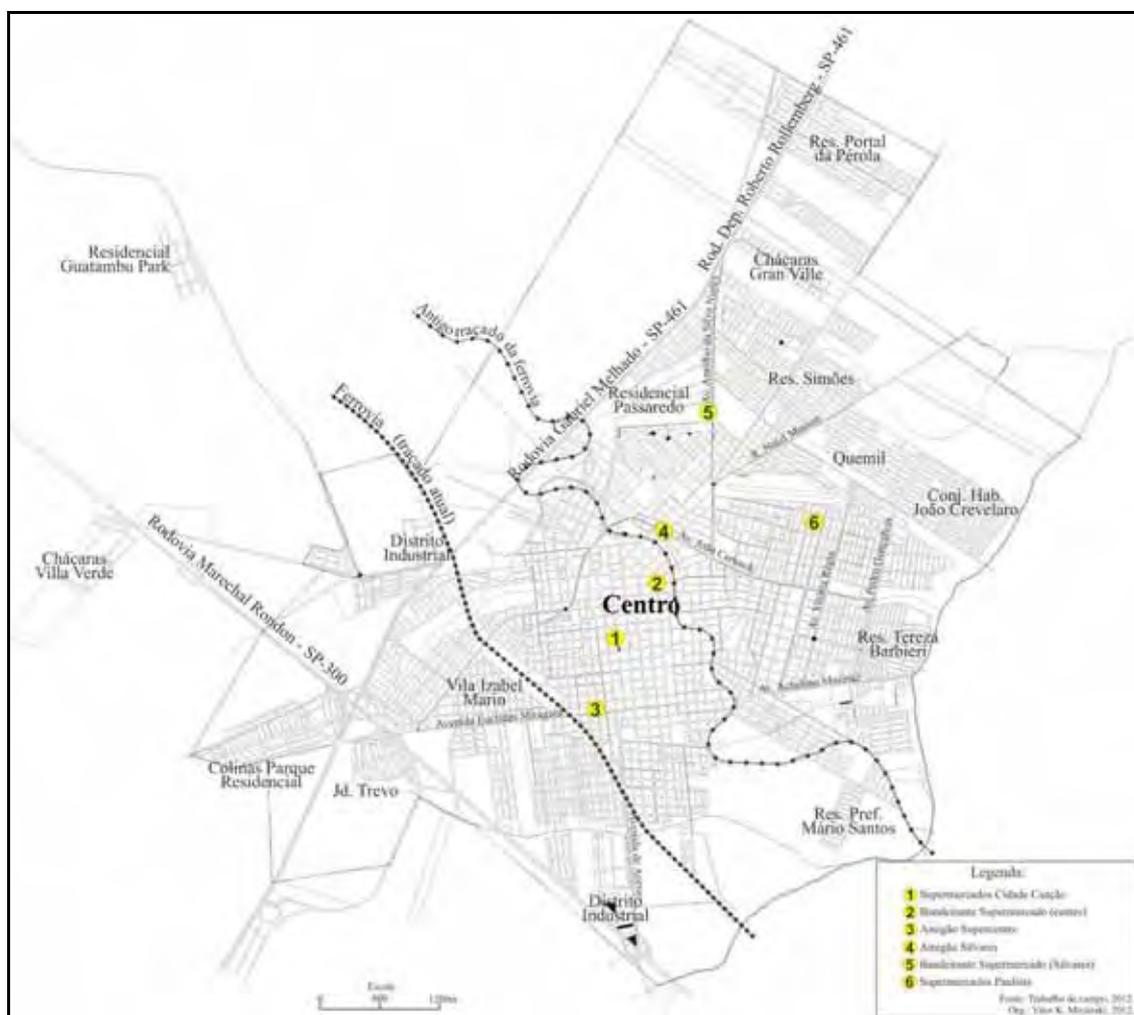


Figura 127 – Birigui: localização dos principais supermercados da cidade – 2010.

O Supermercado Bandeirante, por exemplo, empresa de capital local e com tradição na cidade, possui uma unidade no centro, mas, nos últimos anos, inaugurou outra unidade na Avenida Antônio da Silva Nunes, focando-se não só no consumidor biriguiense, mas também dos municípios vizinhos que passam a ter fácil acesso a partir da avenida e da rodovia. A rede de supermercados Amigão, por sua vez, possui duas unidades em Birigui, sendo uma na Avenida Euclides Miragaia (acesso à SP-300 e SP-461) e outra próxima ao centro, na Avenida João Cernach, que corta a cidade de leste a oeste. Ainda nas imediações da área central está situada também uma unidade da rede paranaense de supermercados Cidade Canção.

No caso dos supermercados, assim como em Assis, duas unidades, sendo uma da rede Amigão (Supercenter) e outra do Bandeirante Supermercado (unidade da Avenida Antônio da Silva Nunes), possuem praça de alimentação e pequena área comercial semelhante a galerias comerciais. Tratam-se das duas unidades localizadas em áreas mais distantes do centro da cidade.

Ainda em relação à localização destes estabelecimentos em área mais distantes do centro, cabe mencionar o caso da unidade do Supermercado Paulista, localizado mais a leste, que embora não tenha galeria de comércio e serviços como nas duas anteriormente mencionadas, oferece serviços bancários por meio de caixas eletrônicos.

4.6.5. Especificidades de uma aglomeração urbana territorialmente descontínua

A principal especificidade de Birigui está na importância da atividade industrial ligada ao setor calçadista. Enquanto este setor desempenha papel relevante na economia do município, há também a configuração de especificidades, uma vez que a dispersão da atividade industrial pelo centro e seu entorno impacta na existência de estabelecimentos de outras finalidades nestas áreas, não só do ponto de vista da presença destas, mas também em relação às dinâmicas, às demandas e aos fluxos que são gerados.

Em relação à dispersão territorial urbana, ou mesmo no que se refere à escala interurbana, a atividade industrial parece não interferir na configuração espacial da cidade. Primeiramente, porque os estabelecimentos industriais, em sua maioria de pequeno porte, estão concentrados na área central e seu entorno, não ocupando as áreas especialmente destinadas ao uso industrial situados em áreas mais periféricas, como são os casos dos distritos industriais. Em segundo lugar, considerando-se que Birigui faz parte de uma aglomeração urbana, juntamente com Araçatuba e Guararapes, parece não haver interesse, pelo menos diante do discurso sustentado pelo poder público municipal, em um processo de expansão territorial urbana que leve à continuidade territorial urbana com outras cidades. Ao esclarecer informações sobre novos bairros implantados em Birigui, o secretário municipal Milton Lot Júnior mencionou à imprensa que não há uma expansão da cidade em direção às fronteiras de Araçatuba, Coroados, Bilac etc.

Apenas poucos empreendimentos, como o Guatambu Residence e Chácara Vila Verde foram implantados de forma territorialmente descontínua e distante da área urbana já consolidada, ao longo de dois eixos que ligam Birigui à Araçatuba, no setor oeste.

A aglomeração urbana, neste caso, é caracterizada pela descontinuidade territorial entre as áreas urbanas dos municípios envolvidos. Na realidade, o que integra estes núcleos é a continuidade espacial, por meio dos fluxos e das diferentes interações espaciais. A figura 128 apresenta, por exemplo, os deslocamentos intermunicipais por motivos de trabalho ou estudo.

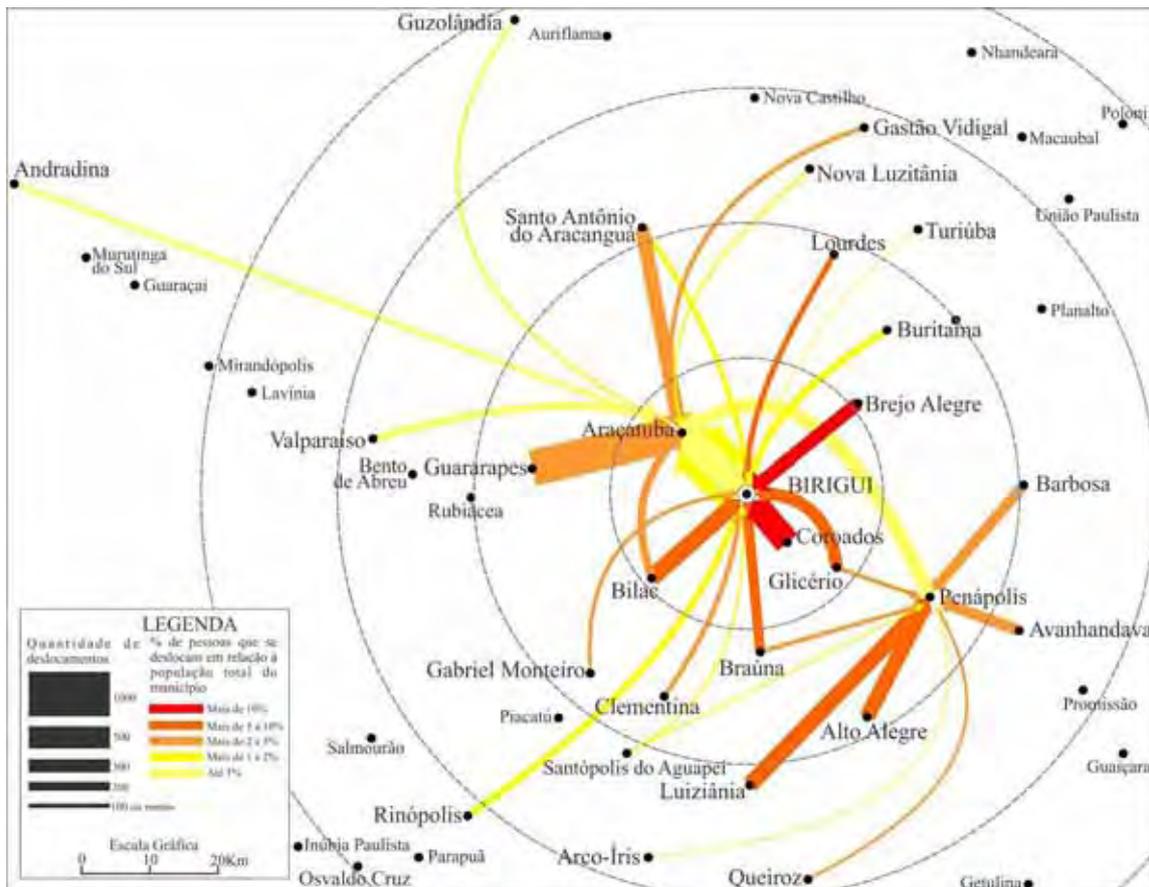


Figura 128: Birigui e entorno: deslocamentos por motivos de trabalho ou estudo, 2000. Fonte: IBGE, 2000. Org. Miyazaki, 2011.

É possível observar que, apesar da presença de um centro urbano como Araçatuba ao lado, classificado como “Capital regional C”, Birigui se apresenta como núcleo importante nesta aglomeração, polarizando deslocamentos expressivos das cidades vizinhas, possivelmente atrelados aos trabalhadores da indústria de calçados, como já destacou Cícero (2011). Cabe ressaltar que a aglomeração urbana, enquanto unidade urbano-regional que integra núcleos de diferentes municípios, não precisa

necessariamente configurar continuidades territoriais do espaço urbano (MIYAZAKI, 2008). Na realidade, muito mais do que a continuidade territorial das áreas urbanas, a “intensidade das relações é que se constitui em condição indispensável à definição de qualquer tipo de unidade regional” (MOURA e ULTRAMARI, 1994).

Em Birigui, mesmo diante desses deslocamentos, que caracterizam a continuidade espacial na aglomeração, não há constituição ou tendências à configuração de continuidade territorial. As áreas urbanas de Birigui e de Araçatuba, por exemplo, estão separadas por aproximadamente sete quilômetros de distância (Figura 129).

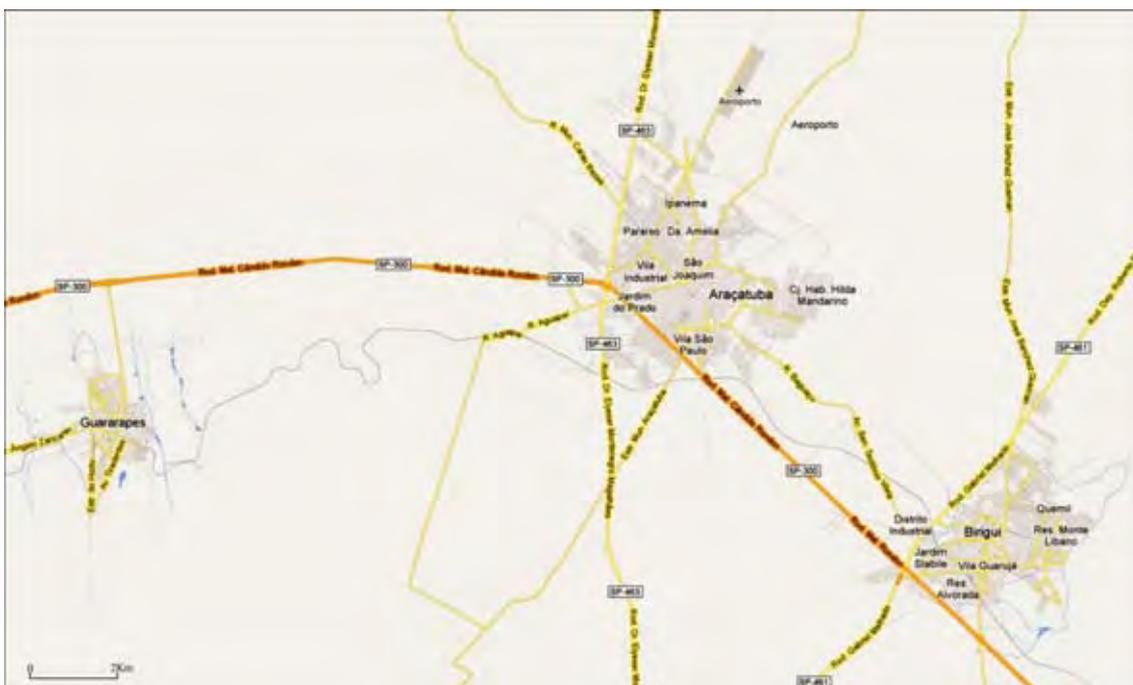


Figura 129 – Área urbana da aglomeração urbana de Araçatuba. Fonte: Google Maps, 2010.

Além disso, as possibilidades de expansão territorial urbana em Birigui estão atreladas aos sentidos norte, oeste e sul, uma vez que a leste a área urbana já se encontra praticamente no limite com o município de Coroados, cuja sede está localizada a aproximadamente cinco quilômetros.

Portanto, apesar de Birigui compor uma aglomeração urbana, assim como Itu e Caraguatatuba, ela se difere destas duas em decorrência da ausência da continuidade territorial. Não há, na realidade, nem tendências neste sentido, mostrando que mesmo fazendo parte de uma aglomeração, sua forma urbana permanece significativamente compacta, mantendo uma expansão territorialmente contínua.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intensificação do processo de expansão territorial urbana nas últimas décadas tem gerado transformações importantes no âmbito da reestruturação das cidades, tanto no que se refere à constituição das formas quanto em relação aos seus conteúdos. Inserem-se neste contexto, por exemplo, os aspectos relacionados à dispersão territorial e os novos conteúdos das periferias urbanas. Trata-se, portanto, de um conjunto de mudanças qualitativas, e não apenas quantitativa. Por isso, é necessário relativizar a visão de que se vivencia nos últimos anos uma “aceleração” do processo de urbanização, uma vez que essa intensificação se faz presente, em muitas cidades, desde o início do século XX, por exemplo, no âmbito da expansão cafeeira e ferroviária. O processo de urbanização hoje se vincula, por exemplo, a mudanças na maneira como se dá a expansão territorial, aos novos conteúdos, à constituição de novas formas urbanas etc., não se restringindo apenas à intensificação do processo.

Estas novas dinâmicas vinculadas ao processo de expansão territorial urbana, somadas às formas e aos conteúdos historicamente constituídos nas cidades, têm revelado diferentes combinações. Ao longo do processo de formação histórica de cada cidade, diferentes elementos tiveram pesos importantes para a constituição do tecido urbano que, por sua vez, tem sido reconfigurado nos últimos anos a partir de novas lógicas e interesses, inclusive aqueles atrelados à expansão territorial urbana.

Essas transformações não se fazem presentes apenas nas grandes cidades e metrópoles, mas também no âmbito de realidades urbanas de menor porte demográfico, principalmente naquelas com papéis e funções urbanos expressivos.

Neste contexto, os resultados da análise de cidades de porte médio da rede urbana paulista empreendidas em nossa pesquisa demonstram esse conjunto de modificações, com destaque para a expansão urbana caracterizada cada vez mais pela dispersão e descontinuidade territorial e, do ponto de vista de seus conteúdos, pela diferenciação socioespacial, sob uma estrutura urbana predominantemente monocêntrica no que se refere às atividades comerciais e de serviços.

Considerando-se a concentração de estabelecimentos de outras finalidades por setor censitário, que incluem atividades ligadas ao comércio, indústria e serviços, essa estrutura monocêntrica fica evidente em praticamente todas as cidades analisadas, com exceção de Itu e Caraguatatuba, que apresentam tendências à constituição de núcleos secundários, embora o centro tradicional mantenha a primazia. No entanto, cabe ressaltar

que Itu apresenta especificidades em relação à constituição de seu tecido urbano: a construção da rodovia Castelo Branco e o desenvolvimento do núcleo do bairro Pirapitingui, somados à dispersão territorial intensificada pelos novos conjuntos habitacionais e empreendimentos residenciais de alto padrão, inclusive no âmbito da expansão da metrópole, tiveram papel importante para a constituição desta morfologia. Caraguatatuba, por sua vez, também apresenta tendências à constituição de outras centralidades, porém, considerando-se a especificidade do desenvolvimento da atividade turística ao longo de sua área urbana que se estende pela costa litorânea e vias de circulação.

Por outro lado, em Itapetininga observa-se uma significativa dispersão territorial, inclusive com a constituição de áreas urbanas territorialmente descontínuas, em uma estrutura monocêntrica, com concentração das atividades econômicas no centro tradicional. Em Assis e Birigui essa estrutura atrelada à concentração dos estabelecimentos de comércio e serviços no centro principal também se faz presente, porém, a partir de morfologias urbanas mais compactas e com menos descontinuidades territoriais. Tais características podem estar ligadas a aspectos diversos, tanto na escala da cidade (como, por exemplo, em relação à lógica de localização das unidades produtivas da indústria calçadista em Birigui) quanto a partir de interesses do campo (como no caso da alta produtividade da terra rural e a estrutura fundiária do campo em Assis, que pode ter contribuído para a menor dispersão territorial da cidade).

Considerando-se portanto as especificidades e as semelhanças verificadas em cada uma das cidades analisadas, apresentamos a seguir um quadro síntese das principais constatações.

Quadro 3 – Quadro síntese das principais características verificadas nos centros urbanos analisados na pesquisa

Município	Características
Assis	Apresenta uma morfologia urbana caracterizada pela compacidade, com poucas áreas de descontinuidade territorial. A expansão territorial nas últimas décadas tem ocorrido a partir da incorporação de áreas territorialmente contínuas, ou mesmo por meio da ocupação de vazios urbanos situados no tecido urbano, onde o número de edificações em construção é significativo. Apenas algumas áreas mais distantes e descontínuas se fazem presentes na forma de loteamentos de chácaras e espaços residenciais fechados. A área central concentra as atividades econômicas, com setores de expansão ao longo das principais avenidas que partem do centro em direção aos principais bairros. Em relação à segmentação da população, fica evidente a concentração das famílias de alta renda no centro e nos setores situados a leste (onde foram implantados os espaços residenciais fechados) e, por outro lado, as famílias de baixa renda nos setores

	<p>noroeste e sudoeste (onde inclusive foram construídos grandes conjuntos habitacionais). São justamente nos setores onde predominam as rendas mais baixas que a densidade demográfica é maior. Por fim, cabe ressaltar que Assis não constitui aglomeração urbana, mas apresenta forte vinculação e articulação com Cândido Mota, município vizinho cuja sede está situada a aproximadamente 10 quilômetros, porém, sem tendência à constituição de continuidade territorial.</p>
<p>Birigüi</p>	<p>Também apresenta uma morfologia caracterizada por uma compacidade, com poucas áreas territorialmente descontínuas, como nos casos dos setores localizados ao norte, voltados para a população de baixa renda, e setores a oeste, referentes à espaços residenciais fechados de alto padrão. No entanto, cabe ressaltar que a maioria desses empreendimentos de médio e alto padrão está situada dentro do tecido urbano já consolidado, com predominância nos setores a oeste do centro. Por outro lado, os setores a leste e ao norte foram constituídos a partir de conjuntos habitacionais voltados à população de baixa renda, onde a densidade demográfica é maior. O número de edificações em construção é maior nos setores ao norte, onde atualmente estão sendo construídos os novos conjuntos habitacionais. Em relação à concentração das atividades econômicas, fica evidente o predomínio do núcleo central. Inclusive, cabe ressaltar que a atividade industrial, que possui peso importante para a economia do município, tem suas unidades produtivas distribuídas ao longo das áreas próximas ao centro, não se concentrando em setores específicos, como o distrito industrial. Birigüi compõe uma aglomeração urbana juntamente com Araçatuba e Guararapes, mas não apresenta tendências à configuração de continuidade territorial da área urbana.</p>
<p>Caraguatatuba</p>	<p>A configuração da morfologia urbana apresenta especificidades ligadas às características do sítio urbano e da atividade turística, que se baseia na exploração das praias ao longo do litoral. Embora a cidade tenha sua origem vinculada ainda ao período colonial, o crescimento populacional e territorial se intensifica apenas no século XX, a partir do desenvolvimento do turismo. Diante disso, a expansão territorial ocorreu ao longo da planície litorânea, acompanhando a orla do mar e as principais vias de circulação. Destaca-se em Caraguatatuba o número de domicílios de uso ocasional, que se concentram nos setores próximos às praias, justamente devido à atividade turística. Apesar do centro tradicional apresentar a maior concentração de atividades econômicas, nota-se que alguns setores da cidade, principalmente em direção ao sul, começam a se destacar também neste aspecto. As rendas mais elevadas concentram-se nos setores do centro da cidade e no norte, onde estão situados os espaços residenciais fechados. Já em relação à densidade demográfica, as taxas mais elevadas estão no centro tradicional e nos setores ao sul, onde predominam as famílias de baixa renda. A expansão territorial nos últimos anos tem ocorrido a partir de novos interesses que deixam de ser exclusivamente atrelados ao turismo e passam a priorizar a indústria. Por fim, Caraguatatuba apresenta continuidade territorial com São Sebastião, ao sul, e com Ubatuba, ao norte, constituindo uma aglomeração urbana litorânea.</p>
<p>Itapetininga</p>	<p>Apresenta uma estrutura monocêntrica, com concentração das atividades econômicas no centro tradicional, mas com uma dispersão territorial expressiva que ocorreu ao longo das últimas décadas, inclusive por meio da constituição de áreas urbanas territorialmente descontínuas. Essa dispersão expressiva, principalmente ao longo das principais vias de circulação, reflete em uma baixa densidade demográfica dos setores periféricos da cidade. Além do centro, a população de renda mais elevada se faz presente nos setores sul e norte, onde estão sendo implantados os principais espaços residenciais fechados da cidade. Já a população de baixa renda predomina nos setores noroeste e leste, inclusive em loteamentos distantes e territorialmente descontínuos em</p>

	relação ao centro. A expansão urbana nos últimos anos tem ocorrido a partir da incorporação de áreas periféricas da cidade, dando continuidade à dispersão territorial, principalmente por meio de conjuntos habitacionais e loteamentos populares. Apesar de apresentar esta morfologia caracterizada por uma dispersão territorial expressiva, Itapetininga não compõe aglomeração urbana e nem apresenta tendência à continuidade territorial com áreas urbanas de municípios vizinhos.
Itu	Apresenta a morfologia urbana mais complexa do conjunto analisado, com uma grande dispersão territorial marcada por muitas descontinuidades territoriais. A partir do século XX, a dispersão territorial se intensifica para além do núcleo urbano principal, com a construção da rodovia Castelo Branco, que dá origem a um núcleo secundário. A expansão territorial passou a se intensificar por meio das principais vias de circulação, tanto por meio da atividade industrial quanto pelos espaços residenciais fechados de alto padrão, estes últimos muitas vezes constituídos por domicílios de uso ocasional voltados à moradores de outros municípios. Dessa forma, configurou-se uma área urbana bastante dispersa e com baixa densidade demográfica. Por outro lado, os setores com alta densidade demográfica estão ligados aos conjuntos habitacionais e loteamentos populares tanto situados no núcleo urbano principal quanto no núcleo secundário do Pirapitingui, sendo este último privilegiado nos últimos anos pelo poder público como área destinada à implantação de empreendimentos desse tipo. Itu compõe a aglomeração urbana de Sorocaba, mas a sua proximidade com a metrópole paulistana e a facilidade de acesso a grandes centros do entorno leva a uma maior complexidade em relação às interações espaciais e constituição de uma morfologia urbana que pode ser, ao mesmo tempo, territorialmente descontínua no âmbito local, mas contínua no contexto urbano-regional.

Embora se observem certas especificidades na caracterização da morfologia e estrutura das cidades, nota-se que as lógicas e os interesses inerentes à produção do espaço urbano são os mesmos, levando a resultados específicos dependendo da combinação dos elementos presentes em cada realidade. Fica evidente, por exemplo, que há uma predominância e continuidade de um processo de racionalidade da produção do espaço urbano, com reforço dos interesses capitalista vinculados às lógicas do mercado imobiliário.

Além disso, os resultados obtidos mostram que as lógicas e interesses inerentes ao processo de produção do espaço têm levado à constituição de estruturas cada vez mais complexas no que se referem aos conteúdos, usos e, também, ao surgimento de formas urbanas caracterizadas pela dispersão territorial, mesmo considerando-se cidades de porte médio de diferentes contextos regionais. Isto porque se constatou, principalmente nas últimas décadas, fortes tendências à dispersão por meio de áreas urbanas cada vez mais distantes e descontínuas territorialmente em relação à área central, ou às porções mais antigas destas cidades, além de transformações atreladas aos usos e conteúdos, como é o caso da diferenciação e segmentação socioespacial.

Em cada centro urbano, ou ainda, em determinados setores da cidade, frente às especificidades locais e regionais, é possível observar, em alguns casos, áreas urbanas territorialmente descontínuas e dispersas e, em outros, mais compactas e contínuas, ou mesmo uma mescla dessas configurações.

Cabe ressaltar ainda que grande parte da dispersão territorial é induzida não só pelo capital imobiliário, mas também pelo próprio poder público, seja por meio da implantação de obras e de políticas de habitação popular, seja pela legislação urbana que interfere, por exemplo, na expansão territorial ou nos usos e funções da cidade.

Em todas as cidades analisadas, é nítida a definição das áreas específicas destinadas para os conjuntos habitacionais e loteamentos populares e aquelas voltadas para os empreendimentos imobiliários de médio e alto padrão. Em Assis, Birigui e Itapetininga, por exemplo, essa definição dos setores é evidente. Em Itu, por sua vez, os setores destinados à população de baixa renda também estão situados em áreas específicas da cidade, porém, em locais distantes e territorialmente descontínuos da área central, frente à maior dispersão territorial do tecido urbano. Já em Caraguatatuba, mesmo considerando-se as especificidades do sítio urbano e do peso da atividade turística na expansão territorial da cidade, a definição das áreas segundo os níveis socioeconômicos também é evidente. Em Caraguatatuba, por sua vez, as áreas privilegiadas tanto em relação às condições topográficas quanto no que se refere à proximidade das praias, abrigam muitos empreendimentos de médio e alto padrão, enquanto à população de baixa renda restaram as áreas próximas aos morros ou planícies susceptíveis a enchentes.

Na escala regional, no âmbito da reestruturação urbana, é possível observar certas características específicas para cada centro urbano. Itu se encontra fortemente vinculada às aglomerações urbanas do seu entorno, tanto por meio da continuidade territorial como também espacial. Apesar de compor a aglomeração urbana de Sorocaba, a dispersão do tecido urbano e as interações espaciais se configuram de forma complexa em relação a outras áreas urbanas do entorno, inclusive estabelecendo relações com a região metropolitana da capital paulista. A própria dispersão territorial urbana de Itu está ligada às dinâmicas de reestruturação urbana da metrópole, principalmente por meio dos empreendimentos de alto padrão, como os espaços residenciais fechados. Ou seja, a dispersão territorial verificada em Itu está ligada a lógicas que não estão vinculadas necessariamente a processos internos da cidade. Em Caraguatatuba o desenvolvimento da atividade turística, principalmente a partir da década de 1970, contribuiu para a inserção da

cidade como estância balneária de muitos moradores do Vale do Paraíba e até mesmo da capital paulista e outras regiões do estado. Isso intensificou o crescimento da cidade que, diante das especificidades do sítio urbano, levou à constituição de uma morfologia bastante dispersa e caracterizada por grande quantidade de domicílios de uso ocasional.

Portanto, a articulação de diferentes escalas geográficas torna-se necessária, uma vez que em muitas situações há uma imbricação entre fenômenos e processos urbano-regionais e intra-urbanos. Dessa forma, a abordagem sobre a estruturação da cidade, em muitos casos, acaba se pautando em uma análise da estruturação urbana.

Mesmo as cidades do interior, distantes da capital e das grandes aglomerações urbanas, as interações espaciais interurbanas têm peso importante, como se verificou, por exemplo, na aglomeração urbana que compreende Birigui.

Ressaltamos também que a dispersão territorial também se faz presente nas cidades do oeste do estado, inclusive por meio de uma seletividade de áreas no que se refere ao perfil socioeconômico. Os espaços residenciais fechados, por exemplo, cada vez mais caracterizam as paisagens de cidades como Assis, Birigui e Itapetininga, privilegiando-se as áreas mais distantes do centro e, em muitos casos, territorialmente descontínuas.

Por outro lado, as áreas escolhidas pelo poder público para a implantação de conjuntos habitacionais e loteamentos populares também tem contribuído para a dispersão territorial urbana. Isso pode ser observado em várias cidades: em Birigui, existem conjuntos implantados a mais de cinco quilômetros do centro, e em Itu essa distância alcança 14 quilômetros.

Essa característica, somada à predominância de uma estrutura monocêntrica nestas cidades, leva à conformação de uma forma urbana territorialmente cada vez mais dispersa, rarefeita e descontínua, porém centralizada por uma única ou poucas área da cidade.

Cabe ressaltar ainda que a análise da forma urbana demanda duas perspectivas: uma atrelada aos aspectos locais e específicos (sítio urbano, por exemplo) e outra voltada aos aspectos globais (por exemplo, imposição de padrões arquitetônicos ou ‘modelos’ de gestão e planejamento urbano, que redundarão em aspectos do plano urbano). Isso é evidente desde o Período Colonial, quando a lógica da economia de exploração pela metrópole, bem como a forte dependência econômica, política e cultural em relação à ela, trouxe características peculiares aos centros urbanos, como no caso do padrão de plantas

urbanas. Isso se complementa nos elementos da estrutura, refletindo a organização comercial e portuária etc.

Landim (2004, p.15) dá o exemplo das cidades do interior paulista, localizadas no planalto ocidental e na depressão periférica, quando afirma que a “homogeneidade da paisagem urbana das cidades de porte médio do interior do Estado de São Paulo pode ser compreendida com base em dois componentes: seus determinantes locais, fundamentados nas origens semelhantes das cidades, e as determinantes gerais, como as aspirações da população por padrões das grandes cidades, considerados representantes de um *status* civilizado e moderno”.

Isso ficou evidente, considerando-se as devidas proporções, nas cidades analisadas nesta pesquisa. Assis e Birigui, por exemplo, apresentam características ligadas à reprodução de certas lógicas, embora a partir de outras dinâmicas que, num primeiro momento, não apontam para uma dispersão territorial tão intensa, apesar de mostrar tendências nesse sentido. São cidades muito mais “jovens” quando comparadas, por exemplo, às cidades de Itu, Itapetininga e Caraguatatuba. No caso de Itapetininga, mesmo não havendo fortes articulações espaciais e territoriais do ponto de vista do processo de aglomeração, a cidade também tem se caracterizada por uma intensa dispersão territorial urbana, devido aos interesses imobiliários e as ações do poder público, que possibilitaram essa expansão.

Em linhas gerais, considerando-se as cidades analisadas, observa-se que há cada vez mais tendências no sentido de constituição de áreas urbanas territorialmente dispersas e descontínuas. Diante disso, Sposito (2007, p.23) ressalta que verificamos cada vez mais rupturas no tecido urbano (em relação ao plano da forma urbana) e na integração espacial (no plano das dinâmicas e processos).

Duarte (2006, p.98) destaca esse aspecto ao abordar a distinção entre a forma da cidade industrial e da cidade contemporânea, para se chegar às novas configurações espaciais que apresentam uma ruptura com a contiguidade territorial frente às novas tecnologias que possibilitam a dispersão. Diante disso, o autor ressalta que “após, aproximadamente, um século de vigência, os marcos teóricos-referenciais da cidade moderna já não parecem, de fato, suficientes ou inteiramente adequados para descrever a cidade contemporânea” (DUARTE, 2006, p.98). É nesse sentido que, por meio da análise das dinâmicas e processos ligadas à morfologia urbana e à estruturação da cidade,

consideramos fundamental compreender as novas configurações territoriais e espaciais dos centros urbanos.

Ao mesmo tempo em que se verificam certos padrões e semelhanças, há também dinâmicas específicas que se combinam na caracterização da estrutura e forma urbanas. As lógicas e interesses gerais da produção do espaço urbano, tanto no que se refere ao perfil socioeconômico quanto à localização e dispersão das diferentes áreas da cidade, combinam-se com elementos específicos locais, tais como a legislação urbana, os limites político-administrativos, as condições do sítio urbano, o contexto regional, entre outros.

Nesse contexto, o estudo da forma urbana, juntamente com a análise da estruturação da cidade, tem se apresentado como um importante ponto de partida para se compreender diferentes processos e fenômenos que estão atrelados às transformações em curso no espaço urbano. Como já abordamos anteriormente, embora o termo morfologia urbana compareça associado à análise da forma e daquilo que pode ser apreendido a partir do empírico, é preciso considerar que seu significado não se limita apenas a esta dimensão, uma vez que é a forma concretização de um processo. Assim, elementos da estruturação da cidade contribuem no sentido de compreender as dinâmicas e a complexidade do espaço urbano.

Foi partindo-se desta perspectiva que realizamos o estudo da forma urbana complementada com elementos característicos de uma análise de estruturação de um conjunto de cidades de porte médio. Dessa forma, a análise da forma urbana precisa considerar os diferentes momentos históricos, além de reforçar que pode se constituir em importante caminho para se compreender as transformações que ocorreram e que ainda se encontram em curso no espaço urbano, uma vez que evidencia, em associação ao estudo da estrutura urbana, os processos que atuam nesta dinâmica espacial e temporal.

REFERÊNCIAS

AB'SABER, A. N. **Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo**. Boletim da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da USP, São Paulo, n. 219, 1957.

ABUÁZAR, H. Um adeus em cada esquina – recordações de gente nossa: história de Itapetininga. São Paulo: Cupolo, 1975.

AJONAS, A. C. da S. **Centro e centralidade em Itu-SP**. 2009. 173f. Dissertação (mestrado em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia. Universidade Estadual Paulista.

ALCÂNTARA, W. Birigui ganha quatro bairros em 2009. **Folha da Região**, Região, 09 de nov. de 2008. Disponível em: < <http://folha.fr/102981>>. Data de acesso: Março de 2012.

ALMEIDA, F. F. M. et al. **Mapa Geológico do estado de São Paulo**: nota explicativa. São Paulo: IPT, 1981.

ALMEIDA, J. C. F. **Entre engenhos e canaviais: senhoras do açúcar em Itu (1780-1830)**. 2008. 120f. Dissertação (mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. **Contriution à l'étude des villes moyennes au Minas Gerais – Formiga et le Sud-Ouest du Minas Gerais**. 1973. 361 f. Tese (doutorado). Université de Bordeaux III, Bordeaux.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Um modelo de zoneamento morfológico-funcional do espaço intra-urbano das cidades médias de Minas Gerais. In: AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SENA FILHO, Nelson de (org.). **A morfologia das cidades médias**. 2ª ed. Goiânia: Vieira, 2007.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SENA FILHO, Nelson de (org.). **A morfologia das cidades médias**. 2ª ed. Goiânia: Vieira, 2007.

ANAZAWA, Tathiane M.; FEITOSA, Flávia F.; MONTEIRO, Antônio M. V. Vulnerabilidade socioecológica no litoral norte de São Paulo: medidas, superfícies e perfis ativos. **Geografia** (Rio Claro), 2013. (no prelo).

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. O desempenho das cidades médias no crescimento populacional brasileiro no período 1970/2000. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

AUVRAY, K. **Cidade dos Esquecidos**: a vida dos hansenianos num antigo leprosário do Brasil. Itu: Ottoni Editora, 2005.

AZEVEDO, A. Vilas e cidades no Brasil Colonial – ensaio geografia urbana retrospectiva. **Terra Livre**, São Paulo, n.10, p.23-75, jan./jul. 1994.

AZZONI, C. R. O novo endereço da indústria paulista. **Anais**. Encontro Nacional da ANPUR, 3. Águas de São Pedro: ANPUR, 1989.

BASTOS, M. A. **A cidade de Itu: berço da república, um estudo de geografia urbana até a 1ª República (1930)**. 1997. 356f. Tese (doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbknian, 1997.

BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (org.). **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006.

BINI, D. L. C. Formação socioespacial da região de Araçatuba na primeira metade do século XX. **Geosp**. São Paulo: USP, 2010. n.28, p.125-155.

BINI, D. L. C. O café e a formação sócio-espacial da região de Araçatuba (SP) no início do século XX. **Anais**. Simpósio Nacional de História. 26. São Paulo: ANPUH, 2011.

BITOUN, J.; MIRANDA, L. (org.). **Tipologia das cidades brasileiras**. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrópoles, 2009.

BÓGUS, L. M. M.; PASTERNAK, S. **Como anda São Paulo**. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrópoles, 2009.

BÓGUS, Lúcia Machado; BAENINGER, Rosana. Redesenhando o espaço no interior paulista: desconcentração e expansão urbana. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo: Seade, n.9, p.62-70, 1995.

BURGESS, E.W. The growth of the city: an introduction to a research project. **American Sociological Society**, n.18, p.85-97, 1924.

CAIADO, A. S. C. Dinâmica socioespacial e a rede urbana paulista. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo: Seade, 9, 3, 1995.

CAIADO, Aurílio Sérgio Costa. ; SANTOS, Sarah Maria Monteiro. Fim da dicotomia rural-urbano? Um olhar sobre os processos sócio-espaciais em curso no Estado de São Paulo. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo: Seade, v. 17, n. 3-4, p.115-124, 2003.

CAIADO, Aurílio Sérgio Costa. Dispersão urbana, integração produtiva e mobilidade: novas territorialidades e novos desafios na rede urbana paulista. In: REIS, Nestor Goulart; TANAKA, Marta Soban. (Org.). **Brasil**. Estudos sobre dispersão urbana. São Paulo: Editora FAU/USP, 2007,p.113-137.

CAIADO, Aurílio Sérgio Costa. Migração e Rede Urbana: Estudo da Mobilidade Demográfica nas principais Aglomerações Urbanas do Estado de São Paulo na Década de 90. **Anais**. Encontro Nacional de Estudos Populacionais. 14. Caxambú: ABEP, 2004.

CAIADO, Aurílio Sérgio Costa; SANTOS, Sarah Maria Monteiro. Novas Espacialidades na Rede Urbana Paulista. **Anais**. Encontro Nacional da Anpur. 9. Rio de Janeiro: Anpur, 2001.

CAIADO, Aurílio Sérgio Costa; SANTOS, Sarah Maria Monteiro. O Urbano Paulista - A constituição de novas espacialidades. **Anais**. Encontro Nacional de Estudos Populacionais. 12. Caxambú: ABEP, 2000.

CAIADO, Aurílio Sérgio Costa; SANTOS, Sarah Maria Monteiro. Ocupações urbanas em áreas rurais: estudo sobre processos socioespaciais em curso no estado de São Paulo. **Anais. Encontro Nacional de Estudos Populacionais**. 15. Caxambu: ABEP, 2006.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2000.

CAMAGNI, Roberto. **Economía urbana**. Barcelona: Antonio Bosh Editor, 2005.

CAMARGO, M. D. B. São Paulo moderno: açúcar e café, escravos e imigrantes. In: TERRA PAULISTA – história, arte, costumes: a formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e os usos da terra. São Paulo: CENPEC/Imprensa Oficial, 2004.

CAMPOS JUNIOR, L. C. **A agroindústria e o espaço urbano de Assis**. Vila Prudenciana (1970-1991). 1992. 298 f. Dissertação (mestrado em História) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.

CAMPOS, J. F. (org.) **Santo Antônio de Caraguatatuba: memória e tradições de um povo**. Caraguatatuba: Fundacc, 2000.

CAMPOS, J. F. O habitante primitivo. In: CAMPOS, J. F. (org.) **Santo Antônio de Caraguatatuba: memória e tradições de um povo**. Caraguatatuba: Fundacc, 2000.

CAMPOS, J. F. O povoamento. In: CAMPOS, J. F. (org.) **Santo Antônio de Caraguatatuba: memória e tradições de um povo**. Caraguatatuba: Fundacc, 2000.

CAPEL, Horacio. **La morfología de las ciudades – 1.Sociedad, cultura y paisaje urbano**. Barcelona: Serbal, 2002.

CAPPA, J. Viracopos e novas influências do município de Campinas sobre a Região Metropolitana de Campinas durante os século XXI. **Cadernos da FACECA**. Campinas: PUC, jul./dez., 2005. p.113-127.

CARLOS, A. F. A. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-tempo na metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2004.

CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CATALDI, Giancarlo; MAFFEI, Gian Luigi; VACCARO, Paolo. Saverio Muratoni and the Italian school of planning typology. **Journal Urban Morphology**. 6 (1), p.3-14, 2002.

CÍCERO, E. C. **Uma análise da indústria de calçados de Birigui no contexto da flexibilização produtiva**. 116f. 2007. Monografia (bacharelado em geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista.

CLARK, David. **Introdução à geografia urbana**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

- CORRÊA, R. L. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. **Território**. Rio de Janeiro: ano 5, n.8, p.121-129, jan./jul., 2000.
- CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. **Território**. Rio de Janeiro: UFRJ, v.8, p.121-128, 2000.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Reflexões sobre a dinâmica recente da rede urbana brasileira. **Anais**. Encontro Nacional da ANPUR. 9. Rio de Janeiro: ANPUR, p. 424-430, 2001.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajетórias geográficas**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.
- COSTA, E. M. Cidades médias. Contribuição para a sua definição. **Finisterra**. Lisboa: Universidade de Lisboa, v.37, n.74, 2002, p.101-128.
- CRUZ, O. **A Serra do Mar e o litoral na área de Caraguatatuba**. Contribuição à geomorfologia litorânea tropical. Sér. Teses Monogr., Inst. Geogr. Univ. S Paulo, 1974.
- DAL POZZO, C. F. **Territórios de autosegregação e de segregação imposta: fragmentação socioespacial em Marília e São Carlos**. 2011. 316f. Dissertação (mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- DARIN, Michaël. The study of urban form in France. **Journal Urban Morphology**. 2 (2), p.63-76, 1998.
- DEFFONTAINES, P. Como se constituiu no Brasil a rede das cidades. **Cidades**. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, 2004. v.1, p.119-146.
- DI CREDDO, M. C. S. **A propriedade da terra no Vale do Paranapanema: a Fazenda Taquaral (1850-1910)**. 1987. Tese (doutorado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2 v.
- DOLFUSS, Olivier. **A análise geográfica**. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1973.
- DUARDE, R. **A utilização da renda fundiária no financiamento das cidades brasileiras: estudo de relações-chave em municípios da área metropolitana de São Paulo**. 191f. 2009. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.
- DUARTE, C. F. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley – Ed. Prourb, 2006.

FELIX, L. Pirapitingui, em Itu, onde a vida pede respeito. **RAC**, Campinas, 8 mai. 2011. Notícias. Disponível em: <<http://www.rac.com.br/noticias/brasil/83125/2011/05/08/pirapitingui-em-itu-onde-a-vida-pede-respeito.html>>. Acesso em: 22 dez. 2011.

FERNANDES, Mário Gonçalves. Urbanismo contemporâneo e morfologia urbana nas cidades do norte de Portugal (1852-1926). In: **Cidades**. Presidente Prudente: GEU, n.8, v.5, p.329-354, 2008.

FLOETER, R. A. **A eficácia do IPTU Progressivo como instrumento de planejamento urbano: a experiência do município de Assis-SP**. 2007. 129f. Dissertação (mestrado em engenharia urbana) - Centro de Ciências Exatas e de Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

FOLHA DE SÃO PAULO. Projeto prevê a rodovia dos Tamoios mais longa e rápida. **Folha de S. Paulo**, Caderno Cotidiano, 25 de Ago. de 2009. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u614451.shtml>. Data de acesso: Outubro de 2012.

GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas: Papirus, 1994.

GEORGE, Pierre. **Geografia urbana**. São Paulo: Difel, 1983.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2002.

GIRARDELLO, N. **A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista**. São Paulo: Edunesp, 2010.

GIRARDI, Eduardo Paulon. **Proposição teórico-metodológica de uma cartografia geográfica crítica e sua aplicação no desenvolvimento do Atlas da Questão Agrária Brasileira**. 2008. 349 f. Tese (doutorado em geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2008.

GODOY, S. A. **Itu e Ararituaba na rota das monções (1718 a 1838)**. 2002. 239f. Dissertação (mestrado em História Econômica). Instituto de Economia. Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

GONZÁLES, J. Pedacos do paraíso perto de São Paulo. **O Estado de São Paulo**. São Paulo, 21 fev. 2011. Economia. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/economia,-pedacos-do-paraíso-perto-de-sao-paulo,55831,0.htm>>. Acesso em: 05 jan. 2012.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1997.

GRAÇA, C. A. **Governança e inovação tecnológica em APLs: um estudo de caso no APL calçadista de Birigui (SP) – anos 1990-2000**. 192 f. Tese (Doutorado em Engenharia da Produção). Escola Politécnica, Universidade de São Paulo.

HALL, Tim. **Urban geography**. 3ª ed. New York: Routledge, 2006.

HARRIS, C. D. and ULLMAN, E. L. The nature of cities. **Annals of the American Academy of Political and Social Science**. n.242, p.7-17, 1945

- HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HEINEBERG, Heinz. German geographical urban morphology in an international and interdisciplinary framework. **Journal Urban Morphology**. 11 (1), p.5-24, 2007.
- HOLANDA, Fredeico de; KOHLDORF, Elaine; FARRET, Ricardo; CORDEIRO, Sônia. Forma urbana: que maneiras de compreensão e representação? **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. Anpur, n.3, p.9-18, 2000.
- HOYT, H. The structure and growth of residential neighborhoods. In: **American cities**. Washington DC: Federal Housing Administration, 1939.
- IANNI, O. **Uma cidade antiga**. Campinas: Unicamp, 1988.
- IBGE. **Aglomerados subnormais**. Primeiros resultados. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.
- IBGE. Diretoria de Geociências. **Carta topográfica**: Itu (folha SF23-Y-C-3). Rio de Janeiro: IBGE, 1973. Mapa color. Escala 1:50.000.
- IBGE. **Documentação territorial do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.
- IBGE. **Região de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.
- IBGE. **Região de influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.
- IMPRESA LIVRE.COM. Contorno Sul: Projeto de construção deverá desapropriar cerca de mil residências em Caraguá e São Sebastião. **Imprensa Livre.com**, Caderno Geral, 01 de fev. de 2012. Disponível em: <http://www.impresalivre.com/novosite/noticia/11380/contorno-sul-projeto-de-construcao-devera-desapropriar-cerca-de-mil-residencias-em-caragua-e-sao-sebastiao/> . Data de acesso: Agosto de 2012.
- INSTITUTO DE PESQUISAS TECNOLÓGICAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. Divisão de Minas e Geologia Aplicada. **Mapa geológico do estado de São Paulo**. São Paulo: IPT, 1981. Mapa color. Escala 1:500.000.
- IPEA; IBGE; UNICAMP. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: configurações atuais e tendências da rede urbana. Brasília: IPEA, 2001a.
- IPEA; IBGE; UNICAMP. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: estudos básicos para a caracterização da rede urbana. Brasília: IPEA, 2001b.
- IPEA; IBGE; UNICAMP; SEADE. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: redes urbanas regionais - sudeste. Brasília: IPEA, 2001.
- JULIBONI, M. Eucatex venda fazenda em Itu. **Revista Exame**, São Paulo, 01 out. 2010. Disponível em: < <http://exame.abril.com.br/negocios/empresas/noticias/eucatex-vende-fazenda-itu-601195>>. Acesso em: 13 fev. 2012.
- KOSTER, Elwin. Urban morphology and computers. In: **Journal urban morphology**. 2 (1), p.3-7, 1998.

- LAJUGIE, J. **Les villes moyennes**. Paris: Cujas, 1973.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 3ª ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2004.
- LANDIM, P. da C. **Desenho de paisagem urbana**. As cidades do interior paulista. São Paulo: Edunesp, 2003.
- LANTE, R. G. **Espaços de auto-segregação**: Parque Faber em São Carlos – SP. 2006. 116f. Monografia (bacharelado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- LANGENBUCH, J. R. Organização urbana do Estado de São Paulo analisada pela circulação de ônibus intermunicipais. **Boletim Geográfico**. São Paulo: IBGE, n.219, p.26-52, 1970.
- LÁZARO JUNIOR, J. Birigui prepara área para ser novo distrito industrial da cidade. **Folha da Região**, Região, 27 de dez. de 2010. Disponível em: < <http://folha.fr/267983>>. Data de acesso: Março de 2012.
- LEES, Loretta. Rematerializing geography: the ‘new’ urban geography. In: **Progress in Human Geography**. 26 (1). p. 101–112, 2002.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed.UFMG, 1999.
- LEITE, Tânia M. de C. **Entraves espaciais**: brownfields caracterizados por aterros de resíduos sólidos urbanos desativados no município de São Paulo/SP. 144 f. Tese (doutorado em Geografia). Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista.
- LENCIONI, S. O processo de metropolização do espaço. Uma nova maneira de falar da relação entre metropolização e regionalização. In: SCHIFFER, S. (org.) **Globalização e estrutura urbana**. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2004.
- LENCIONI, S. Novos rumos e tendências da urbanização e a industrialização no Estado de São Paulo. In: LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (org.) **Brasil Século XXI – por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas**. São Paulo: Max Limonad, 2004.
- LOPES, M. M. **As faces da modernidade**: arquitetura religiosa nas reformas urbanas de Itu (1873-1916). 2009. 175f. Dissertação (mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- MARTINS, Solismar Fraga. Friches industrielles no extremo sul do Brasil: uma análise sobre o caso da cidade do Rio Grande/RS. **Anais**. Colóquio Internacional de Geocrítica. 9. Porto Alegre, 2007.
- MARZLIAK, M. L. C. et al. **Breve histórico sobre rumos do controle da hanseníase no Brasil e no estado de São Paulo**. Hansenologia Internationalis. Bauru: Instituto Lauro de Souza Lima, v.33, n.2, p.39-44, 2008.

- MATOS, O. N. **Café e ferrovias** – A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Arquivo do Estado, 1981.
- MILLIET, S. **Roteiro do café e outros ensaios**: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil. São Paulo: Hucitec, 1982.
- MIRANDA, E. E. de; GOMES, E. G. GUIMARÃES, M. **Mapeamento e estimativa da área urbanizada do Brasil com base em imagens orbitais e modelos estatísticos**. Campinas: Embrapa Monitoramento por Satélite, 2005. Disponível em: <<http://www.urbanizacao.cnpm.embrapa.br>>. Acesso em: 6 maio 2011.
- MIRANDA, E. E. de; GOMES, E. G. GUIMARÃES, M. **Mapeamento e estimativa da área urbanizada do Brasil com base em imagens orbitais e modelos estatísticos**. Campinas: Embrapa Monitoramento por Satélite, 2005. Disponível em: <<http://www.urbanizacao.cnpm.embrapa.br>>. Acesso em: 18 jul. 2012.
- MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana**: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó. 2008. 185 f. (dissertação – mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista.
- MOMBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. 2ª ed. São Paulo: Hucitec/Polis, 1998.
- MONTEIRO, Y. N. **Hanseníase**: história e poder no estado de São Paulo. *Hansenologia Internationalis*. Bauru: Instituto Lauro de Souza Lima, v.12, n.1, p.1-7, 1987.
- MORAES, R. B. Contribuições para a história do povoamento em São Paulo até fins do século XVIII. **Terra Livre**, São Paulo, n.10, p.79-92, jan./jul. 1994.
- MOREIRA JUNIOR, O. Segregação urbana em cidades pequenas: algumas considerações a partir das escalas intra e interurbana. **Ra'ega**. Curitiba: UFPR, 2010. n.20, p.133-142.
- MOUDON, Anne Vernez. Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. In: **Journal urban morphology**. n.1, p.3-10, 1997.
- MOURA, R. **Arranjos urbano-regionais no Brasil: uma análise com foco em Curitiba**. 2009. 243f. Tese (doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- MOURA, R.; ULTRAMARI, C. Conceitos e leis sobre o espaço urbano-regional. In: ULTRAMARI, C.; MOURA, R. (org.) **Metrópole**. Grande Curitiba: teoria e prática. Curitiba: Iparde, 1994.
- MUGAVIN, Damien. A philosophical base for urban morphology. **Journal Urban Morphology**. 3(2), p.95-99, 1999.
- MUNFORD, Lewis. **A cidade na história**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965.
- NOGUEIRA, J. L. **Genealogia de uma cidade** – Itapetininga – volume 1. Itapetininga: Gráfica Regional, 2005.
- NOGUEIRA, O. **Preconceito de marca**: as relações raciais em Itapetininga. São Paulo: Edusp, 1998.

OLIVEIRA, C. A. **Consolidação de eixos de desenvolvimento econômico no estado de São Paulo**: dinâmica industrial, transporte e logística. 2011. 359f. Dissertação (mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PACIONE, Michael. **Urban Geography**. A global perspective. 3ª ed. New York: Routledge, 2009.

PADGURSCHI, V. O desenvolvimento urbano. In: CAMPOS, J. F. O habitante primitivo. In: CAMPOS, J. F. (org.) **Santo Antônio de Caraguatatuba**: memória e tradições de um povo. Caraguatatuba: Fundacc, 2000.

PANIZZA, A. C.; LUCHIARI, A.; FOURNIER, J. Entre o turismo e a floresta: a análise das transformações espaço-temporais em uma cidade litorânea, o caso de Ubatuba (SP, Brasil). **Anais**. Encontro de Geógrafos da América Latina, 10. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005. p.11213-11224.

PAULA, O. A. Economia e Administração. In: CAMPOS, J. F. (org.) **Santo Antônio de Caraguatatuba**: memória e tradições de um povo. Caraguatatuba: Fundacc, 2000.

PAULA, O. A.; SILVA, V. L. F. M. **Vias de comunicação**. In: CAMPOS, J. F. (org.) **Santo Antônio de Caraguatatuba**: memória e tradições de um povo. Caraguatatuba: Fundacc, 2000.

PEREIRA, R. H. M.; FURTADO, B. A. (org.). **Dinâmica urbano-regional**: rede urbana e suas interfaces. Brasília: IPEA, 2011.

PEREIRA, Silvia Regina. **Percursos urbanos**. Mobilidade espacial, acessibilidade e direito à cidade. 2006. 326f. (tese de doutorado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

PERILLO, Sonia Regina; ARANHA, Valimir José. Trajetória da urbanização paulista. **São Paulo em Perspectiva**. São Paulo: Seade, n.7, p.138-148, 1993.

PETRONE, M. T. S. **A lavoura canavieira em São Paulo**: expansão e declínio (1765-1851). São Paulo: Difel, 1968.

PETRONE, P. Notas sobre o fenômeno urbano no Brasil. **Terra Livre**, São Paulo, n.10, p.79-92, jan./jul. 1994.

PORTAL G1 – Bauru e Marília. Aumenta número de lançamentos imobiliários em Assis, SP. **G1 Bauru e Marília**. Disponível em: < <http://glo.bo/P04Ubb>>. Data de acesso: Setembro de 2012.

PRADO JUNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo**: colônia. São Paulo: Brasiliense, 1969.

RACINE, Jean-Bernard. From urban form to urban relations: in search for a new kind of reflexive and critical knowledge in urban geography and city monitoring. **Dela** : publikacija oddelka za geografijo. Ljubljana : Oddelek za geografijo, Univerza v Ljubljani. 21. p.41-52, 2004.

RACINE, Jean-Bernard. Le modèle urbain américain. Les mots et les choses. In : **Annales de Géographie**. t.80, n.440, p.397-427. Paris : Armand Colin, 1971.

REOLON, Cleverson Alexander. **A aglomeração urbana da soja**: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização na Mesorregião Oeste Paranaense. 2007. Dissertação (mestrado) Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Marechal Cândido Rondon.

RIBEIRO, B. Paulistanos trocam a capital por condomínios no interior. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 29 mar. 2011. Especial São Paulo. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/895183-paulistanos-trocam-a-capital-por-condominios-no-interior-ouca.shtml>>. Acesso em: 05 jan. 2012.

RIBEIRO, C. Q. (org.) **Hierarquização e identificação dos espaços urbanos**. Rio de Janeiro: Letra Capital/Observatório das Metrôpoles, 2009.

RONCAYOLO, Marcel. **La ville et ses territoires**. Paris: Gallimard, Folio Essais, 1990.

RONCAYOLO, Marcel. **Les grammaires d'une ville** : essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille. Paris : Éd. De l'École des hautes études en sciences sociales, 1996.

SAES, F. A. M. **As ferrovias de São Paulo** (1870 - 1940). São Paulo: Hucitec, 1981.

SAINT-HILAIRE, A. **Viagem à província de São Paulo**. São Paulo: Edusp, 1976.

SALGUEIRO, H. A. A cidade, artefato cultural do espaço e do tempo. O caso de Belo Horizonte. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (org.) **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

SALGUEIRO, T. B. Espacialidades e temporalidades urbanas. In: CARLOS, A. F. A.; LEMOS, A. I. G. (org.) **Dilemas urbanos**: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003.

SAMARA, E. M. **Lavoura canavieira, trabalho livre e cotidiano** – Itu, 1780-1830. São Paulo: Edusp, 2005.

SAMPAIO, T. **Exploração dos rios Itapetininga e Paranapanema** [Material cartográfico]. Rio de Janeiro: Impr. Nacional, 1889.

SANFELIU, Carmen Bellet ; SPOSITO, Maria Encarnação. (org.) **Las ciudades medias o intermedias em um mundo globalizado**. Llieda: Universidad de Lleida, 2009.

SANTANA I GARCIA, Joan Antoni. **Forma urbana y mercado de trabajo**. Accesibilidad al empleo, segregación residencial y paro. 2003. 449f. Tese (doutorado). Facultat de Ciències Econòmiques i empresariales, Universitat autònoma de Barcelona, Barcelona.

SANTOS, A. B.; CAMPOS, J. F. **As atividades econômicas**. In: CAMPOS, J. F. (org.) **Santo Antônio de Caraguatatuba**: memória e tradições de um povo. Caraguatatuba: Fundacc, 2000.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo, razão e emoção. 4ª ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, M. **Economia espacial**. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2003.

- SANTOS, M. **Manual de Geografia urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada**. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2009.
- SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2ª ed. São Paulo: Edusp, 2004.
- SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo: Associação dos Geógrafos Brasileiros, n.54, 1977, p.81-100.
- SANTOS, S. M. M. et al. São Paulo: dinâmica urbano-regional do estado. In: PEREIRA, R. H. M.; FURTADO, B. A. (org.). **Dinâmica urbano-regional**: rede urbana e suas interfaces. Brasília: IPEA, 2011.
- SANTOS, V. L. **Além do rural**: o vínculos topo-biofílicos na interação visitantes e paisagem rural em Itu/SP. 2005. 279f. Tese (doutorado em Geografia). Instituto de Geociências e Ciências Exatas. Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Estado de Economia e Planejamento; EMPLASA; SEADE. (Coord.). **Estudo da morfologia e hierarquia funcional da rede urbana paulista e regionalização do Estado de São Paulo** – Relatório 9. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 2011.
- SCIFONI, S. Urbanização e proteção ambiental no litoral do Estado de São Paulo. **Anais**. Encontro de Geógrafos da América Latina, 10. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2005. p.13926-13941.
- SERRA, Geraldo. **O espaço natural e a forma urbana**. São Paulo: Nobel, 1987.
- SERVIÇOS de luxo em lançamentos no interior atraem paulistanos. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 19 fev. 2012. Disponível em: <<http://www.folha.com.br/no1050407>>. Acesso em: 22 fev. 2012.
- SILVA, A. C. **O litoral norte do Estado de São Paulo**: formação de uma região periférica. 1975. 273f. Tese (Doutorado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- SILVA, J. M. P. **Segregação socioespacial**: contradições presentes em Palmas/TO. Risco. São Carlos: IAU/USP, 2009. v.1, p.124-224.
- SILVA, P. C. **Tecnologias urbanas e migrações de elites no Brasil**: Condomínio Terras de São José. 2001. 78f. Dissertação (mestrado em Educação). Faculdade de Educação. Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- SILVA, R. B. **Segregação e/ou integração**: o Programa de Desfavelamento de loteamentos urbanizados em Presidente Prudente. 2005. 170f. Dissertação (mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.
- SILVA, R. S. **Urdiduras e tessituras urbanas**. Na história das cidades, a estruturação territorial de Assis. 1996. 351 f. Tese (doutorado em História) - Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.

SILVA, V. A. Paulistas em movimento: bandeiras, monções e tropas. In: TERRA PAULISTA – história, arte, costumes: a formação do Estado de São Paulo, seus habitantes e os usos da terra. São Paulo: CENPEC/Imprensa Oficial, 2004.

SILVA, V. L. M. Introdução: Geografia e meio ambiente. In: CAMPOS, J. F. (org.) **Santo Antônio de Caraguatatuba: memória e tradições de um povo**. Caraguatatuba: Fundacc, 2000.

SILVA, W. R. **Para além das cidades**. Centralidade e estruturação urbana: Londrina e Maringá. 2006. 280f. Tese (doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SIMONSEN, R. C. **Evolução industrial do Brasil e outros estudos**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional: Edusp, 1973.

SMITH, Neil. Contours of a Spatialized Politics: Homeless Vehicles and the Production of Geographical Scale. **Social text**. Durham: Duke University Press, n.33, p.54-81, 1992.

SOBARZO Miño, Oscar. As cidades médias e a urbanização contemporânea. In: **Cidades**. Presidente Prudente: GEU, n.8, v.5, p.278-292, 2008.

SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no Estado de São Paulo. **Scripta Nova**. Barcelona: Universidad de Barcelona, v.11, n.245, 2007.

SPOSITO, M. E. B. A cidade dentro da cidade. Uma edge city em São José do Rio Preto. **Scripta Nova**. Barcelona: Universidad de Barcelona, n.146, v.7, 2003.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.) **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SPOSITO, M. E. Novas formas de produção do espaço urbano no Estado de São Paulo. In: REIS, N. G.; TANAKA, M. S. **Brasil: estudos sobre dispersão urbana**. São Paulo: FAU/USP, 2007.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. 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.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 7ª ed. São Paulo: Contexto, 1996.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Formas espaciais e papéis urbanos: as novas qualidades da cidade e do urbano. **Cidades**. Presidente Prudente: GEU, n.11, v.7, p.125-150, 2010.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas formas de produção do espaço no Estado de São Paulo. In: REIS, Nestor Goulart (org.). **Brasil** – estudos sobre dispersão urbana. São Paulo: FAU/USP, 2007a.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novos conteúdos das periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones geográficas**. México D.F.: UNAM, n.54, p.114-139, 2004a.

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

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Scripta Nova**. Revista eletrônica de geografia y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, n.11, 2007b.

SUGUIMOTO, E. I. **A expansão da cana em Birigui e a dinâmica agrária regional**. 2011. 136 f. Dissertação (Mestre em Geografia). Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas.

SUPRINYAK, C. E. **Comércio de animais de carga no Brasil imperial**: uma análise quantitativa das tropas negociadas nas províncias do Paraná e São Paulo. 2006. 121 f. Dissertação (mestrado em Economia). Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Estadual Paulista, Araraquara.

TAVARES, José Humberto. **Aglomeración urbana de Londrina**: integração territorial e intensificação de fluxos. 2001. 243f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

TAVARES, N. L. **A valorização do espaço agrícola no município de Itapetininga (SP)**. 1993. 250f. Dissertação (mestrado em Geografia). Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

TOMAZELA, J. M. Cidades do interior se unem e rodovia SP-79 vira avenida. **O Estado de São Paulo**. São Paulo, 02 mai. 2010. São Paulo. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,cidades-do-interior-se-unem-e-rodovia-sp-79-vira-avenida,545782,0.htm#noticia>>. Acesso em: 10 nov. 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3ª ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. O rigor no uso das noções e conceitos na Geografia Urbana. In: **Cidades**. Presidente Prudente: GEU, n.10, v.6, p.341-357, 2009.

VICHNEWSKI, Henrique Telles. **As indústrias Matarazzo no interior paulista**: arquitetura fabril e patrimônio industrial (1920-1960). Campinas, 2004. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.

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

VILLAÇA, F. **Um ângulo de síntese**: a análise do espaço. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. F. (orgs.). *Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano regional*. São Paulo: Editora UNESP; ANPUR, p.711-715, 2003.

WEISSBERG, D.; GUIMARÃES, A. C. M.; MOREIRA NETO, P. R. O disciplinamento do mercado pelo plano diretor: o caso dos condomínios de veraneio em Caraguatatuba. **Revista Univap**. São José dos Campos, v.17, n.29, ago. 2011.

WHITACKER, A. M. Inovações tecnológicas, mudanças nos padrões locacionais e na configuração da centralidade em cidades médias. **Scripta Nova** - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona. v.11, n.245, ago. 2007.

WHITACKER, A. M. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto-SP**. 2003. 243f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

WHITACKER, Arthur Magon. Uma discussão sobre a morfologia urbana e a articulação de níveis diferentes de urbanização. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Cidades médias**. Espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007b.

WHITEHAND, J. W. R. British urban morphology: the Conzenian tradition. **Journal Urban Morphology**. 5 (2), p.103-109, 2001.

WHITEHAND, J. W. R.; CARR, C. M. H. (org.) **Twentieth-century suburbs: a morphological approach**. New York: Routledge, 2001.

WHITEHAND, J. W. R.; LARKHAM, P. J. Urban landscape research: achievements and prospectus. In: WHITEHAND, J. W. R.; LARKHAM, P. J. (org.) **Urban landscapes: international perspectives**. New York: Routledge, 2000.

WITHERICK, M.; ROSS, S.; Small, J. **Modern Dictionary of Geography**. Londres: Arnold, 2001.

ZAMPIERI, H. **Birigui, cidade industrial do Oeste Paulista**. 247f. 1976. Dissertação (mestrado em Geografia). Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.