



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
ÁREA ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL**

**WILSON MARTINS LOPES JÚNIOR**

**CENTRO, PERIFERIA E NOVAS CENTRALIDADES EM CIDADE MÉDIA:  
O CASO DE BAURU - SP**

Tese apresentada ao Instituto de Geociências como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

**ORIENTADOR: DR. (A): REGINA CÉLIA BEGA DOS SANTOS**

**CAMPINAS – SÃO PAULO**

**NOVEMBRO DE 2007**

**Catálogo na Publicação elaborada pela Biblioteca  
do Instituto de Geociências/UNICAMP**

Lopes Júnior, Wilson Martins.  
L881c Centro, periferia e novas centralidades em cidade média: o caso de  
Bauru – SP . / Wilson Martins Lopes Júnior. –Campinas, SP.: [s.n.],  
2007.

Orientador: Regina Célia Bega dos Santos.  
Tese (doutorado) Universidade Estadual de Campinas, Instituto de  
Geociências.

1. Espaço urbano. 2. Lugares centrais (cidades e vilas).  
3. Planejamento urbano. 4. Geografia urbana. I. Santos, Regina  
Célia Bega dos. II. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de  
Geociências. III. Título.

Título em inglês: Center, neighborhood and new centralization in a medium-sized city: case of  
Bauru - SP

Keywords: - Urban space,  
- Central places (cities and towns)  
- Urban plan,  
- Urban geography.

Área de concentração: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial

Titulação: Doutor em Ciências

Banca examinadora: - Regina Célia Bega dos Santos;  
- Archimedes Perez Filho;  
- Ana Paula Fracalanza;  
- Ana Maria Marques Camargo Marangoni;  
- Armando Lopes Moreno Junior

Data da defesa: 13/11/2007



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
ÁREA ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA  
TERRITORIAL

AUTOR: WILSON MARTINS LOPES JUNIOR

CENTRO, PERIFERIA E NOVAS CENTRALIDADES EM CIDADE  
MÉDIA: O CASO DE BAURU - SP

ORIENTADORA: Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos

Aprovada em: 13 / 11 / 2007

EXAMINADORES:

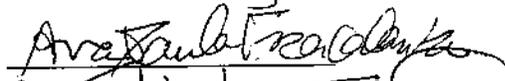
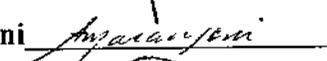
Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos

Profa. Dra. Ana Paula Fracalanza

Prof. Dr. Armando Lopes Moreno Junior

Profa. Dra. Ana M. Marques Carneiro Marangoni

Prof. Dr. Archimedes Perez Filho

 -Presidente  
  
  
  


Campinas, 13 de novembro de 2007

Dedico esta pesquisa a Ana  
Paula Fracalanza e aos  
seus pais, Hilário e  
Dorotéia, pela confiança  
creditada a mim que  
resultou nesta tese;

Também aqueles que sempre estiveram  
ao meu lado:  
Wilson Martins Lopes (in memorium)  
Terezinha Lopes Martins,  
Tereza Cristina Martins e  
Vânia Cristina Martins (in  
memorium)

Meus sinceros agradecimentos...

A professora Regina Célia Bega dos Santos que aceitou esse desafio e com paciência e sabedoria me orientou e estimulou durante esta importante fase de minha vida;

A Valdirene e toda a equipe da Secretaria da Pós-graduação do IG - Instituto de Geociência da Unicamp que nas diferentes fases desta pesquisa foram competentes e compreensíveis;

Ao professor Alberto Martins, Diretor da Faculdade Max Planck de Indaiatuba - SP por ter me possibilitado o retorno a docência no ensino superior, demonstrando confiança em meu trabalho;

A Coordenadora do Curso de Administração de Empresas e Comércio Exterior da Faculdade Max Planck de Indaiatuba - SP, Sanete Irani de Andrade, que muito além das orientações profissionais me incentivou a concluir esta pesquisa;

Ao IEI - Instituto Educacional Imaculada de Campinas - SP:

Irmã Sonia Regina Rosa, pelo amor presente em suas palavras;

Diretora Maria Lúcia Lins pela firmeza de sua administração sempre dosada com emoção;

Vice Diretora Silvana de Fátima R. da Cruz, profissional, perspicaz e competente que junto de muita elegância me ensina a cada dia ser um profissional ainda melhor;

Assessora Pedagógica, Marisa Cassani, com a sua clareza e praticidade associada à compreensão me auxilia em meu trabalho;

Prefeitura Municipal de Bauru - Seplan - Secretaria de Planejamento pelas informações cedidas que foram de grande importância para concretização desta tese;

Aos amigos Armando Júnior e Ana Paula que ao presenciarem alguns dos meus difíceis momentos me ajudaram de diferentes maneiras para que eu superasse essas dificuldades e conseguisse realizar este sonho;

Minha ex-aluna, agora profissional de Comércio Exterior, Renata Moura, que foi imprescindível na arte final desta tese. Meu muito obrigado;

Não posso deixar de mencionar Dorotéa Fracalanza que além de auxílio essencial para o início deste estudo teve algo de maior relevância: percepção e sensibilidade para me compreender;

Enfim, agradeço também algumas pessoas do passado que foram muito importantes desde o meu início na vida acadêmica até o fim desta fase. Essas colaboraram para que eu driblasse os momentos difíceis.

A essas pessoas, os meus sinceros agradecimentos.

O segredo revela (...) grande conhecimento ao mundo  
- o segredo da riqueza, da saúde, do amor, da  
felicidade, dos relacionamentos ...  
O segredo da própria vida.

(The Secret - O segredo)

... os poucos mais intensos momentos de amizade e  
os muitos momentos de solidão. Estes me trouxeram  
reflexão e sabedoria junto da proximidade com o  
espiritual que vem me proporcionando, a cada dia,  
compreender o grande segredo: o segredo da vida.

(W. Júnior)

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO -----	01
2. REVISÃO DA BIBLIOGRAFIA -----	03
2.1 Reprodução do Espaço Urbano -----	03
2.2 Centralidade -----	15
2.2.1 Centro-periferia-----	33
2.3 Cidades Médias -----	46
2.4 Planejamento e Gestão -----	49
3. METODOLOGIA -----	52
3.1 Aspectos Metodológicos -----	52
3.2 Definição da área de estudo: A cidade de Bauru –SP -----	56
4. O CASO DE BAURU-SP -----	60
4.1 Antecedentes Históricos e a Formação da Cidade de Bauru –SP -----	60
4.2 A Evolução Urbana e a Perspectiva de Centralidades -----	93
4.2.1 O Centro -----	97
4.2.2 Os Primeiros Bairros -----	110
4.2.3 Bairros do Setor Sul da Cidade e as Grandes Avenidas -----	130
4.3 Análise da Mancha Urbana e as Novas Formas de Expansão -----	160
4.3.1 Vazios Urbanos -----	170
4.3.2 Núcleos Habitacionais -----	183
4.3.3 Condomínios Horizontais e Verticais -----	192
4.3.3.1 Condomínios Horizontais -----	196
4.3.3.2 Condomínios Verticais -----	199
4.3.4 Verticalização -----	200
4.3.5 Favelas -----	204
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS -----	216
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS -----	228
BIBLIOGRAFIA -----	244

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Avenida Paulista em São Paulo .....	26
Figura 2	Centro Berrini (Av. Luiz Carlos Berrini) em São Paulo .....	27
Figura 3	Localização Geográfica de Bauru-SP .....	57
Figura 4	As principais ruas de Bauru .....	72
Figura 5	Jardim Estoril e Vila Independência .....	82
Figura 6	As três ferrovias .....	87
Figura 7	FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A. ....	88
Figura 8	Rua Batista de Carvalho – Calçadão .....	96
Figura 9	Setor Centro .....	105
Figura 10	Calçadão, <i>Shopping</i> e Av. Getúlio Vargas .....	110
Figura 11	Os primeiros bairros de Bauru .....	111
Figura 12	Agrupamentos Residenciais Populares .....	112
Figura 13	Bairros do Setor Sul de Bauru .....	113
Figura 14	Vila Falcão .....	114
Figura 15	Bairros que fazem parte da Vila Falcão .....	116
Figura 16	Bairros do Setor Oeste da Cidade de Bauru .....	117
Figura 17	As Principais Ruas do Setor da Vila Falcão .....	118
Figura 18	Jardim Bela Vista .....	120
Figura 19	Vila Dutra .....	122
Figura 20 A	Vila Antártica e Vila Cardia .....	124
Figura 20 B	Continuação da Vila Antártica e Vila Cardia .....	124
Figura 21 A	Jardim Aeroporto .....	131
Figura 21 B	Continuação do Jardim Aeroporto .....	132
Figura 21 C	Continuação do Jardim Aeroporto .....	132
Figura 21 D	Continuação do Jardim Aeroporto .....	133
Figura 22	Concentração comercial no Setor Sul, principais Ruas .....	138
Figura 23	Setor Sul de Bauru .....	139
Figura 24	Principais Ruas e Avenidas do Altos da Cidade e Imediações .....	144
Figura 25	Avenida Nações Unidas .....	146

Figura 26	Av. Nações Unidas , Getúlio Vargas e Duque de Caxias .....	148
Figura 27 A	Núcleo Habitacional Mary Dota .....	156
Figura 27 B	Continuação do Núcleo Habitacional Mary Dota .....	157
Figura 28	Parque das Camélias .....	157
Figura 29 A	Vila Independência .....	158
Figura 29 B	Continuação da Vila Independência .....	158
Figura 30	Evolução Urbana de Bauru 1910/1996 .....	165
Figura 31	Porcentagem da Evolução Urbana do Município de Bauru 1910/1996 .....	166
Figura 32	Loteamentos distantes do Centro de Bauru .....	168
Figura 33	Cidades a Oeste de Bauru: Marília e Presidente Prudente .....	170
Figura 34 A	Núcleos Habitacionais Populares .....	188
Figura 34 B	Continuação dos Núcleos Habitacionais Populares .....	189
Figura 34 C	Continuação dos Núcleos Habitacionais Populares .....	189
Figura 35	Jardim Cecap, Redentor e Geisel .....	191
Figura 36	Condomínios Horizontais Setor Sul .....	197
Figura 37 A	Distribuição das Favelas em Bauru .....	210
Figura 37 B	Continuação da Distribuição das Favelas em Bauru .....	211
Figura 38 A	Cidade de Bauru – SP .....	214
Figura 38 B	Continuação da Cidade de Bauru – SP .....	215

## LISTA DE FOTOS

Foto 1 A	Estação Ferroviária da Fazenda Val Palmas .....	68
Foto 1 B	Estação Ferroviária da Fazenda Val Palmas .....	68
Foto 2	Câmara Municipal de Bauru localizada na Praça Dom Pedro II .....	73
Foto 3 A	Praça Dom Pedro II .....	74
Foto 3 B	Praça Dom Pedro II .....	74
Foto 4 A	Praça Rui Barbosa .....	75
Foto 4 B	Praça Rui Barbosa .....	75
Foto 5	Rua Batista de Carvalho em 1937 .....	76
Foto 6	Catedral do Divino Espírito Santo .....	77
Foto 7	Templo Tenrikyo .....	83
Foto 8 A	A Estação Ferroviária, localizada na Praça Machado de Melo (antiga) ...	84
Foto 8 B	A Estação Ferroviária, localizada na Praça Machado de Melo (atual) .....	85
Foto 9	Pátio Ferroviário .....	85
Foto 10	Composição puxada por uma Locomotiva saindo da Estação Ferroviário de Bauru no século Passado .....	86
Foto 11	Construção da Primeira Estrada de Ferro em Bauru .....	89
Foto 12	Rua Batista de Carvalho atual Calçadão .....	95
Foto 13	Calçadão da Rua Batista de Carvalho (atual) .....	96
Foto 14	Bauru <i>Shopping Center</i> .....	109
Foto 15	Jardim Bela Vista .....	120
Foto 16	O Centrinho da USP em Bauru .....	134
Foto 17	USP - Faculdade de Odontologia de Bauru .....	134
Foto 18	Parque Vitória Régia localizado na Avenida Nações Unidas .....	135
Foto 19	Bosque da Comunidade localizado no Setor Sul da Cidade .....	135
Foto 20	Locomotiva em Exposição no Bosque da Comunidade .....	135
Foto 21	Alameda Octávio Pinheiro Brizola .....	136
Foto 22	Avenida Nossa Senhora de Fátima .....	140
Foto 23	Avenida Duque de Caxias .....	142
Foto 24	Avenida Rodrigues Alves .....	143

Foto 25	Bairro Altos da Cidade .....	144
Foto 26 A	Avenida Nações Unidas zona Sul acesso a Rodovia Marechal Rondon ...	147
Foto 26 B	Avenida Nações Unidas zona Sul acesso a Rodovia Marechal Rondon ...	147
Foto 27	Avenida Nações Unidas Centro .....	149
Foto 28	Núcleo Habitacional Mary Dota (década de 1990) .....	156
Foto 29	Centro (Estação Ferroviária), Vila Falcão e Bela Vista .....	159

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	População Urbana de Bauru na Primeira Metade do Século XX .....	79
Gráfico 2	Migrantes vindos para Bauru .....	81
Gráfico 3	Evolução da População Urbana de Bauru (1910 a 2006) .....	162
Gráfico 4	Evolução da População Rural de Bauru (1910 a 2006) .....	162
Gráfico 5	Evolução da População de Bauru (1910 a 2006) .....	163
Gráfico 6	Evolução da População de Bauru representado por linha de grade (1910 a 2006) .....	164
Gráfico 7	Loteamentos aprovados pela Prefeitura de Bauru (1940 a 2006) .....	182
Gráfico 8	Números de Moradias em Favelas nos anos de 1997,1998 e 2004 .....	212

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Bauru 1ª Doação – 1884 .....	63
Mapa 2	Bauru 2ª Doação – 1893 .....	64
Mapa 3	Patrimônio de Bauru – Doações .....	65
Mapa 4	Estruturação Urbana 1911 .....	70
Mapa 5	Estruturação Urbana 1919 .....	71
Mapa 6	Vazios Urbanos .....	179
Mapa 7	Núcleos Habitacionais .....	184
Mapa 8	Verticalização .....	201
Mapa 9	Favelas .....	205

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1	População Urbana de Bauru na Primeira Metade do Século XX .....	78
Quadro 2	Migrantes vindos para Bauru .....	81
Quadro 3	Evolução da População de Bauru no período de 1910 a 2006 .....	162
Quadro 4	Conjuntos e Núcleos Habitacionais aprovados até março de 1998 .....	186

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Informações Geográficas da Cidade de Bauru .....	58
Tabela 2	Loteamentos aprovados pela Prefeitura de Bauru, no período de 1940 a 2006 .....	181
Tabela 3	Números de Moradias em Favelas nos anos 1997,1998 e 2004, seguido de suas evoluções em percentuais .....	212



**UNICAMP**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
ÁREA ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL**

**CENTRO, PERIFERIA E NOVAS CENTRALIDADES EM CIDADE MÉDIA:  
O CASO DE BAURU - SP**

**WILSON MARTINS LOPES JÚNIOR**

**RESUMO**

Na análise da centralidade urbana nota-se a interdependência entre dinâmicas que envolvem a estruturação interna das cidades, desde a nova localização dos equipamentos de comércio e de serviços, o uso do automóvel, como também outros aspectos presentes não somente em metrópoles e grandes centros, mas também em cidades médias, como é o caso de Bauru (interior paulista). Existe a necessidade de analisar as especificidades do processo de redefinição da centralidade, ou seja, seus desdobramentos, suas dimensões, localizações e outros aspectos que favoreçam o seu entendimento em cidades de porte médio. As mudanças na organização espacial das cidades mostram o surgimento de novas áreas com expressivas atividades comerciais, de serviços e todo um fluxo que expressa a centralidade. Neste processo, ocorre a descontinuidade territorial urbana e a criação destes novos espaços que representam a sua fragmentação. Esta pesquisa estudou a reprodução do espaço urbano discutindo a questão da centralidade na cidade de Bauru SP. Assim, buscou-se compreender a formação das centralidades e os seus desdobramentos numa cidade média do interior paulista. Para tanto, foram privilegiadas as seguintes formas de pesquisa: teórica, empírica e histórica. No que diz respeito ao crescimento da cidade e ao desenvolvimento urbano a fase histórica teve como diretriz a relação tempo – espaço. A discussão teórica partiu da questão do espaço para compreender a reprodução do espaço urbano como a sua territorialidade – centralidade. Foi produzido material cartográfico sobre a nova organização espacial da cidade, destacando a sua centralidade. Finalmente os resultados desta pesquisa estarão disponibilizados ao poder municipal no sentido de contribuir com planejamento urbano municipal.

**Palavras-chave:** Espaço urbano, centralidade, relação centro-periferia, planejamento urbano.



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
ÁREA ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL

CENTER, NEIGHBORHOOD AND NEW CENTRALIZATION IN A  
MEDIUM-SIZED CITY: CASE OF BAURU - SP

WILSON MARTINS LOPES JÚNIOR

ABSTRACT

It is noticed in the analysis of the urban centralization that there is a certain interdependence between dynamics which involve the internal structure of the cities, concerning the new locals for trading equipment, the use of vehicles, and also other aspects which are found not only in big cities but also in medium-sized cities, which is the case of Bauru, a city in the countryside of Sao Paulo, Brazil. There is a need to analyze the specifications of the process to redefine centralization, that is, its growing, its dimensions, its locations, and other aspects which contribute to its understanding in medium-sized cities. The changes in the spatial organization of the cities promote the appearance of new areas which have significant trading activities and services as well as a flow which express this centralization. During this process, there is the occurrence of the urban territorial discontinuity and the foundation of these new spaces which represent their fragmentation. This research aims to study the urbanization process focusing on the centralization aspects in Bauru-SP. Thus, seeking for a better understanding of the centralization and its consequences in a medium-sized city. Therefore the following sort of researches will be envisaged: theoretical, empirical and historical. Concerning the growing in the city and the urban development, the historical phase will take as guideline the time-space relationship. The theoretical discussion will take the matters around space to realize the opening of urban areas like its territories-centralities. Some cartographic material will be prepared which will represent the results of such research concerning to a new spatial organization in the city with focus in its centralization. Finally the results will be made available to municipal authorities aiming to contribute to the city's urban planning.

**Key-words:** Urban space; centralization; relation between downtown-suburbs; urban plan.

## 1. INTRODUÇÃO

A cidade e o urbano são temas de estudos de diferentes profissionais como sociólogos, arquitetos, economistas e geógrafos. Os enfoques são os mais diversos, como também as posturas teórico – metodológicas.

Existem muitas definições ou caracterizações para a cidade, que juntamente com o urbano recebem influências das mais diversas, o que caracteriza perfis de acordo com sua situação no tempo e no espaço.

A cidade é cenário de compra, venda, exploração, decisões, poder, embarque, desembarque, passagem, construção, desconstrução, cultura, desejos e do simbólico, entre outros inúmeros pontos que marcam a sua complexidade e instigam seu estudo e tentativa de compreensão.

Para interpretar a cidade, faz-se necessário considerar a sua dinâmica de produção e o seu crescimento através das transformações no processo de urbanização. Para tanto, deve-se levar em conta o processo de (re) produção do capital e obviamente toda a sociedade e o seu cotidiano.

Levando-se em conta a dinâmica do desenvolvimento da cidade na história, é necessário compreender os elementos que configuram a produção do espaço urbano e sua (re) estruturação. Desta forma, identificam-se e avaliam-se as áreas de concentração do espaço urbano, ou seja, a centralidade.

As mudanças na organização espacial das cidades mostram o surgimento de novas áreas com expressivas atividades comerciais, de serviços e todo um fluxo que expressa a centralidade. Neste processo, ocorre a descontinuidade do território da cidade e a criação de novos espaços que representam a fragmentação.

Desta forma, tem-se a produção de espaços interiores na cidade com suas funções específicas como: produção, consumo, moradia, e outras que influem no valor destas áreas, de acordo com sua característica ou tipo de atividade. Assim, criam-se vários centros com funções distintas evidenciados primeiramente em metrópoles e grandes cidades e num segundo momento em cidades médias contrapondo-se a antiga cidade (pequena), com centro único.

No caso desta pesquisa objetiva-se estudar a (re) produção do espaço urbano discutindo a questão da centralidade na cidade de Bauru-SP. Deste modo, busca-se compreender a formação das centralidades e os seus desdobramentos numa cidade média do interior paulista.

A compreensão destas novas áreas de concentração ou centralidade está intimamente relacionada à análise dos processos envolvidos na (re) produção do espaço urbano e na sua reestruturação. Através de estudo deste tema obtém-se compreensão de aspectos relacionados à formação sócio-espacial que podem contribuir, por exemplo, na implementação de políticas públicas.

Faz-se necessário expor que na discussão desta importante temática geográfica, muitos aspectos serão abordados, dentre eles a configuração espacial produtiva; a atuação de diferentes agentes na configuração do espaço urbano; o processo de urbanização; as implicações sócio-espaciais da valorização do solo urbano; a dinâmica de desenvolvimento da cidade capitalista, levando-se em consideração a inserção da cidade no contexto mundial.

## 2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Nesta etapa do trabalho a temática centralidade é apresentada junto de referenciais teóricos essenciais a esta pesquisa. Deste modo procura-se demonstrar o que se entende por *Reprodução do espaço urbano*. Para atingir esse objetivo é importante deixar claro a compreensão a respeito de espaço geográfico, território, cidade, urbano, enfim, a própria reprodução do espaço urbano.

Na seqüência o texto se concentra na discussão sobre a questão da centralidade e alguns temas correlatos tais como centro-periferia, cidades médias, planejamento e gestão.

### 2.1 Reprodução do Espaço Urbano

A discussão a respeito da centralidade urbana, envolve questões referentes ao espaço urbano e à sua reprodução, isto porque a questão da centralidade traz implícita as dinâmicas sócio-econômicas da urbanização que repercutem na cidade e, por conseguinte no espaço urbano.

Deste modo, o espaço urbano, fragmentado, articulado e caracterizado por diferentes formas de uso da terra, é uma forma espacial produto de diferentes dinâmicas urbanas. A discussão sobre a centralidade justifica-se pela redefinição desta forma espacial pela dinâmica social contemporânea.

Mas, para a compreensão de como a reprodução do espaço urbano redefine as relações de centralidade no mundo contemporâneo, necessita-se inicialmente esclarecer o conceito de espaço geográfico, que embasa este trabalho.

Este conceito permite compreender os elementos que configuram a produção e a (re) estruturação do espaço urbano e conseqüentemente abre possibilidades para discutir a questão da centralidade. Para tanto, será adotado como referência o conceito apresentado pelo professor Milton Santos. Em suas diversas obras encontram-se subsídios para a compreensão do referido

conceito, destacando-se: *A natureza do espaço técnica e tempo - razão e emoção*.<sup>1</sup> Todavia, outros importantes autores que enriquecem esta discussão como Edward Soja, Roberto Lobato Côrrea, Mark Gottidiener, entre outros, também serão utilizados.

O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá. (SANTOS, 2004, p. 63)

Com base na citação, entende-se que o espaço possui sistemas de objetos e sistemas de ações que se articulam concomitantemente, de diferentes maneiras, explicitando a dinamicidade espacial.

Desse modo, pode-se ressaltar a importância dos sistemas de objetos e sistemas de ações que, através de sua interação – **solidária e contraditória** – propiciam a dinâmica espacial. Mas para a compreensão desta dinâmica do espaço faz-se necessário considerar a noção de tempo, pois são justamente os processos que ocorrem na história que caracterizam as formas espaciais.

Especificamente no caso dos sistemas de objetos a atenção deve centrar-se na distinção entre coisas e objetos. Neste sentido, o homem e suas intenções sociais constituem-se nos responsáveis pela transformação de 'coisas', que a princípio são naturais, para objetos (sociais).

Seguindo esse raciocínio, cada vez menos existem 'coisas', diante de sua utilização pelo homem a partir de suas práticas sociais, em determinado momento histórico. Ou seja, ocorre a transformação da natureza (coisas), em sistema de objetos. Assim, conforme Santos (2004), os objetos são mais do que dados, ou coisas, são o resultado de atos do homem de modo a definirem a ação.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> A obra em seu todo revela-se um instrumento para análise do espaço geográfico diante de suas mudanças, principalmente num mundo globalizado onde explicitam-se questões de ordem global e local. Também possibilita a reflexão teórica sobre questões geográficas que auxiliam o leitor na compreensão da teoria geográfica. Assim, esse livro caracteriza-se por auxiliar na construção de um caminho teórico-metodológico, no qual se desenvolve uma proposta de abordagem do espaço geográfico. Portanto, propõe uma forma de leitura do espaço geográfico. SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2004.

<sup>2</sup> Apenas para ilustrar, os objetos, ou melhor, os sistemas de objetos são compostos por rodovias, aeroportos, fábricas, portos, cidades, etc.

Merece ser destacada a ênfase dada por Santos (2004), ao fato de o espaço geográfico ser constituído por objetos de forma contínua, sendo que todos sem exceção devem ser considerados pelos geógrafos como dados que permitem a compreensão de sua realidade. Ou seja, o geógrafo deve privilegiar toda a população de objetos como sistemas, sejam no passado ou no futuro, pois sua combinação (interação) apresenta um conjunto de características que permitem análise atual e também retroativa através de sua funcionalidade.

A esta importante questão soma-se na atualidade a dimensão técnica. Ocorre que hoje os objetos são criados para atender a uma função muito específica - intencionada - de modo que tanto sua criação como reproduções são decididas, ou contextualizadas, em determinado momento da história por aspectos sociais e técnicos.

De acordo com Santos (2004), a produção de objetos inicia-se com a base intelectual (científica), isto ainda em sua concepção e também com a base técnica, devido à sua estrutura. Mas soma-se neste processo o caráter informacional, pois existe uma finalidade, ou seja, objetiva-se um trabalho específico (preciso) que é e, por sua vez também, recebe informações. Portanto, o objeto no período atual, mostra-se: **técnico-científico-informacional**. Desta forma, o objeto técnico se insere no sistema de objetos<sup>3</sup>.

No que diz respeito à compreensão dos sistemas de ações, é preciso lembrar que o homem ao definir um objetivo executa uma determinada ação para que possa conseqüentemente atingi-lo. Assim, a ação é um processo com um determinado objetivo, ou seja, decorrente da intencionalidade do homem.

Nesta perspectiva, as ações recaem diretamente sobre os objetos, ao atribuir sentido a estes últimos de modo a explicitar a relação entre os dois. Ainda soma-se, neste caso, a técnica que atinge os objetos diferentemente, porém, apesar desta diversidade / complexidade de objetos, tanto estes como as ações estão articulados. Portanto, uma análise geográfica que vise focar o espaço geográfico necessita indiscutivelmente privilegiar esses dois elementos em sua composição – interação.

---

<sup>3</sup> Essa questão compreende outros importantes aspectos ou variáveis que refletem diretamente no espaço geográfico. Para maiores informações ver:  
SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2004.  
SANTOS, Milton. **Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1998.

De acordo com o exposto, as ações e os objetos, enquanto sistemas estão envolvidos numa relação **solidária e contraditória**, como definiu Santos (2004). Assim, centrando-se especificamente no conceito de espaço nota-se sua característica dinâmica, relacionada à sua capacidade de transformação, a partir da indissociabilidade entre os sistemas de objetos e sistemas de ação. Entretanto, merece ser enfatizado que tanto os sistemas de objetos como os sistemas de ações passam a adquirir com o tempo um significativo caráter de artificialidade, isto devido às condições técnicas e às intenções sociais.

O espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e seus habitantes. (...) Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. (SANTOS, 2004, p. 63)

Portanto, na interação entre sistemas de objetos e sistemas de ações, que evidenciam a dinâmica espacial, percebe-se que as coisas estão deixando de serem naturais e tornando-se objetos artificiais. Assim, nota-se o vínculo existente entre estes sistemas, na medida em que as ações modificam os objetos. É importante frisar que tanto os objetos como as ações, além de carga técnica, possuem atualmente também caráter científico, ou seja, na relação entre eles evidencia-se a cientificidade refletida na dinâmica espacial como apresentado anteriormente.

Esta perspectiva, confere ao espaço uma quantidade de técnicas e intenções sociais que alteram rapidamente a relação sistemas de objetos – sistemas de ações, correspondendo ao que ocorre em âmbito global, mas estranho ao lugar específico.

Em relação a esta importante questão, são os elementos que configuram o espaço urbano e a sua (re) estruturação que possibilitam a análise da concentração das atividades e das pessoas neste espaço e conseqüentemente a compreensão a respeito das transformações nas formas da centralidade.

Tendo como referência a **produção do espaço urbano** capitalista, nota-se que, de acordo com a dinâmica de acumulação do capital, que envolve a sua necessidade de reprodução, como

também os próprios conflitos de classe, pode-se dizer que o espaço urbano é um produto social.

... O espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele.

... A sociedade só pode ser definida através do espaço, já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história - mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade. (SANTOS, 1997, p. 49).

Nesta perspectiva de análise do espaço urbano, enquanto produto social, não se pode deixar de considerar a sociedade de classes, pois é justamente a dinâmica de funcionamento desta sociedade que atribui o caráter de natureza social ao espaço. Deste modo, as relações espaciais são puramente sociais, sendo que o espaço geográfico e mais especificamente o espaço urbano apresenta-se como a materialização da própria sociedade. Ou seja, o espaço geográfico está diretamente relacionado à produção humana em suas dimensões histórica e social, e não é exterior à sociedade. Ou ainda, o espaço geográfico é produto, condição e meio para todas as atividades humanas.

Merece ser destacado aqui uma característica do espaço que não deve ser negligenciada para o seu entendimento: a desigualdade. Ocorre que o espaço, enquanto produto social é desigual, devido às próprias condições de desenvolvimento do capitalismo que além de se produzir e reproduzir desigualmente, também produz e reproduz as desigualdades.

Conforme o exposto, o espaço se apresenta como um produto social no qual ocorrem diferentes relações sob a diretriz de um modo de produção específico. Isso porque a sociedade produz o espaço geográfico através da mediação do trabalho na complexa relação sociedade – natureza.

O espaço geográfico é produzido constantemente pela sociedade através do trabalho, ou seja, o trabalho materializa-se no espaço geográfico. Desta forma, fica explícita a relação espaço – sociedade com base no trabalho (relações sociais de produção), através do qual ocorre a apropriação da natureza pela sociedade. É justamente devido a essa relação que se pode falar em produção social do espaço, ou seja, o espaço em suas diferentes formas de organização espacial

se apresenta como produto das relações sociedade – natureza. O que está sendo enfatizado aqui é que a produção como a reprodução do espaço necessitam ser relacionadas ao processo de produção de mercadorias, que acaba, em síntese, por influenciar a reprodução das formas do viver em sociedade. Ou seja, para a manutenção e reprodução da população é necessária a produção de bens materiais, ou seja, de mercadorias, em se tratando de capitalismo, como também das condições sociais para manutenção da própria vida em sociedade.

De acordo com esta perspectiva, pode se dizer que o espaço é produzido e reproduzido, através da **organização e reorganização espacial** provocada pela sociedade.

Esta problematização ajuda a compreender o significado do conceito de espaço apresentado no início do texto.

Neste sentido, nota-se que a própria organização espacial – enquanto sistema de objetos e ações - apresenta-se como objeto de estudo para se compreender a sociedade, uma vez que esta se organiza e se reorganiza transformando a natureza e produzindo e reproduzindo o espaço geográfico. Deste modo, segundo Corrêa (1991), os objetos criados pelo Homem estão presentes de diferentes formas no território garantindo tanto a produção, como no futuro a reprodução, da sociedade revelando a sua organização espacial.

Algumas variáveis envolvidas neste contexto são: processo de produção, relações de trabalho - divisão social do trabalho e relações entre os indivíduos, poder econômico, poder político, entre outros, que estão vinculados aos interesses da produção capitalista que se utiliza da cidade e nela se realizando também o que conseqüentemente reflete na organização espacial. Desta forma, o espaço é organizado em determinado momento histórico associado a fatores como **dispersão e concentração**, que favorece a compreensão dessa **organização**.

Certamente a organização do espaço pode ser definida como o resultado do equilíbrio entre os fatores de **dispersão e concentração (grifo nosso)** em um momento dado na história do espaço. No presente período, os fatores de concentração são, essencialmente, o tamanho das empresas, a indivisibilidade das inversões e as "economias" e externalidades urbanas e de aglomeração necessárias para implantá-las. Tudo isto contribui para a concentração, em uns poucos pontos privilegiados do espaço, das condições para a realização de atividades mais importantes.

Por outro lado, os fatores de dispersão são representados pelas condições de difusão de informações e de modelos de consumo. A informação generalizada é difundida da mesma forma que os modelos de consumo importados dos países hegemônicos. (SANTOS, 1997, p. 29).

Portanto, pode-se dizer que a disposição, ou a forma do espaço num certo momento, também é reflexo dos fatores de dispersão e de concentração.

A consequência da dispersão e da concentração é notada no espaço através de diferentes processos relacionados às atividades econômicas, à urbanização, à habitação, ao consumo, dentre outros, que recebem a ação de diferentes agentes da organização espacial, como exemplo, os empresários do setor industrial, principalmente os vinculados às grandes corporações.

Assim, a organização do espaço é um produto do trabalho do homem no tempo, sendo que no caso do capitalismo, os empresários vinculados aos diferentes setores da economia juntamente com o Estado são os responsáveis por essa organização. Desta forma, conforme diz Corrêa (1997), a organização espacial ou o espaço urbano é reflexo e condição da sociedade, que altera a natureza e conseqüentemente a superfície da terra, contribuindo para a reprodução social.

Portanto, é neste sentido que se pode analisar a espacialidade humana, isto é, considerando-se a organização espacial como produto social e não se restringindo ao espaço físico como um conjunto de dados que, por sua vez, não permite a compreensão da espacialidade dada.

No que diz respeito à menção aos aspectos físicos como um conjunto de dados, é importante ressaltar que essa dimensão física do espaço está presente nas abordagens de diferentes áreas e presente também em discussões referentes à análise espacial. A análise materialista histórica, a partir do que Soja (1993) chama de a dialética sócio-espacial, incorporou as características físicas do espaço, não apenas como um mero dado, mas considerando a organização e o sentido do espaço como produto das experiências sociais.

... esse espaço físico foi uma base epistemológica ilusória para se analisar o sentido concreto e subjetivo da espacialidade humana. O espaço em si pode ser primordialmente dado, mas a organização e o sentido do espaço são produtos da translação, da transformação e das experiências sociais.

O espaço socialmente produzido é uma estrutura criada, comparável a outras construções sociais resultantes da transformação de determinadas condições inerentes ao estar vivo, exatamente da mesma maneira que a história humana representa uma transformação social do tempo. (SOJA, 1993, p. 101-102).

A dialética sócio-espacial torna-se presente justamente quando a análise materialista da história e da sociedade passa a considerar o espaço também em sua composição física. No entanto, o grande problema é o exagero nesta consideração o que não permite que as análises privilegiem tanto o objetivo como o subjetivo na espacialidade.

Considerar o espaço enquanto potencial de informações (dados) é aceitável, porém, a sua essência como toda a sua organização é muito mais ampla, pois decorre de diversas transformações sociais. Assim, ao se considerar a organização do espaço como produto social, está se enfatizando que se trata de fato de relações sócio-espaciais, portanto, o estudo sobre organização do espaço remete a discussão para a problemática social, ou seja, para a dialética sócio-espacial.<sup>4</sup>

Mas retornando ao espaço urbano na perspectiva da centralidade tem-se que o processo histórico através dos agentes sociais que, por sua vez, produzem e consomem o próprio espaço é segundo Corrêa (1995), responsável por sua **fragmentação - articulação**. Para este autor o espaço é reflexo da sociedade, além de ser um produto social, nele são criados referenciais (símbolos). O espaço também é um campo de lutas para esse autor.

O espaço urbano capitalista – **fragmentado, articulado, (grifo nosso)** reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campo de lutas – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço. (CORRÊA, 1995, p.11).

---

<sup>4</sup> Deve-se destacar que referente à dialética sócio-espacial, tem-se que as análises de Marx são apontadas como pouco profundas se comparadas as suas análises sobre as relações sociais de produção e de divisão do trabalho. Ou seja, as relações espaciais de produção não receberam atenção profunda pelo teórico em questão. Todavia, geógrafos marxistas e sociólogos urbanos, destacam nas obras de Marx e de seus seguidores, expressivas contribuições ou apontamentos sobre as questões espaciais. Inclusive o desenvolvimento das análises espaciais marxistas coincidem, segundo alguns autores, com o aumento das contradições sociais e espaciais nos países centrais e periféricos, isto decorrente da crise do capitalismo a partir de 1960. Para maior aprofundamento ver: SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

Esta proposta de abordagem permite lidar com a complexidade do espaço urbano capitalista, com as suas diferentes características relacionadas ao fato de o mesmo ser um produto social, não somente reflexo da sociedade. O que se quer demonstrar é que na essência, o espaço, constitui-se na própria sociedade, realimentando-a com as suas constantes alterações garantindo a existência cíclica da sociedade, ou seja, a sua reprodução.

Mas nesta **reprodução** (produção – consumo), **o espaço** urbano também sofre alterações na sua forma. Pois, sendo a própria sociedade, as formas espaciais são determinadas, ou melhor, produzidas pelas ações dessa sociedade.

Portanto, as formas espaciais relacionam-se com o grau de desenvolvimento das forças produtivas, de acordo com os períodos históricos de desenvolvimento da sociedade. Todavia, não se pode deixar de lado, para esta análise, o Estado e as classes dominantes que, através de seus interesses, influem diretamente na forma espacial urbana, ou seja, na sua configuração.

Deve-se destacar que as parcelas da sociedade constituem-se no contraponto, relacionam-se a possibilidade de resistência, portanto, também têm participação na configuração do espaço urbano, contribuindo para a fragmentação – articulação do espaço reorganizado.

No que diz respeito à **fragmentação e articulação** estas características se mantêm diante da ação dos agentes sociais que provocam a reorganização espacial, mediante a anexação de novas áreas ao espaço urbano. Portanto, mesmo com a alteração das funções e formas do espaço as relações espaciais ocorrem entre as diferentes partes da cidade de forma **fragmentada** e ao mesmo tempo **articulada**.

Vale dizer que, embora exista a fragmentação, a forma do espaço urbano é caracterizada por uma relativa articulação entre as diferentes partes, relacionadas a uma divisão social do trabalho na cidade, onde é visível o reflexo das diferenças de classe, como também este espaço veicula diversos símbolos sociais, evidenciando a sociedade em suas lutas e conflitos. É um espaço imagético, repleto de emblemas – cujo consumo ou posse denota, por exemplo, posição/ascensão social, nível cultural, bom-mau gosto, poder prestígio.

Mas neste sistema articulado – fragmentado, a própria estrutura social imprime diferenças sociais notadas no espaço da cidade capitalista. Um exemplo das diferenças sociais, visível, na própria morfologia da cidade, são as áreas residenciais segregadas, de luxo ou extremamente

pobres.<sup>5</sup>

Nota-se que é a lógica do capital, através de sua dinâmica inserida em diferentes contextos, que influencia os agentes sociais no constante processo de reorganização espacial. Processo este que transforma o espaço urbano através das diferentes formas de uso e ocupação da terra, modificando ou consolidando as formas espaciais.

Portanto, o espaço geográfico faz parte do processo de reprodução social. É um produto que expressa o processo segundo o qual o homem produz, através de sua prática cotidiana, as condições de reprodução e desenvolvimento da humanidade. Desta forma, evidencia-se o processo de reprodução, uma vez que através da acumulação de capital junto com as práticas do cotidiano, que objetivam o desenvolvimento da humanidade, a sociedade garante a sua reprodução social. Assim, a sociedade em sua complexidade cria suas condições de vida de modo a produzir e reproduzir o espaço geográfico, ou mais especificamente o urbano.

Nesta perspectiva, os processos sociais, como a acumulação de capital e a própria reprodução social são decisivos na organização espacial urbana, isto porque os referidos processos são responsáveis por funções e formas concretizadas na cidade. Portanto, a cidade capitalista torna-se, vitrine, onde esses processos se evidenciam através das formas oriundas da reorganização espacial urbana.

As formas de interpretar a cidade e a problemática espacial urbana variaram muito no decorrer do século XX. As novas ou variadas possibilidades interpretativas relacionam-se à forma como as cidades foram se desenvolvendo nesse período. No decorrer desse século as cidades transformaram-se no maior e mais complexo objeto geográfico produzido pelo homem, no dizer de Milton Santos.

Na segunda metade desse século passado houve uma integração econômico-sociológico-geográfica para analisar a urbanização. Esse novo enfoque foi necessário diante do intenso processo de urbanização inserido num contexto de capitalismo avançado.

A cidade e todo processo de urbanização necessitava de um novo tratamento compatível com o grau de desenvolvimento do capitalismo mundial. A importância em ter instrumentos que possibilitem a análise atual do processo de urbanização deve-se à necessidade de se compreender a dinâmica do capital e de toda economia mundial.

---

<sup>5</sup> No capítulo 2.2.1 Centro-periferia a questão da segregação urbana e exclusão nas áreas residenciais serão abordados.

A crescente importância do capital monopolista, sua expansão em escala global e sua dependência cada vez maior de administração e planejamento estatais foram interpretadas como havendo introduzido novas condições históricas (e espaciais) nas formações sociais capitalistas contemporâneas, e por tanto, na política de luta de classes. Entre outros efeitos, essas novas condições exigiram uma abordagem da cidade e do processo de urbanização diferente da que havia caracterizado o tratamento dos problemas urbanos no capitalismo competitivo da época de Marx. O processo de urbanização tornou-se um hieróglifo social revelador, através do qual era possível desvendar a dinâmica do desenvolvimento capitalista do pós-guerra, bem como desenvolver a estratégia de uma resposta política apropriada a uma economia mundial cada vez mais urbanizada. (SOJA, 1993, p.117-118).

Nesta perspectiva é que a abordagem do processo de urbanização, entendido através da cidade e de toda a problemática espacial, ou melhor, das relações espaciais urbanas, auxiliam na compreensão das dinâmicas da economia mundial e de seus reflexos. Portanto, considerando-se a dinamicidade do capital e sua interferência direta no plano espacial, pôde-se construir uma nova interpretação da cidade. Deste modo, além da produção, também a reprodução da sociedade capitalista passou a ser tratada em sua complexidade, ou seja, diferentes variáveis.

Portanto, ao se falar sobre a cidade, faz-se necessário considerar a **urbanização** e a **industrialização** como determinantes para o processo de expansão urbana. A cidade pode ser vista como o local de produção de mercadorias, onde ocorre a concentração do consumo, como também da mão de obra e toda uma estrutura que possibilita essa produção.

Ainda mais ao se considerar a urbanização da sociedade, nota-se que a cidade não é somente o local da produção de mercadorias para a industrialização, mas também o local que possibilita e viabiliza o processo produtivo. Neste sentido, da lógica das relações de produção, a cidade deve viabilizar a produção como também favorecer o consumo. Deste modo, a cidade passa a estar subordinada à lógica das relações econômicas a ponto de o espaço ser apresentado como mercadoria, o que constantemente envolve o homem nesta “mercantilização”. Mas, convém lembrar que a cidade não é apenas isso. Não é apenas a lógica das relações econômicas que a determina. Mais adiante, se abordará esses outros aspectos.

Portanto, a indústria em sua lógica produtiva age não somente na esfera da produção, mas

também no âmbito da cidade, isto é, nas relações sociais que envolvem a troca e o uso. Neste sentido, a reprodução das relações sociais de produção nada mais é do que o próprio processo de acumulação do capital que interfere diretamente na vida da população.

Mas referindo-se estritamente à cidade, sob o capitalismo, percebe-se que a lógica da acumulação interfere diretamente na forma da cidade. Isso ocorre porque o capital visa suas necessidades de reprodução, redefinindo a centralidade de modo a fragmentá-la como também a aglutiná-la. Esses aspectos são notados, por exemplo, na concentração dos equipamentos para o consumo, como também na localização das empresas, do comércio, dos serviços em setores específicos da cidade.

Corrêa (1995) destaca que a fragmentação é evidenciada na própria cidade através de partes, ou setores, que, entretanto, estão ligados ou articulados, na maioria das vezes, pelo centro da cidade. Neste sentido, evidencia-se a importância do centro, atraindo fluxos de pessoas, de mercadorias, de informações, enfim, articulando-se com outros setores fragmentados da cidade, ou seja, com as novas centralidades que vão surgindo. Desta forma destaca-se a importância das vias de circulação e de transportes.

O que se quer enfatizar é que, a própria centralidade, considerando-se esta perspectiva da dinâmica das relações econômicas, produz a sua descentralização, através da desconcentração das atividades o que reflete, obviamente, na também descentralização de sua forma.

Verifica-se, portanto, que a cidade apresenta uma nova dimensão, relacionada ao fato de ser o lócus da reprodução da sociedade capitalista, no que tange principalmente ao trabalho e o consumo e evidentemente vai ser alterado na medida em que esta sociedade passa por um processo de profundas alterações ou reestruturação. De acordo com esta perspectiva, a da influência do capital no espaço urbano, que se pode entender o papel do planejamento urbano, como um instrumento na organização e reorganização do espaço.

No entanto, o planejamento recebe críticas, isto devido o Estado conduzi-lo de modo a privilegiar os interesses da classe dominante, o que aumenta ainda mais as contradições sociais.

A cidade passou a ser vista não apenas em seu papel distintivo do centro de produção e acumulação industrial, mas também como o ponto de controle da reprodução da sociedade capitalista em termos da força de trabalho, da troca e dos padrões de consumo. O planejamento urbano foi criticamente examinado

como um instrumento do Estado, que atendia às classes dominantes através da organização e reorganização do espaço urbano em benefício da acumulação do capital e da administração da crise. (SOJA, 1993, p. 118)

O enfoque dado ao planejamento, que traz à discussão o papel do Estado e conseqüentemente a organização e reorganização espacial, é ponto destacável uma vez que tem relação direta com a produção, a reprodução e o consumo do espaço, a partir de sua interferência na organização do espaço urbano para e pelo capital. Soja (1993) destaca o conflito de classes no ambiente urbano, através da luta decorrente da carência de desenvolvimento em relação à habitação e prestação de serviços por parte do Estado.<sup>6</sup>

De acordo com o exposto, na busca da compreensão da questão da centralidade ainda é necessário definir de que forma o espaço é modificado em virtude das interferências em nível global e local, considerando-se inclusive a atuação do capital e do Estado numa cidade média.

No estudo da centralidade, em especial no caso das cidades médias, a questão do local pode revelar significativas particularidades.

## 2.2 Centralidade

Para os objetivos deste trabalho, ao se estudar a questão da (re) produção do espaço urbano discutindo a questão da centralidade na cidade de Bauru, é fundamental discutir as novas centralidades verificando as mudanças ocorridas nas áreas centrais que proporcionam a redefinição da centralidade intra-urbana (centralidade e descentralização territorial).

Nesse caso em especial, privilegiou-se a escala intra-urbana para, a partir da mesma, compreender como ocorre a centralidade enfocando as suas formas de expressão territorial e espacial. Merece destaque, uma outra possibilidade de análise referente a questão das redes urbanas, ou seja, relacionando a cidade em estudo com outras cidades numa dimensão em escala

---

<sup>6</sup> A questão do planejamento na perspectiva da centralidade urbana será abordada no capítulo 2.4 Planejamento e Gestão.

interurbana.<sup>7</sup>

Através de estudos que tratam da urbanização, observa-se que as áreas centrais das cidades passam por um processo de crescimento que evidencia a produção de novas expressões da centralidade (**desdobramento da área central, surgimento de subcentros, instalação de *shoppings-centers* e hipermercados**)<sup>8</sup>, e que provocam repercussões sócio-espaciais que se constituem em elementos de suma importância para as ações do poder público municipal, através do planejamento urbano.

Trata-se da descentralização, e é a multiplicação e a diversificação do centro, que forma a cidade polinucleada ou policentrada, de acordo com a evolução de uma estrutura urbana capitalista.

As atividades que compõem as novas formas de centralidade correspondem ao comércio e à prestação de serviços que se apresentam não só descentralizados, como também, centralizados. Deste modo, explicita-se a produção de uma nova dinâmica econômica territorial, como também, uma nova espacialização urbana, ou seja, a ocorrência de novos processos espaciais.

Na questão que se refere aos processos espaciais e a cidade, isto é, para a organização e reorganização do espaço da cidade, Corrêa (1997), reportando-se a outros autores como: Harvey, Capel, Form, entre outros, identifica os seguintes processos espaciais: *centralização*;

---

<sup>7</sup> A diferenciação entre intra-urbano e interurbano, é uma questão de escala geográfica. No estudo da centralidade urbana através da escala intra-urbana é observado o centro, ou os centros, e as suas repercussões territoriais na cidade bem como na aglomeração urbana. A centralidade urbana analisada na dimensão interurbana compreende a cidade principal e toda a sua articulação com outras cidades, formando uma rede de cidades. Ainda merece destacar que optando por uma postura ou outra as variáveis, ou determinantes, locais como regionais e globais serão consideradas. Todavia, o enfoque desta pesquisa é o local: o intra-urbano de Bauru SP. Inclusive essa postura favorece que a pesquisa aborde a questão da gestão e do planejamento urbano. Por fim, não é objetivo contrapor intra-urbano x interurbano como dualidades, mas apenas defini-los para adequação aos objetivos da pesquisa. Na obra *Espaço intra-urbano no Brasil*, Villaça (1998) realiza discussão sobre esta questão ao apresentar seu estudo sobre localização urbana.

<sup>8</sup> Estes termos que servirão para designar algumas das novas expressões da centralidade urbana foram retirados de SPÓSITO (1991) *O centro e as novas formas de expressão da centralidade urbana*. Torna-se pertinente dizer que os termos que se referem as expressões da centralidade (o centro; desdobramento da área central; subcentros; *shoppings-centers* e hipermercados), apresentados neste capítulo, são todos elementos relacionados uns aos outros dentro de um mesmo processo. Apesar disto alguns autores utilizam denominações diferentes acerca da mesma expressão do processo de centralidade, ou então, baseados em diferença escalar, ou seja, através de análise regional e não restrita a cidade. No entanto, todas essas variáveis - denominações - recebem influências no nível global como local, de modo a formar algumas particularidades, mas sem desconsiderar as linhas gerais do processo.

*descentralização; coesão; segregação; invasão-sucessão e inércia.*<sup>9</sup>

Precisa ser destacado que os processos espaciais mencionados por Corrêa (1997) ocorrem principalmente nas metrópoles modernas e localizadas em países capitalistas avançados. Apesar disso, para a compreensão dos processos espaciais em cidades dos demais países capitalistas, este conteúdo é também valioso. Especificamente para o objeto de estudo desta tese (a questão da centralidade urbana), apesar da polêmica sobre a sua existência em cidades médias, alguns autores trabalham com essa possibilidade.

Corrêa (1997) realiza nova contribuição quando destaca que ao estudar a cidade com o objetivo específico de focar o espaço urbano, o geógrafo pode realizar diferentes abordagens, mas não deve deixar de considerar a existência das seguintes características, ou momentos do espaço: **fragmentado e articulado, reflexo e condição social, campo simbólico e de lutas**. Essas características se complementam e possibilitam diferentes visões do espaço urbano. Portanto, nesta pesquisa sobre centralidade urbana haverá inevitavelmente o enfoque do espaço urbano e serão consideradas as características apontadas acima uma vez que favorecem a análise para a compreensão do objeto de estudo perseguido.

Teórico que contribui significativamente nesta discussão é Gottdiener (1993). Em *A produção social do espaço urbano* discute a relação espaço e sociedade, realizando análise crítica de diferentes paradigmas do estudo urbano como: ecologia, economia, geografia urbana e economia política marxista.

O autor enfoca a transformação do urbano e uma nova forma de espaço decorrente de transformações da organização social. Assim, apresenta toda uma discussão sobre novas questões do espaço e urbanização, destacando a necessidade de novas leituras para a compreensão desta problemática na atualidade. Também deve ser destacado que seu estudo refere-se às metrópoles americanas, no entanto, isto não anula suas pertinências para nossos estudos, desde que respeitadas as devidas particularidades.<sup>10</sup>

Para a compreensão do que vem a ser o centro e as novas expressões da centralidade – desdobramento da área central, subcentros, *shoppings-centers* e hipermercados – enfoca o

---

<sup>9</sup> No decorrer deste texto, de acordo com a necessidade, alguns dos processos espaciais apresentados por Corrêa (1997) serão utilizados.

<sup>10</sup> A obra de Gottdiener foi também utilizada como base teórica e as suas idéias serão apresentadas quando necessárias.

processo de estruturação urbana sob o capitalismo. Isso porque, para esse autor, apenas observar características como forma e conteúdo da nova espacialidade do centro e das novas centralidades não é suficiente, uma vez que essas formas espaciais são também expressões do processo de divisão técnica e social do trabalho.

No processo de estruturação urbana capitalista, os meios de produção, a gestão e a força de trabalho estão concentrados de modo a revelar a interdependência entre esses elementos, como também, entre os trabalhadores e os meios de consumo que lhes são necessários. Portanto, observa-se que juntamente com a concentração econômica, social e espacial ocorre a interdependência entre estes diferentes elementos, o que proporciona uma determinada estrutura urbana, típica da cidade capitalista. Sendo assim, o centro e as novas centralidades, surgem como novas localizações e formas no espaço urbano adequadas à atual etapa de desenvolvimento do capitalismo.

Gottdiener (1993) destaca que os padrões de organização espacial mudaram, ou seja, surgiram novas características no espaço, uma vez que se tem também uma nova organização social. O autor identifica um processo de **desconcentração** nas metrópoles dos Estados Unidos.

Explica esse fenômeno, a partir do expressivo aumento de atividades sociais e de população em novas áreas, ou seja, distantes dos centros tradicionais.

Desconcentração se refere ao aumento absoluto de população e a densidade de atividades sociais em áreas fora das tradicionais regiões citadinas e dos centros populacionais. (...) nessa visão o processo de desconcentração implica tanto um movimento sócio-econômico que sai das cidades centrais mais antigas para áreas afastadas - ou descentralização - quanto ao surgimento de aglomeração tipo cidade e a formação de densidade social em áreas afastadas - ou concentração. (GOTTDIENER, 1993, p.19)

Para o autor **desconcentração** é um conceito mais geral, podendo se manifestar tanto através da **descentralização** como da **concentração**. No caso da descentralização, nota-se um fluxo das atividades sócio-econômicas de aglomerações mais antigas para novas áreas mais distantes. Já a concentração é identificada através da aglomeração, ou da formação de densidade social também em áreas distantes, fora das cidades centrais mais antigas.

O mesmo autor, ainda, contribui ao deixar claro que fatores externos e internos são elementos, ou variáveis, responsáveis neste processo de desconcentração, destacando que a descentralização é responsável pela aglomeração em áreas mais afastadas.

Em geral, os efeitos da aglomeração é uma consequência da descentralização indiretamente, através de fatores endógenos que reagem a um aumento da atividade sócio-econômica, ou diretamente, a partir dos efeitos exógenos da realocização centrífuga fora da cidade central. (GOTTDIENER, 1993, p.19)

Observa-se, portanto, a relação descentralização – aglomeração uma vez que a primeira causa a segunda. Ou seja, na medida em que fatores externos e internos provocam o processo de descentralização, ocorre uma mudança sócio-econômica de áreas centrais para outras áreas mais distantes – realocização – o que é notado através da aglomeração.

Mas o estudo do centro e das formas de expressão da centralidade urbana representa temática também significativa na compreensão do processo de produção e estruturação das cidades. Nesta questão urbana, temas geográficos como: escala, território e espaço são imprescindíveis à análise da cidade.

A análise da produção e estruturação das cidades, bem como da discussão centro – centralidade necessita inicialmente de uma abordagem sobre a questão do centro. Esta análise, inclusive, possibilita a compreensão sobre o crescimento espacial das cidades.

O **centro** da cidade apresenta certa complexidade física e humana que o diferencia do seu entorno, como de outros setores da cidade. Numa cidade podem coexistir vários centros com grau expressivo de concentração de comércio e prestação de serviços. No entanto, deve-se destacar que não obrigatoriamente o centro corresponde ao ponto central geográfico da cidade, ou seja, pode não estar localizado no local inicial onde a cidade se originou.

O 'centro' da cidade se caracteriza por uma paisagem arquitetural e humana muito mais complexa que nos setores precedentes. Além do mais sua localização não é necessariamente central (...)

Nos países subdesenvolvidos suas características mais marcantes são a de constituir o nóculo principal da rede de vias urbanas (quanto a este ponto, pode

haver vários centros de uma mesma cidade) e de apresentar uma forte concentração de serviços de todos os níveis, especialmente comércios. (SANTOS, 1981, p.181).

Ainda com relação ao centro, é significativo definir seu papel na convergência e divergência de fluxos, ou seja, para onde se concentra e se dispersa toda uma quantidade de circulação do sistema urbano. O centro é um ponto de referência na cidade que polariza atividades econômicas, principalmente comerciais e financeiras, possibilitando movimento de pessoas, produtos e dinheiro. Deste modo, os centros executam, ou melhor, concentram o consumo e bens e serviços.

Segundo Corrêa (1997) a **Área Central** corresponde à forma espacial do que o próprio autor chama de **centralização**. A centralização é produto da redefinição do capitalismo industrial e a sua economia de mercado, através do comércio atacadista, depósitos, indústrias e serviços que foram se expandindo e evoluindo.

Deste modo, a centralização corresponde à área central onde concentram-se as principais atividades comerciais, de prestação de serviços, gestão e transporte, além de destacar-se pela verticalização.

Mas no que se refere a formação da área central, Corrêa (1995), explica que é presente na cidade o fluxo de capitais, mercadorias, pessoas e idéias, sendo que esses elementos tornaram-se mais expressivos com a Revolução Industrial, pois as ligações das cidades com outras regiões e partes do mundo passaram a ocorrer com maior facilidade, isto devido ao desenvolvimento dos transportes, em especial o ferroviário. Assim, neste processo foi imprescindível a acessibilidade, ou seja, o acesso propiciado pelos setores de transporte interurbano e intra-urbano.

Foi justamente com a implantação dos terminais ferroviários e marítimos em algumas cidades que o comércio, indústrias, escritórios, e outros estabelecimentos passaram a buscar uma localização próxima destes terminais, com o objetivo de baixar os custos com transportes.

Conseqüentemente neste ponto de convergência houve também a implantação e/ou desenvolvimento do setor de transportes intra-urbano o que favoreceu o acesso tanto de compradores como de mão de obra. Enfim, favoreceu-se a circulação na área central. Entretanto, deve-se destacar que a organização dos transportes públicos se deu principalmente para o deslocamento da força de trabalho, ou seja, atendendo as necessidades do capital.

Nesta perspectiva, a área central passa a ter valor ainda maior, ou seja, os preços da terra e dos imóveis se elevam decorrente das vantagens locacionais. Portanto, localizam-se na área central os estabelecimentos que necessitam da acessibilidade e outras vantagens locacionais, desde que obtendo o lucro desejado. Em contrapartida essa valorização da área central provoca a mudança para outras áreas não centrais de estabelecimentos - atividades - que não possam pagar por esta localização.

Localizam-se na Área Central aquelas que são capazes de transformar custos locacionais elevados e ampla acessibilidade em lucros maximizados: são as atividades voltadas para um amplo mercado, nacional, regional ou abrangendo toda a cidade. As outras atividades, que não requeriam nem suportavam uma localização central, localizavam-se fora da Área Central. O seu aparecimento se deve assim às demandas espaciais do capitalismo em sua fase concorrencial, onde a localização central constituía-se em fator crucial na competição capitalista. A Área Central é assim, e em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir. (CORRÊA, 1995, p. 40).

De acordo com o exposto, percebe-se a competitividade na lógica do capitalismo e presente na questão espacial. Portanto, em se tratando das áreas centrais, a sua localização, como o próprio termo diz, favorece sua valorização e conseqüentemente a competição entre os setores da economia que podem e necessitam pagar pelas vantagens presentes neste local.

No espaço urbano, a localização apresenta-se como elemento de grande importância (disputa) entre aqueles que detêm os meios de produção. Assim, essa competitividade que atribui à área central caráter de produto também provoca outras questões como a valorização do solo urbano e a especulação imobiliária.

Nos diferentes períodos da história da cidade, relacionado às transformações econômicas, desde o pré-capitalismo e o capitalismo mercantil, e principalmente após a Revolução Industrial (séc. XIX até meados do séc. XX), a área central sofreu transformações que a caracterizam em parte como produto do capitalismo.

Mas a área central e as novas centralidades apresentam uma redefinição funcional que "reflete" na sua organização espacial, em função das mudanças de atividades de gestão, comércio,

serviços.

Vale aqui mencionar a contribuição de Corrêa (1995; 1997), para quem o espaço urbano é concomitante fragmentado, articulado, reflexo da sociedade e condicionante social. Portanto, para este autor a sociedade está materializada nas formas espaciais. Neste sentido, a área central e as novas centralidades exprimem a referida redefinição em sua funcionalidade, o que é expresso no espaço através de sua organização, ou ainda, reorganização espacial.

O próprio centro demonstra que, ao receber influências externas e internas, junto de interferências econômicas como também governamentais, ocorre a alteração de sua funcionalidade. Assim, redefinem-se suas funções, refletindo essas mudanças em todo o tecido urbano, inclusive na formação de novos centros.

Merece ser destacado que de acordo com Le Goff (1998), respeitando as diferenças em também diferentes partes do mundo, as cidades européias e americanas, inclusive por influência dos próprios Estados Unidos, têm apresentado a multiplicação dos seus – centros nevrálgicos – o que caracteriza o **policentrismo**.

Todavia, o referido autor destaca que, apesar de muito raro, o **policentrismo** esteve também presente em algumas cidades medievais. Isso ocorrera, segundo o autor, quando as disputas entre ordens religiosas e bispos provocavam a construção de conventos em lugares distantes o que originava aglomerações no entorno destas construções religiosas.

Apesar desta afirmação de Le Goff (1998), não é possível comparar o **policentrismo** apresentado na Idade Média com o que ocorre atualmente. Isso porque a diferença de escala, como também de contexto, entre as cidades da Idade Média e as contemporâneas é muito grande.

Mas ainda na Idade Média o que existia de significativo para formação de possível centralidade era o mercado. Neste caso, o mercado em cidades da Idade Média demonstra a atração de um fluxo que caracteriza o centro geralmente localizado nas imediações do portão da cidade.

Vale destacar que com o desenvolvimento do mercantilismo e o crescimento do comércio e das cidades passam a surgir outros mercados, isso além das feiras que também definem surgimento de novas aglomerações.

Um outro aspecto, ou característica da área central, que prevaleceu por muitos séculos, diz respeito ao centro da cidade ser local de moradia da elite, algo que hoje não possui mais expressão. O prestígio em residir no centro da cidade era muito presente até poucas décadas e

essa característica remonta as primeiras cidades da Ásia e da América.

Ocorria que a elite residia no centro das cidades o que simbolizava o poder, além de facilitar a comunicação, transporte e segurança. Inclusive convém lembrar que a própria idéia de centro está associada à de poder.

A elite morava na cidade; e mais, ela e seus dependentes congregavam-se particularmente no centro da cidade. Esse centro era a área de maior prestígio, onde se encontravam os edifícios religiosos e governamentais. Tal concentração tinha uma dupla importância em uma época em que a comunicação e o transporte eram rudimentares, a proximidade entre os membros da elite incentivava o intercâmbio de idéias; e, ao mesmo tempo, dava à classe dominante a máxima proteção contra ataques externos. (SJOBERG *in* DAVIS, 1972, p. 43).<sup>11</sup>

Mas retornando à atualidade, nota-se que a saída das famílias tradicionais da área central está associada a um processo de **deterioração**. Porém, nas últimas décadas têm ocorrido projetos de **revitalização** da área central.

Justamente sobre a revitalização, algumas abordagens mais críticas questionam o uso da cidade como mercadoria, com o surgimento do **empresariamento** em contrapartida ao empresariado e **gerenciamento**.

Segundo Harvey (1996), houve uma mudança para o empresariamento na administração urbana, isto dos anos 60 para os anos 70 e 80, decorrente principalmente da difícil situação pós 1973 com a desindustrialização, desempregos, entre outros aspectos que atingiram as economias capitalistas.

Nesta perspectiva as cidades passaram por políticas urbanas para o seu crescimento que buscavam se beneficiar de novos investimentos. Assim, as cidades se distanciam do gerenciamento urbano tornando-se nítido o caráter empresarial que aprofunda as relações capitalistas do desenvolvimento desigual.

Na prática a relação da deterioração, já mencionada, com a revitalização, está na ênfase

---

<sup>11</sup> SJOBERG, Gideon. Origem e evolução das cidades. *In*: DAVIS, Kingsley *et al.* **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

colocada na cidade como negócio, isto a partir da mudança de diretriz do gerenciamento para o empresariamento. Na prática, além das estratégias para atrair investimentos e conseqüentemente o crescimento urbano, nota-se na cidade a necessidade de expulsar os pobres, para que a cidade seja embelezada para assim poder ser “vendida” para os projetos mercantis, para construção de *shoppings-centers*, de lugares mais sofisticados que atraem investimentos, turistas, enfim que dêem lucro.

Percebe-se o avesso da degradação. Para que isso seja feito é necessário retirar pessoas (prostitutas, homossexuais, pobres, etc.) deste local, pois a cidade torna-se um negócio. Especificamente no caso do centro, também há o caso das famílias tradicionais que se mudaram do centro deteriorado para outros setores da cidade, de modo que este antigo local passa a ser ocupado por pobres. Todavia, quando posta em prática a revitalização estes últimos, sendo considerados incômodos, são expulsos, porém, as antigas famílias não retornam para o centro.

Harvey (1996) aponta que o empresariamento urbano está diretamente relacionado a manutenção do desenvolvimento desigual capitalista. Segundo o autor, a revitalização das economias urbanas trás projetos superficiais, pois divulga sucesso no desenvolvimento urbano sem apresentar a grande problemática sócio-econômica que continua nas cidades, como exemplo, a cidade com um centro renovado, porém, cercada pela pobreza crescente.

Atualmente, no que diz respeito ao centro, ainda há muita discussão sobre o processo de deterioração ou "morte" do mesmo. Mas, o que de fato está por trás desta deterioração é a reorganização espacial, inclusive vinculada ao processo de novas centralidades, principalmente nas áreas metropolitanas. Em contrapartida, o poder público, associações comerciais e de moradores, entre outros, unem-se em projetos de revitalização destas áreas centrais deterioradas.

É importante destacar que o termo "morte" utilizado em algumas bibliografias para designar a deterioração do centro é um tanto quanto forte, pois o que se nota é redefinição funcional que reflete em sua forma de ocupação como em toda reorganização no espaço intra-urbano. Segundo Cordeiro (1993), a expansão dos centros metropolitanos e a reorganização interna vêm contrapor a referida "morte do centro", e também apresentar a existência de uma reorganização espacial.

Discutindo-se essa questão, Frúgoli Jr. (2000), identifica a partir de meados dos anos 60 a ocorrência da popularização do centro da cidade de São Paulo, identificado pela deterioração de parte dos equipamentos urbanos e queda no valor dos imóveis. Esse processo aconteceu com a

evasão de bancos e empresas para outros locais, concomitante à presença crescente de classes populares. No entanto, o referido autor afirma que a responsabilidade pela deterioração do centro não deve ser colocada na classe popular, mas sim nas decisões do poder público e iniciativa privada que privilegiaram o desenvolvimento urbano em outros setores da cidade.

Por outro lado, investimentos em infra-estrutura por parte do poder público foram realizados no setor central da cidade, todavia, sem muita eficiência em contornar o processo de deterioração. Para elucidar concretamente esta situação recorre ao que tem ocorrido na cidade de São Paulo desde 1991, quando a Associação Viva o Centro (Sociedade Pró-Revalorização do Centro de São Paulo), passou a atuar junto às sucessivas administrações municipais em constantes trabalhos de revitalização, incluindo aspectos problemáticos como a retirada dos trabalhadores informais – camelôs.<sup>12</sup>

Uma outra expressão das transformações espaciais contemporâneas relacionadas à área central é o **desdobramento** da mesma.

Segundo Spósito (1991) o desdobramento da área central compreende algumas atividades do centro principal com certa especialização apresentando-se como eixos de atividades centrais especializadas. No entanto, não são áreas contínuas ao centro principal ou subcentros, porém, são próximas e algumas vezes contornam o centro.

A esse mesmo processo espacial Corrêa (1995; 1997) denomina de *Coesão* (áreas especializadas), mas é também conhecido como economias de aglomeração e corresponde a aglomeração ou coesão das lojas do setor varejista no centro da cidade. Isso para que, com essa aglomeração, obtenham-se algumas vantagens que sejam atraídas para esse local quantidade maciça de consumidores. O processo de coesão favorece o surgimento de áreas especializadas, seja no centro tradicional, ou em áreas não centrais onde ruas ou avenidas especializam-se em atividades como de saúde, autopeças, entre outros e ocorre também esse mesmo processo em distritos.

Deve-se destacar que a cidade ganha em complexidade urbana com o processo de coesão que pode ocorrer simultaneamente com o de centralização e descentralização.

---

<sup>12</sup> Para maiores informações ver: FRUGOLI JR. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

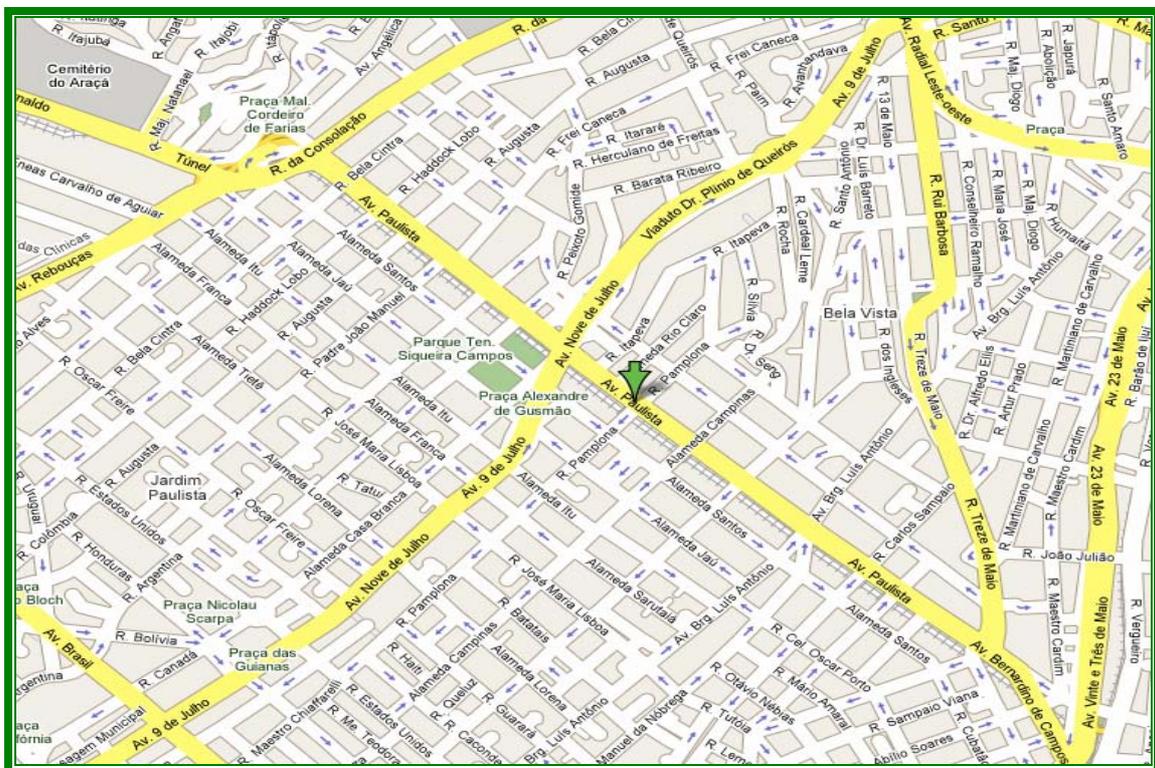
No caso de Bauru, aspectos ou fases de deterioração/revitalização do centro já ocorreram e serão apresentados no Capítulo 4.2.1 O centro.

A consequência deste processo é a criação de áreas especializadas, tanto na Área Central como em outros setores da cidade. Neste sentido é preciso notar que a coesão é um processo que está presente tanto na centralização como na descentralização, tornando-os de fato mais complexos, assim como a organização espacial intra-urbana. (CORRÊA, 1995, p.57).

Merece ênfase que entre Spósito (1991) e Côrrea (1995; 1997), mencionados anteriormente, existe certa diferença, pois a primeira autora diz que o desdobramento não é área contínua ao centro e subcentros, salvo algumas vezes em que isso ocorre, enquanto que o segundo autor, afirma que esse processo é presente tanto em áreas centrais como em não centrais.

Como exemplificação do desdobramento da área central, na cidade de São Paulo, segundo Cordeiro (1980), o setor da Avenida Paulista conhecido como **Centro Paulista**, ou então, o **Centro Novíssimo** representa o centro metropolitano desdobrado, ou seja, o **Centro Paulista** foi o desdobramento da área central, como mostrado na FIGURA 1 abaixo.

FIGURA 1 – Avenida Paulista em São Paulo

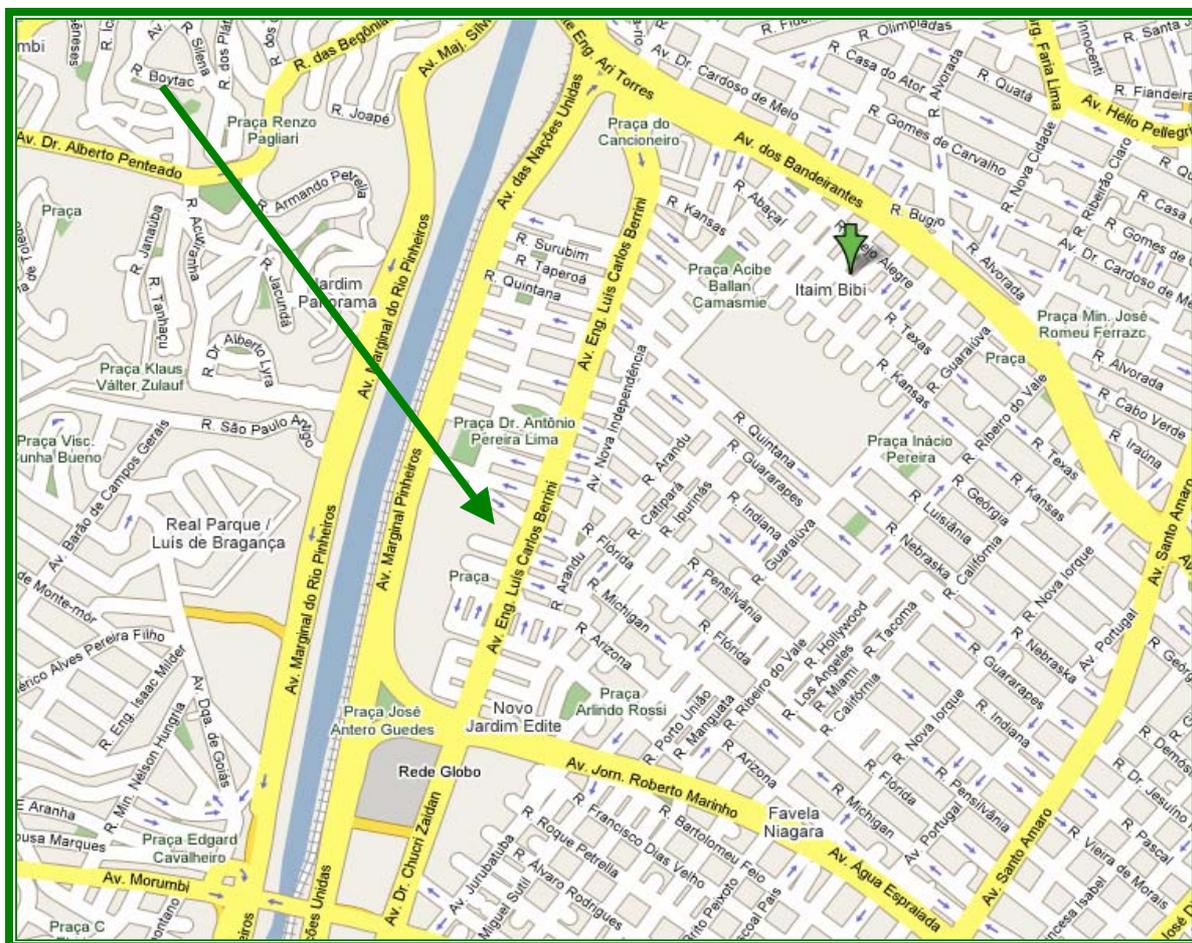


Fonte: GOOGLE MAPS, 23 set. 2007

A referida autora ainda caracteriza que o **Centro Paulista** oferece múltiplos serviços e compras, como também apresenta tendências de crescimento, enquanto o **Centro Principal** ainda é o importante núcleo de atividades.<sup>13</sup>

Cordeiro (1993), ainda acrescenta que no processo de metropolização e reorganização espacial de São Paulo ocorreu o que a própria autora denomina de "**tresdobramento**" para referir-se ao **Centro Berrini** (Avenida Luiz Carlos Berrini, ver FIGURA 2) e sua concentração principalmente de empresas multinacionais.

FIGURA 2 – Centro Berrini (Av. Luiz Carlos Berrini) em São Paulo



Fonte: GOOGLE MAPS, 23 set. 2007.

<sup>13</sup> Merece ser lembrado que as análises de Cordeiro (1980) são embasadas em suas pesquisas realizadas nos últimos anos da década de 1970.

Neste caso, da cidade de São Paulo, o que se nota é o processo de **desconcentração** vinculado com a expansão do centro desta metrópole desde o Centro que passa a ser denominado de **Centro Principal** com a estruturação do **Centro Paulista** até se chegar ao **Centro Berrini**.

Após o centro e o desdobramento da área central têm-se os **subcentros** que geralmente não são próximos ao centro tradicional, mas concentram muitas das mesmas atividades. Os subcentros como o próprio centro são identificados por constituírem-se em áreas onde ocorre a circulação e as trocas de mercadorias e de dinheiro.

Conforme Corrêa (1995; 1997) diminuindo o grau de centralização ocorre o que o autor chama de **descentralização** que favorece o surgimento dos chamados subcentros. No entanto, deve-se destacar que este é um processo e não uma relação "causal". A descentralização surge para diminuir o grau da centralização e esse processo é expresso na distância entre as novas áreas ocupadas e a área central.

Diante do exposto o acesso das novas áreas periféricas ao centro passa a ser imprescindível, de modo que ocorre o rápido desenvolvimento dos meios de transporte, assim, surgindo os subcentros comerciais ou até mesmo industriais tornando o espaço mais complexo.

Em primeiro lugar a descentralização torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos secundários de atividades. Mas o significado dela é muito mais amplo. Para o consumidor, o aparecimento de núcleos secundários de atividades comerciais gera economias de transporte e tempo, induzindo a um maior consumo, o que é do interesse do capital produtivo e comercial. (CORRÊA, 1995, p. 47-48).

Os chamados núcleos secundários, ou seja, os subcentros também favoreceram que a população residente em sua área não necessite realizar deslocamentos até o centro uma vez que grande parte de suas necessidades são supridas pelos subcentros.

No que se refere às mudanças de localização as empresas descentralizam-se por diferentes razões como: excesso de concentração na área central; fatores ou vantagens atrativas em outros locais; novos mercados consumidores; entre outros.

No que diz respeito à localização dos subcentros, Spósito (1991) explica que a sua

localização na maioria das vezes é distante do centro e sua origem pode estar em núcleos urbanos que a cidade incorporou, sendo que os subcentros concentram as mesmas atividades do centro principal, porém, com menos atividades especializadas.

Portanto, alguns núcleos urbanos ou distritos, inclusive algumas vezes tão antigos quanto à cidade ao qual estão subordinados, exercem função de subcentro, isto através da concentração de atividades econômicas destinadas a atender a população deste setor da cidade.

Todavia, deve-se enfatizar a constatação de Spósito (1991), a de que o subcentro possui muitas das atividades presentes no centro tradicional, porém, isto em escala menor uma vez que visa atender a demanda local. Desta forma, pode haver certa concorrência entre os dois, no entanto, o subcentro não é igual ao centro tradicional, aquele ainda é local, onde quase todas as necessidades da população são atendidas.

Ainda com relação aos subcentros, Villaça (1998, p.293) destaca que: "O subcentro consiste, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar".

Deste modo, o subcentro é uma reprodução em dimensão menor do centro tradicional, concentrando grande parte das atividades que servem à população de um setor da cidade. Portanto, com o crescimento das cidades e o adensamento dos bairros mais distantes, que passam a concentrar população e atividades econômicas principalmente comércio e serviços, surgem os subcentros para a população local.

Sobre os subcentros e sua relação com o centro, Frugoli Jr. (2000), destaca que no caso das metrópoles, o subcentro pode complementar o centro em suas atividades, como também pode concorrer com este na esfera econômica, provocando, inclusive, a deterioração do centro tradicional.

Em alguns casos, os subcentros guardam certas relações de complementaridade com o núcleo central, mas passam muitas vezes a competir economicamente de forma mais acirrada com o centro tradicional, de modo a se tornarem ou almejem se tornar os 'novos centros'. Isso se dá, em particular, pela lógica dessa expansão, que acarreta muitas vezes a fuga de empresas para os subcentros e a deterioração urbana do núcleo original, concomitantemente à mudança na composição social da população que passa a habitar este último, marcada pela

forte presença de classes populares. (FRUGOLI JR., 2000, p.26)

Esta relação do subcentro com o centro mostra a transformação na centralidade. Seja complementando ou competindo, os subcentros constituem uma expressão das novas centralidades, possuindo relação direta com o centro tradicional, no âmbito sócio-econômico através das vias de comunicação e dos transportes.

Um outro elemento que influi diretamente na questão da centralidade e remete à discussão a respeito de centro – periferia também são os *shoppings-centers* e os **hipermercados**. Juntos os *shoppings-centers* e hipermercados impulsionam a produção de novas centralidades, ou seja, modificam a configuração espacial urbana, isto por se instalarem muitas vezes em áreas não ocupadas anteriormente, ou refuncionalizando outras áreas, ocupando o lugar abandonado por outras atividades. Isso ocorre como exemplo, na instalação onde antes havia indústria que se deslocou para outra cidade, ou armazéns ou ainda depósitos.

A lógica em suas localizações está envolvida com interesse fundiário e imobiliário, entre outros, e pode ser identificado através dos novos fluxos dentro da cidade.

De acordo com Pintaudi *in* Pintaudi e Frugoli Júnior (1992) no caso dos *shoppings-centers*, devido ao fato de o investimento imobiliário ser muito grande, o fator localização é imprescindível para a reprodução do capital (financeiro – imobiliário). Mas para que todo esse investimento seja compensado é necessário o capital comercial das lojas âncoras, de departamentos, *boutiques*, e outras que devem atrair e formar um mercado consumidor.

É comum notar os *shoppings-centers* como também hipermercados localizados próximos de rodovias ou áreas de acesso às cidades, isso para atrair a população de outras cidades da região, como também a população de passagem que pode ter acesso às compras. Essa questão estratégica de localização tem relação direta com a centralidade, pois os centros e subcentros comerciais sentem o reflexo da instalação dos *shoppings-centers* que representam a concentração territorial do comércio.

O SC é uma das formas através das quais se vê expressa a produção monopolista do espaço. Isso significa dizer que ele não é fruto do prolongamento, da expansão comercial de um lugar, mas antes fruto de uma ruptura com o virtual destino de um lugar. Os SC não são implantados em locais tradicionalmente

comerciais, a não ser eventualmente, quando as condições o permitem, e essa localização não é condição necessária. Isso nos coloca também diante do problema da centralidade.

A partir do uso do automóvel, o centro da cidade é colocado em questão. Antes de mais nada ele se pulveriza ... Reorganiza-se, desde então, o espaço dessa cidade, surgindo centros especializados - de compras, de decisão, financeiros. (PINTAUDI, Silvana M. O *Shopping-Center* no Brasil. In: PINTAUDI; FRÚGOLI JÚNIOR, 1992, p. 42-43).

Nota-se que a localização para os *shoppings-centers* é elemento imprescindível no estudo de sua implantação e conseqüente investimento. Neste sentido, a acessibilidade intencionada em sua localização está intimamente relacionada ao uso do automóvel e de vias de rápido acesso para atingir o mercado consumidor.

Deste modo, o redimensionamento colocado na relação centro-periferia, como por exemplo, quando da instalação dos *shoppings-centers*, exige qualidade (investimentos) no sistema viário e de transporte, inclusive para acesso rápido do público que possui automóvel. Portanto, o deslocamento é ainda mais expressivo no interior da cidade, isto com as novas formas de assentamento urbano, como também com a expansão do tecido urbano.

Também não se deve esquecer que com o processo de expansão urbana os espaços ganham em complexidade, de modo a ocorrer a **fragmentação** decorrente do processo de centralidade, inclusive com a própria instalação dos *shoppings-centers*. Portanto, a partir da instalação destes espaços de consumo e a conseqüente atração do seu público alvo tem-se a segmentação, além de um elemento a mais na relação centro – periferia.<sup>14</sup>

Portanto, seja com os *shoppings-centers* como também com as outras formas de expressão da centralidade apresentados tem-se o espaço de assentamento se alterando junto com o de aglomeração – descentralização, identificado através do comércio, indústria, moradia e outros

---

<sup>14</sup> Na compreensão da reorganização espacial provocada pela instalação dos *shoppings-centers*, como também das novas centralidades, é necessário discutir a relação centro - periferia, o que será realizado no próximo item.

Na cidade de Bauru, as questões referentes à instalação de *shoppings-centers* como sua "sustentação" é algo peculiar, não simplesmente se comparado às metrópoles, mas com relação à outras cidades médias e inclusive de porte menor. De modo geral, o impacto de sua instalação e a referência, ou importância que sobre a cidade e região não é tão significativa, ou melhor, possui peculiaridades. No capítulo 4 que apresenta a cidade de Bauru este tema será abordado.

que se (re) localizam-se, exigindo a também expansão de redes de comunicação como transporte, telecomunicação e outros.

Atualmente, uma desconcentração em escala regional caracteriza os padrões de crescimento do espaço de assentamento. Tal processo envolve ao mesmo tempo aglomeração e descentralização dispersas numa escala regional em expansão. Comércio, indústria, atratividades culturais, estruturas políticas locais e fontes financeiras, todos abandonaram o centro histórico da cidade. Ao mesmo tempo, forças atuantes concentraram certas funções dentro de locais particulares, como a localização de administração financeira e do turismo em distritos comerciais das cidades. Encadeando as milhares de atividades ao longo do espaço regional estão modos hierárquicos de organização social ligados por telecomunicações, campos eletrônicos de processamento de informação, e pela troca maciça de população através das formas de transporte. Se o momento atual possui uma forma fenomenal de capital – a corporação multinacional –, então a forma fenomenal de espaço correlata do capitalismo tardio é a metrópole desconcentrada. (GOTTDIENER, 1993, p.229-230).

No trecho acima Gottdiener (1993), faz referência ao processo que ele denomina **desconcentração** e que trás implícita a aglomeração – descentralização. Neste caso, o referido autor, consegue expressar exatamente o que ocorre no espaço de assentamento em expansão, entretanto, referindo-se à região e, por conseguinte à metrópole. Portanto, a escala é regional. Todavia, o processo de **desconcentração**, que já foi apresentado anteriormente, neste mesmo capítulo, é pertinente para a questão do que se chamou de novas centralidades.

Um último ponto a destacar diz respeito a "citação retratar a metrópole desconcentrada". Isso não inviabiliza que os estudos do referido autor sejam aproveitados em cidades de porte médio, principalmente considerando-se o grau de complexidade urbana que pode ser identificado em cidades deste porte. Assim, características da **desconcentração** são evidentes também em cidades médias, ou então, conforme Spósito (1991), a análise da redefinição da centralidade urbana possui especificidades em cidades também de porte diferente.

É importante salientar que devido ao aumento da concentração econômica e, conseqüentemente, do consumo exigido pelo sistema econômico, o centro e as centralidades – desdobramento da área central, subcentros, *shoppings-centers*, hipermercados – expressam a

divisão técnica e social do trabalho que se reflete na separação sócio-espacial. Desta forma, ocorre que as atividades tradicionalmente centrais, deslocam-se de seu local originário (des) centralizam-se, e (re) localizam-se em novos pontos, ou seja, em novas centralidades, inclusive especializando-se de modo a favorecer a segregação urbana.

Portanto, todo processo da formação de novas centralidades urbanas provocam mudanças sócio-espaciais com significativas alterações no tecido urbano que podem ser notadas na relação centro-periferia.

### 2.2.1 Centro - periferia

A relação centro-periferia é questão relevante no estudo centro – centralidades uma vez que a morfologia urbana é alterada diante da definição de novas centralidades e a formação de outras periferias. A cidade através de seu tecido urbano possui uma dinâmica contraditória de concentração e descentralização dos espaços urbanos numa constante redefinição da relação centro-periferia, que evidencia novas centralidades.

É a natureza dessa trama urbana distendida de densidades múltiplas – que combina concentração com descentralização, localizações com fluxos, imóveis com acelerados e diversos ritmos de mobilidade no interior dos espaços urbanos – que redefine o par centro-periferia, a partir da constatação de que há várias centralidades em definição e diferentes periferias em constituição. (SPÓSITO, 2001a, p.89)

Portanto, a centralidade surge como resposta espacial da dicotomia centro-periferia da qual a presente combinação concentração e descentralização alteram o espaço urbano. Deste modo, nesta dicotomia centro-periferia, a centralidade constitui-se na superação de modo a relativizar esta relação, e justamente nesta perspectiva ocorrem as alterações espaciais na configuração de novas centralidades.

Assim, as novas estratégias econômicas e locacionais de grandes grupos econômicos comerciais e de serviços interferem diretamente na estrutura urbana, alterando as relações do centro com o seu entorno e, também, com as suas áreas periféricas (distantes). Portanto, a

concentração e descentralização que ocorre no urbano refletem em nova dinâmica no espaço intra-urbano, apresentando novas centralidades atreladas às novas localizações de grupos – empresas de comércio e de serviços, favorecendo a fragmentação espacial.

Nesta lógica da relação centro-periferia as novas centralidades questionam a posição subalterna (tradicional) da periferia, ou do próprio termo periferia. Desta forma, considerando uma relação hierárquica entre os lugares intra-urbanos, a periferia estaria subordinada ao centro. Entretanto, na cidade **polinucleada**, o que seria a periferia uma vez que existem núcleos ou aglomerações em locais distantes e diferentes em seu tecido urbano?

O que se observa, neste caso, são as periferias relacionadas aos diferentes centros existentes nas cidades com crescimento polinucleado. Portanto, considerando as diferenças de escala, na dimensão intra-urbana ocorre o mesmo com as redes de cidades, ou seja, as hierarquias são redefinidas.

Desta forma, nota-se certa relatividade presente no processo de centralidade, pois não é presente apenas um único centro, mas diversos centros em cidades polinucleadas que refletem a **desconcentração**.

Para Gottdiener (1993), o termo **desconcentração** é adequado para compreender a situação atual de desenvolvimento que está diretamente relacionada a descentralização e concentração nas cidades. Em sua análise a **desconcentração** é apresentada como uma forma e também um processo que representa a dialética presente nos aspectos sociais e espaciais.

Em resumo, escolho o termo "desconcentração" para descrever os padrões atuais de crescimento polinucleado porque ele apreende a dispersão regional maciça de pessoas, comércio, indústrias e administração pública, juntamente com a reestruturação contemporânea de tais regiões em domínios multicentrados – esparramados por vários quilômetros e localizados em todo lugar do país especialmente naquelas áreas consideradas antigamente imunes ao desenvolvimento urbano. (GOTTDIENER, 1993, p.19).

Desta forma, a relação entre concentração – descentralização produz novas centralidades através da redefinição centro-periferia que é explicitada na fragmentação do espaço urbano. Conseqüentemente percebe-se uma nova forma urbana dada à cidade.

De acordo com Sabatini *in* Oliveira (2001), as cidades passam por transformações em sua forma urbana, isto de acordo com a segregação social do espaço.<sup>15</sup> Abaixo seguem os três pontos destacados pelo autor que apresentam as mudanças nas cidades quanto a sua forma:

- a) Descentralização da estrutura urbana em subcentros comerciais, de escritórios e produtivos;
- b) A explosão da mancha urbana sobre a região circundante, com base em uma série de desenvolvimentos isolados que ficam conectados entre si e com a cidade através de estradas e outras formas de comunicação. Formam-se verdadeiras regiões urbanas com densidades médias decrescentes. As novas vias e formas de comunicação, físicas e eletrônicas, e as taxas de crescimento de motorização são chaves para que essas regiões urbanas possam funcionar como cidades. Esses novos desenvolvimentos isolados receberam o nome *exurbs*, por oposição aos *suburbs*. As *exurbs* são residenciais, comerciais, de serviços, produtivas, ou combinações delas;
- c) Novas formas de segregação social do espaço. Os condomínios fechados – ou *gated communities* – constituem uma modalidade muito difundida, mas também são importantes os grandes projetos imobiliários multifuncionais na periferia ou na região próxima às cidades. Os condomínios podem ser de baixa densidade ou corresponder à proliferação de formas de ocupação residencial de rendas altas e médias em áreas rurais das cidades, em geral fora das normas urbanas - é o aparecimento da cidade informal dos ricos. (SABATINI *in* OLIVEIRA, 2001, p. 168).<sup>16</sup>

Assim, a formação de subcentros decorrente da descentralização, como também de regiões metropolitanas que funcionam como uma única cidade e a existência dos condomínios fechados caracterizam a nova forma das cidades contemporâneas. No entanto, essas mudanças vinculadas a processos que ocorrem em escala global, assumem características específicas na

---

<sup>15</sup> Ainda neste capítulo será discutida a idéia de segregação social do espaço urbano.

<sup>16</sup> SABATINI, Francisco. Transformação urbana e dialética entre integração e exclusão social: reflexão sobre as cidades latino-americanas e o caso de Santiago do Chile. *In*: OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social**: termos e abordagens. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

escala local, de acordo com a evolução de cada formação sócio-espacial. Portanto, a forma urbana resultante responde às especificidades no seu relacionamento dialético com os processos mais amplos.

Em se tratando das novas centralidades, na perspectiva da relação centro-periferia, as mudanças da forma urbana são perceptíveis, porém, faz-se necessário considerar algumas das dinâmicas responsáveis pela alteração do espaço urbano.

Neste processo de redefinição da relação centro-periferia, algumas dinâmicas são significativas devido ao impacto que provocam na estrutura do espaço urbano. Spósito (2001a) apresenta três pontos a saber:

- a. Nova lógica das indústrias com relação ao espaço (flexibilização do uso do espaço), através da diminuição das plantas industriais e separação entre gestão e produção, sendo que esta última concentrando-se na periferia;
- b. Nova configuração do *habitat* urbano e diferentes formas de assentamentos humanos. Instalação de conjuntos habitacionais na periferia de metrópoles, grandes e médias cidades para população de baixo poder aquisitivo. Para população de classe média e alta os *villages* que divulgam a qualidade de vida, localizando-se fora e dentro das áreas urbanas e tem-se também as cidades satélites, exemplo Brasília, nas quais a função sócio-econômica está atrelada ao planejamento urbano;
- c. Novas localizações de equipamentos de consumo e prestação de serviços (*shoppings-centers*, hipermercados, centros empresariais, outros), que geralmente se instalam em áreas antes não loteadas, assim reforçando a produção de novas centralidades ou a polinucleação.

Todas essas dinâmicas alteram o espaço sob a óptica da relação centro-periferia, de modo a evidenciar novas centralidades.

A dinâmica da flexibilização da localização por parte das indústrias, que separam a gestão da produção, favorece a formação de novas aglomerações, ou melhor, de outras centralidades. Isso porque, a linha de produção, ou planta fabril, transferida para a periferia atrai outros serviços a ela associada, como empresas de sustentação – manutenção; logo se inicia uma nova aglomeração redefinindo a centralidade, inclusive até mesmo em relação aos bairros residenciais, pois há a necessidade de moradias para a força de trabalho que se concentrará nesses novos centros.

Nesta perspectiva, de surgimento de uma nova centralidade em setores da periferia, a ação do poder público é necessária para a instalação de infra-estrutura urbana, intervindo também, de forma direta ou indireta, na questão dos assentamentos humanos, através do financiamento, seja para a população e/ou empresários. Conseqüentemente, essa atitude reflete não só na demanda por moradia, mas também no processo de acumulação capitalista.

Na formação dos novos assentamentos humanos, ou seja, do *habitat* urbano, como núcleos habitacionais em setores distantes do centro, ou então, na formação de condomínios fechados, também distantes do centro e que são divulgados pelo apelo à qualidade de vida, novamente faz presente a questão do poder público, através do planejamento urbano. A instalação destes assentamentos urbanos em áreas distantes também necessita de altos investimentos públicos em infra-estrutura como vias de circulação e transporte, por exemplo, o que inúmeras vezes contribui para a especulação imobiliária já que a formação desses novos assentamentos em geral, é descontínua.

No caso da instalação de *shoppings-centers*, hipermercados, enfim os equipamentos de consumo e serviços, a questão do planejamento urbano por parte do poder público é realimentada, pois estes, como os assentamentos urbanos descritos acima, exigem, também, excelente infra-estrutura.

Considerando-se as dinâmicas expostas, a relação centro-periferia é modificada, proporcionando a alteração direta na configuração do espaço urbano, com o surgimento de novas centralidades. No entanto, deve-se destacar, que na avaliação da morfologia urbana, com base em todas essas dinâmicas de estruturação, é preciso considerar a viabilidade proporcionada pelas vias de transporte e, mais especificamente, pelo automóvel, que possibilita o acesso aos novos lugares fragmentados.

Toda essa nova dinâmica de estruturação privilegia interesses específicos, de valorização fundiária e imobiliária, que ocorrem através de diferentes estratégias, a ponto de reconfigurarem o meio urbano, com novos fluxos no interior da cidade.

Neste sentido, surge, uma nova configuração do tecido urbano em diferentes setores, como um mosaico, apresentando diferentes loteamentos, conjuntos habitacionais, equipamentos de comércio e prestação de serviços, como *shoppings-centers*, hipermercados, centros de lazer, além de outros. Assim, nota-se um novo crescimento urbano periférico, determinado pela instalação de equipamentos comerciais e de serviços, que provocam novas localizações de áreas

residenciais, surgindo, assim uma nova morfologia urbana.

Essa nova morfologia caracteriza-se pela expansão do tecido urbano, de forma intensa, mas descontínua. Os espaços urbanos se redefinem. Ao invés de aglomerações urbanas que designam contigüidade e adensamento populacional, de infra-estruturas e equipamentos, produzem-se largas tramas urbanas que se redefinem por uma estruturação polinucleada, interna e externamente articulada por amplos sistemas de transporte e comunicação. (SPÓSITO, 2001a, p.85).

O reflexo direto do processo exposto acima pode ser notado na emergência de novas expressões da centralidade, pois surgem diversas localizações de atividades que tradicionalmente existiam no centro da cidade, mas que, no entanto, estão agora distribuídos em diferentes setores do tecido urbano. Assim, o tecido urbano apresenta-se polinucleado, ou seja, com pontos expressivos de aglomerações, localizados em diferentes setores.

As vias de comunicação e transporte são elementos decisivos na funcionalidade presente na atual relação centro-periferia, ou seja, a **desconcentração** está diretamente relacionada às distâncias e à acessibilidade.

Assim, nesta redefinição centro-periferia, a **desconcentração** é explícita também em locais cada vez mais distantes do centro, ou seja, na periferia. Gottdiener (1993, p.19), diz que "Em sua essência, a desconcentração foi a consequência de muitos anos de crescimento suburbano fora dos centros da cidade, a distâncias cada vez maiores." <sup>17</sup>

Enfim, com as novas expressões da centralidade, torna-se evidente uma morfologia urbana com diferenças significativas no âmbito sócio-espacial, o que remete à discussão sobre o conceito de "exclusão".

Refletindo sobre esse tema na esfera do social, é preciso acentuar que exclusão social tem

---

<sup>17</sup> Merece ser destacado que o termo suburbano, ou seja, o subúrbio nos Estados Unidos tem outra conotação e a sua produção vincula-se a outro processo sócio-espacial diferente do Brasil. Nos Estados Unidos o subúrbio é onde se concentra a população de maior poder aquisitivo, enquanto que no Brasil os pobres por muito tempo foram os que ocuparam estas áreas mais distantes e menos valorizadas. Entretanto, atualmente muitos condomínios voltados à classe média são construídos em setores periféricos da cidade, todavia com forte esquema de segurança o que contrasta com a realidade local. Para maiores informações sobre o sentido do conceito subúrbio para os Estados Unidos ver: GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. Trad. Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

diferenças sócio-econômicas significativas relacionadas tanto à pobreza como à riqueza.

O tema da exclusão social tem recebido crescente atenção na discussão acerca dos desafios que se apresentam na etapa atual do capitalismo globalizado. Em realidade, esse tema, em suas diversas facetas – pobreza, desigualdade social, marginalidade, desemprego, etc. –, tem sido recorrente nas ciências sociais. De fato, diferenças no gozo dos benefícios sociais e econômicos, resultantes de um esforço coletivo, têm marcado todos os sistemas sociais conhecidos, que convivem com maior ou menor grau de exclusão.

Entretanto, essa discussão é resposta hoje a partir das mudanças na divisão internacional do trabalho e da produção, da revolução da informação, dos avanços tecnológicos associados à globalização das relações econômicas, das exigências de reformulação do papel do Estado. Na etapa contemporânea de expansão do sistema capitalista internacional acentua-se de forma crescente sua natureza mundializada, colocando novas questões e a necessidade de se repensar velhos desafios. No mundo atual, a desigualdade social revela-se cruel e bastante extensiva. Processos de exclusão atingem diversos segmentos da sociedade e do mundo global de forma diferenciada, desafiando as possibilidades de acesso ao desenvolvimento e ao bem-estar que seriam oferecidas a todos. (OLIVEIRA & PINTO *in* OLIVEIRA, 2001, p.13-14).<sup>18</sup>

Nota-se que no mundo globalizado o imediatismo e a rapidez não estão somente na tecnologia e na informação, mas também na exclusão que atinge diferentes parcelas da sociedade global de maneiras diferentes.

Deste modo, a temática exclusão é presente nas sociedades em diferentes níveis, sendo que na forma de desigualdade social, está cada vez mais acentuada no mundo globalizado.

Questões como desemprego, pobreza, marginalidade, ganham maior expressão na fase atual do sistema capitalista internacional e coloca um cenário de desigualdade social praticamente em todos os lugares, em maior ou menor grau.

---

<sup>18</sup> OLIVEIRA, Maria Coleta; PINTO, Luzia Guedes. Exclusão social e demografia: elementos para uma agenda. *In*: OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social**: termos e abordagens. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

Merece ser destacada a lembrança feita por Sabatini *in* Oliveira (2001). O autor ressalta que a exclusão social não é algo novo da sociedade contemporânea globalizada, ou criada pelo neoliberalismo. A exclusão é presente desde tempos remotos quando chefes guerreiros tinham acesso exclusivo a tipos de bens específicos. Assim como na atualidade, algumas famílias, por reunirem condições econômicas privilegiadas, pagam para morar em bairros exclusivos.

No que diz respeito a essa questão, nota-se a existência manutenção de uma estratificação urbana, sendo que a segregação é uma de suas formalizações ou manifestações. Isso pode ser identificado na localização das novas centralidades e nas características sócio-econômicas daquelas pessoas que freqüentam os diferentes lugares, como *shoppings-centers*, ou a rua comercial do centro tradicional de uma cidade.

A segregação social do espaço urbano sob o capitalismo, e especialmente nestes tempos de mudança, envolve uma tensão dinâmica entre forças e processos de exclusão e integração sociais. A atual modificação dos padrões de segregação social nas diferentes cidades – um componente de tais mudanças – combina de forma complexa, realidades de exclusão com possibilidades de integração. O que é exclusão num sentido pode representar oportunidades de integração social em outro.

Por isso mesmo não assistimos a um processo unidimensional e inelutável de exclusão social. Existe um campo de ação possível para a integração social, cuja importância pode variar em cada cidade, dependendo de fatores demográficos, sociológicos, econômicos e geográficos. Em particular atribuímos grande importância à modificação em curso na escala espacial da segregação, isto é, às mudanças tanto no tamanho das áreas ou bairros socialmente homogêneos quanto na distância média entre as diferentes áreas socioeconômicas e entre estas e os outros centros de atividade. Por isso também, as políticas urbanas, ainda que capazes de afetar inadvertida ou intencionalmente tal padrão geográfico de segregação podem incidir sobre a combinação entre exclusão e integração sociais. (SABATINI *in* OLIVEIRA, 2001, p. 165-166).<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> SABATINI, Francisco. Transformação urbana e dialética entre integração e exclusão social: reflexão sobre as cidades latino-americanas e o caso de Santiago do Chile. *In*: OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social**: termos e abordagens. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

Portanto, exclusão – integração são elementos opostos que interagem numa dinâmica de modo a provocar a segregação social do espaço urbano. A própria força da exclusão pode favorecer a integração em outra área, assim como o contrário. Ou seja, a integração sob outra óptica provoca ou alimenta a exclusão.

No que diz respeito a exclusão urbana, sob o capitalismo, nota-se que a complexidade do espaço urbano possibilita que se apresentem focos de integração social em áreas pobres, mesmo que pequenas.

Por um lado, sabe-se que pensar na integração sem contradições sociais sob o modelo capitalista é impossível. No entanto, é possível trabalhar a idéia de integração na formação de cidadãos conscientes sobre seus papéis na inserção social, como na busca de alternativas frente à exclusão.

Diante do exposto, percebe-se que o processo de exclusão social pode propiciar o seu oposto, isto é, integração social, isto desde que considerando as particularidades, como também as diferentes variáveis que agem sobre a cidade. Deste modo, aspectos sócio-econômico-geográficos e até mesmo as políticas urbanas são elementos a serem considerados.

A diferenciação sócio-espacial é explicitada através do que se chama *segregação urbana*, e a formação de novas centralidades pode reforçar este fenômeno.

(...) uma *estratificação urbana*, correspondendo ao sistema de estratificação social (ou sistema de distribuição dos produtos entre os indivíduos e os grupos) e, nos casos em que a distância social tem uma expressão espacial forte, de *segregação urbana*. Num primeiro sentido, entenderemos por segregação urbana, a *tendência* à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também de hierarquia. (CASTELLS, 1983, p. 210).

Na lógica do capitalismo a distribuição de renda, produtos, riquezas, enfim, são elementos que caracterizam o sistema de estratificação social ocorrido no espaço urbano através da relação espaço – tempo. Decorrente disto nota-se uma organização do espaço com características

próprias no capitalismo, ou seja, onde a diferenciação social fica espacialmente explicitada.

A diferenciação sócio-espacial pode ocorrer em áreas com grande homogeneidade, inclusive internamente com características iguais, no entanto, extremamente diferentes se comparadas a outras áreas, isto é com grande diferenciação social entre elas. Portanto, a segregação urbana é decorrente da reprodução das relações sociais da sociedade capitalista, concretizada no espaço através da diferenciação de áreas ou das condições habitacionais.

Segundo, Sabatini *in* Oliveira (2001)<sup>20</sup>, a segregação social urbana possui três dimensões, a saber:

- a. **Diferentes níveis de vida:** bairros residenciais com níveis de vida diferenciados, isto é, de acordo com aspectos sócio-econômicos. Isso se tem agravado com a concentração de riqueza;
- b. **Geográfica (escala e relação):** quanto à escala geográfica, famílias de determinado estrato sócio-econômico residem juntas num setor da cidade, ou então, em pequenos bairros distribuídos; em relação esta vinculada a pouca saída dos habitantes residentes num bairro, ou certo isolamento. Na maioria das vezes esta forma ocorre com a população mais pobre;
- c. **Subjetiva:** através do agrupamento de habitantes urbanos, "os iguais", ocorrendo uma homogeneidade que se define de forma subjetiva de acordo com diferentes critérios: religioso, étnico, de origem migratória. Merece ser destacado que a segregação também pode ser imposta pela exclusão e neste caso os habitantes elegem os pontos excludentes em comum como: nível de renda, cor da pele, outros.

As três dimensões apresentadas trazem uma maneira de o autor interpretar a segregação social urbana e que valoriza a dimensão sócio-espacial. Nos três tópicos nota-se que os aspectos sócio-econômicos são decisivos na segregação.

No primeiro caso estão os bairros de diferentes níveis de vida, ou padrão, decorrente do fator econômico, facilmente perceptível nas cidades. No segundo caso chama a atenção à utilização de conceito geográfico de escala para a análise que apresenta a baixa renda como fator para pessoas residirem juntas, ou então, num mesmo bairro favorecendo certo isolamento. Para

---

<sup>20</sup> SABATINI, Francisco. Transformação urbana e dialética entre integração e exclusão social: reflexão sobre as cidades latino-americanas e o caso de Santiago do Chile. *In*: OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social**: termos e abordagens. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

finalizar aspectos como religiosos, étnicos, entre outros, além da própria exclusão são colocados como fatores causadores da formação de agrupamentos urbanos.

Pode-se notar que nesta classificação as três variáveis estão totalmente relacionadas aos aspectos sócio-econômicos de exclusão o que favorece a segregação, ou a formação dos grupos de assentamento urbano. Portanto, todos estes elementos de exclusão – segregações urbanas configuram um mosaico de localizações diferenciadas e excludentes no espaço urbano.

Neste sentido, a questão da moradia é ilustrativa, pois os bairros são na grande maioria das vezes homogêneos em sua constituição social interna, porém, com expressiva diferença em comparação a outros bairros e/ou setores da cidade. Isso é reflexo da diferenciação de renda dos moradores, e conseqüentemente do poder de compra que se reflete na questão da localização e na construção de suas moradias. Portanto, na organização do espaço, como por exemplo, na questão das moradias, esta diferenciação sócio-espacial é revelada.

Especificamente no caso das moradias, existem diferentes padrões de habitação que exprimem o poder aquisitivo de seus moradores. No entanto, os condomínios fechados que em seu *marketing* oferecem a tão divulgada qualidade de vida, através de áreas verdes, segurança e toda uma infra-estrutura são bastante representativos da relação centro-periferia, estando localizados, em geral em setores periféricos.

A clássica relação centro-periferia, que já adquirira um alto grau de complexidade (...), tornou-se ainda mais complexa a partir da proliferação de condomínios fechados principalmente em áreas periféricas da cidade, com a formação de enclaves excludentes voltados a classes sociais de grande poder aquisitivo, próximos as áreas populares, com sofisticados esquemas de segurança privada, gerando uma segregação... (FRUGOLI JR., 2000, p. 38-39).

Neste caso dos condomínios fechados, em especial em áreas periféricas, o contraste observado é facilmente perceptível, pois o aparato de segurança destes condomínios como muros, cercas elétricas, viaturas de vigilância, ao lado de moradias de padrão simples mostra claramente a diferenciação social.

Essa questão, a da **segregação**, é muito explícita no espaço urbano e Corrêa (1995; 1997), diz ser representado ou identificado pela fixação nas áreas residenciais devido à renda real de

seus moradores, ou seja, possui relação direta com a reprodução da força de trabalho. As áreas segregadas possuem nítida diferenciação social de outras, dadas as características de reprodução das relações sociais na sociedade capitalista. Portanto, são as classes sociais responsáveis pela expressão no espaço urbano da segregação residencial.

Enfim, o que se observa, com toda essa questão de segregação, é a criação de um espaço socialmente dividido ou fragmentado. Essa diferenciação é fruto da própria segregação residencial e da própria dinâmica sócio-espacial.

Segundo Corrêa (1995; 1997), a segregação residencial é um processo que provoca a formação de uma organização do espaço em áreas, ou setores fragmentados. Neste processo, as classes sociais produzem a segregação, que privilegia a classe dominante favorecendo-a tanto no controle como na reprodução social.

No que se refere a dinâmica espacial da segregação, ou mutabilidade da segregação, conforme Corrêa (1995), tem-se o capitalismo como regente deste processo, no qual a segregação é dinâmica, pois envolve espaço – tempo.

Relacionada a esta questão está a renovação urbana, isto é, a alteração de um padrão espacial de modo rápido ou lento. Isso é identificado em setores sociais que são habitados por um grupo social específico e posteriormente por outro grupo social com maiores ou menores *status*.

De acordo com Villaça (1998), é através da luta de classes na apropriação do espaço construído, de acordo com as chamadas vantagens locacionais, que resulta a segregação espacial. Assim, ocorre o conflito na dominação do espaço intra-urbano.<sup>21</sup>

O mesmo autor destaca que as localizações que são disputadas no espaço intra-urbano, seja em sua produção como consumo, são as responsáveis pela segregação sócio-espacial.

De acordo com o exposto, a relação centro-periferia é elemento decisivo na análise das questões das novas centralidades. Isso porque ela expressa as alterações sócio-espaciais que

---

<sup>21</sup> Segundo Villaça (1998), no que se refere ao termo intra-urbano o seu significado corresponde ao próprio espaço urbano. Todavia, criou-se este novo termo com conotação mais específica, porque espaço urbano pode estar relacionado também ao espaço regional. Portanto, nesta questão o processo de urbanização e das redes urbanas na estrutura regional foram preponderantes. Mas Villaça (1998) ainda destaca que esta questão que pode parecer apenas de ordem semântica envolve outros fatores e especificidades nos espaços intra-urbano e regional, mas isto principalmente se observado o caso das metrópoles dada a sua complexidade. Para maiores informações ver: VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

ocorrem no tecido urbano. Aliás, é no tecido urbano que a dinâmica contraditória de concentração – descentralização redefine a relação centro-periferia provocando assim as novas centralidades.

Merecem ênfase outros pontos presentes na dinâmica concentração – descentralização que formam as novas centralidades, e que auxiliam tanto na compreensão deste processo, como também na gestão do território urbano.

Anteriormente, neste texto, mencionou-se pontos essenciais para a compreensão da relação centro-periferia, que pode contribuir na discussão a respeito da centralidade. Spósito (1998), em seu artigo intitulado "*A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana*", realiza importante discussão acerca do tema, refletindo sobre a gestão do território da cidade e considerando as escalas geográficas. A autora destaca quatro dinâmicas, presentes na formação de novas centralidades:

- a. Novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços;
- b. Rapidez de transformações econômicas que interferem na estruturação interna das cidades;
- c. Novas dimensões na centralidade urbana observadas no impacto das transformações não somente em metrópoles mas também em cidades médias;
- d. O uso do automóvel e a prática do lazer, o que altera o cotidiano das pessoas, como também a localização de equipamentos comerciais e de serviços.

Os pontos mencionados possibilitam a análise da centralidade urbana, apresentando a interdependência entre essas dinâmicas que envolvem a estruturação interna das cidades, desde a nova localização dos equipamentos de comércio e de serviços, o uso do automóvel, como também outros aspectos presentes, não somente em metrópoles e grandes centros, mas também, em cidades médias. Percebe-se ainda a necessidade de analisar as especificidades do processo de redefinição da centralidade em cada cidade, ou seja, de suas dimensões, localizações e outros aspectos.

Refletindo sobre a dimensão de diferentes cidades e o processo de centralidade, tem-se que em grandes cidades, como também em metrópoles, a questão da centralidade ocorre há

algum tempo; diferentemente do que ocorre em cidades menores.<sup>22</sup>

De acordo com Spósito (1991) o processo de reestruturação urbana ocorre não somente em áreas metropolitanas, mas também, em cidades de porte menor. Portanto, no caso das cidades médias, o processo da centralidade também é identificado, relacionado ao rápido processo de urbanização.

O interesse de grandes empresas do setor comercial e de serviços mudou de foco ao diminuir a atenção por áreas metropolitanas e direcionar seus investimentos para núcleos urbanos menores como as cidades médias. Estratégias como esta, estão entre os fatores que também favoreceram a expressão de novas centralidades em cidades médias.

### 2.3 Cidades médias

A referência às cidades médias traz complexa discussão sobre a utilização e interpretação deste termo. Em diferentes trabalhos, a expressão cidades médias tem a sua referência no índice demográfico, o que mostra seu caráter classificatório; entretanto, em diferentes momentos ou contextos histórico e geográfico, ocorre variação populacional o que, conseqüentemente, altera o parâmetro para enquadramento do termo "cidades médias".

Conforme Andrade (1979) o estudo sobre cidades médias realizado pelo IPEA – Instituto de Planejamento Econômico e Social – definiu na década de 1970 as aglomerações urbanas com população entre 50 mil e 250 mil habitantes como cidades médias. Mesmo não considerando outros critérios como os referentes a descentralização econômica e de ocupação territorial, a utilização do critério demográfico traz implícitas algumas dimensões funcionais urbanas. Inclusive o referido estudo do IPEA faz referência a outra pesquisa realizada com critérios de funcionalidade urbana, e que chega a conclusões coincidentes com a pesquisa que privilegiou a dimensão demográfica, a respeito das cidades médias.

Em Andrade (1979) a cidade de Bauru-SP já era considerada cidade média, no entanto, apresentada como um centro isolado devido não estar localizada em área metropolitana e nem mesmo compor uma aglomeração urbana. Também em Andrade (2001) a cidade de Bauru é

---

<sup>22</sup> Estudos sobre a questão da centralidade são comuns principalmente em cidades grandes, ou metrópoles, como é o caso de São Paulo. No que diz respeito a mesma temática sobre cidades médias a situação se inverte, apesar de diversos estudos estarem sendo realizados, ainda não é expressivo o número de pesquisas que têm como objeto as cidades médias.

considerada cidade média, isto de acordo com os critérios utilizados na obra.<sup>23</sup>

Com base no censo de 1991 e tendo como limite 100 mil e 500 mil habitantes, Andrade (2001) considerou cidades de porte médio os centros urbanos dentro deste limite e que não estejam localizados em áreas metropolitanas como também não sejam capitais. Deve-se destacar que a definição de uma referência para a classificação das cidades médias com base no valor demográfico é útil, porém, traz problemas principalmente para as cidades que ficam próximas do limite fixado.

Também os diferentes profissionais que estudam as cidades utilizam outros critérios adequados aos interesses das diferentes pesquisas.

... não existe uma idéia consensual do que seriam as cidades médias. Essa inexistência de consenso também ocorre no meio técnico-científico, onde, literalmente, não há uma definição cristalizada de cidade média, uma classificação que pudesse ser utilizada indistintivamente pelos sociólogos, economistas, arquitetos, geógrafos, demógrafos, embora dentro de cada especialidade seja possível encontrar algum acordo sobre a matéria.

... as definições de cidades médias sujeitam-se muito mais aos objetivos de seus pesquisadores ou dos promotores de políticas públicas. (AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. *In*: ANDRADE, 2001, p.02).

A discussão acerca dos critérios sobre a definição de uma cidade média é ampla. Algumas das questões que devem ser levadas em conta são: o objetivo da pesquisa; o país e/ou região em que a cidade está inserida; a diversificação ou complexidade de bens e serviços prestados; relações interurbanas; e outros. Merece destacar que essas questões podem estar inseridas na definição de um índice demográfico, desde que se considere o momento histórico e fatores geográficos. Inclusive percebe-se nos diferentes estudos sobre cidades médias a presente referência ao índice demográfico.

---

<sup>23</sup> Cidades Médias Brasileiras organizadas por Thompson Almeida Andrade e Rodrigo Valente Serram, publicado pelo IPEA (2001), é uma coletânea de estudos referente ao crescimento das cidades médias brasileiras que colabora na discussão sobre o processo de **desconcentração** espacial populacional e das atividades econômicas do país.

...o critério de classificação baseado no tamanho demográfico tem sido o mais utilizado para identificar as cidades médias, pelo menos como primeira aproximação. Tal critério toma a população urbana como *proxy* do tamanho do mercado local, assim como um indicador para o nível de infra-estrutura existente e grau de concentração das atividades. Desse ponto de vista, embora não haja um acordo absoluto quanto aos limiares demográficos máximos e mínimos que podem conter o conjunto das cidades médias, há, em cada período histórico, coincidentes patamares demográficos definidores desse conjunto de cidades nas mais variadas regiões do mundo. (AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. *In*: ANDRADE, 2001, p.3).

Nesta pesquisa, a consideração de dados demográficos será feita. No entanto, outros elementos serão privilegiados na caracterização da cidade média, como a divisão interurbana do trabalho e suas formas de expressão. É válido ressaltar, que a cidade média destaca-se em sua região e articula economicamente outras cidades menores, com metrópoles em uma dinâmica hierárquica de redes urbanas, embora a questão da hierarquia venha sendo redefinida pelas possibilidades de contato direto entre cidades de diferentes tamanhos, independentemente de relações hierarquicamente definidas.

Destaca-se que de acordo com Andrade (1979) a maioria das cidades médias brasileiras, inclusive Bauru, têm predomínio de atividades terciárias, isto já apontado na década de 1970.

Nota-se atualmente na cidade de Bauru que a sua economia continua pautada no setor terciário (comércio e prestação de serviços)<sup>24</sup>. Segundo Toledo (1996), o comércio e a prestação de serviços são predominantes na cidade e devem continuar sendo nas próximas décadas. Essa vocação da cidade para o comércio e prestação de serviços justifica ainda mais a realização do estudo da centralidade urbana uma vez que esse setor da economia tem papel fundamental para o estabelecimento de áreas centrais.

As mudanças no processo da urbanização brasileira considerando as transformações em nível internacional da divisão social e territorial do trabalho, como a discussão sobre a rede

---

<sup>24</sup> De acordo com o IPEA (2001) *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configuração atual e tendências da rede urbana*. A cidade de Bauru apresenta um comércio atacadista, varejista e de prestação de serviços diversificado. Com relação ao setor secundário destaca-se a transformação de gêneros alimentícios sucroalcooleiro e óleos vegetais favorecido por outros municípios que compõem esse aglomerado urbano.

urbana, além de características particulares regionais, também são elementos para a reflexão considerando a discussão sobre a (s) centralidade (s).

Também o estudo da centralidade em uma cidade de porte médio pode ser justificado pela relevância deste tema, que tem sido freqüentemente abordado nos estudos urbanos das últimas décadas. A importância destas cidades liga-se à oferta de bens e serviços aos seus moradores, ao seu papel na rede urbana atual, enfim a uma numa nova configuração sócio-espacial que se produz.

De acordo com Andrade (2001), em 1976 foi implantado o Programa Nacional de Cidades de Porte Médio com o objetivo de fortalecer as cidades médias através do financiamento da ampliação de infra-estrutura social e produtiva, porém, nas décadas de 80 e 90 esse programa perdeu importância. Na década atual, a temática sobre as cidades médias foi retomada em inúmeras pesquisas devido a fatores como a reconcentração espacial das atividades econômicas e da população. Segundo Andrade (2001), os inúmeros eventos realizados sobre cidades de porte médio: Congresso em Mâcon (França 1995); Seminário em La Serena (Chile 1996); Simpósio em Chillán (Chile 2000); IV Simpósio Nacional de Geografia Urbana em Presidente Prudente (Brasil 1999), são indicadores da importância do tema.

#### 2.4 Planejamento e Gestão

Uma importante questão que também será levada em conta na realização desta pesquisa diz respeito ao planejamento urbano (municipal). Ocorre que a aplicabilidade ou retorno desta pesquisa à sociedade e município objeto de estudo está no fato deste produto contribuir na gestão municipal.

Segundo Kohlsdorf *in* Farret (1985) o termo planejamento urbano é proveniente da Inglaterra e dos Estados Unidos e representa algumas críticas ao urbanismo e valoriza os estudos teóricos, porém, com predominância da prática, ou seja, o contato com a realidade.

A questão do planejamento urbano envolve fatores que interferem em importantes decisões diretamente refletidas no espaço de vida dos seus habitantes: o município.

O município necessita de planejamento que considere primeiramente um sistema de organização de informações que favoreça no conhecimento da real situação para que conseqüentemente a prefeitura tome decisões coerentes, ou seja, realize as intervenções

necessárias. Isso principalmente pelo fato de o poder público ser o principal responsável pelo desenvolvimento urbano.

Portanto, no ato de planejar deve-se estar ordenando o desenvolvimento dos recursos existentes de forma que o planejamento municipal considere o município (local) defendendo os seus interesses diante das dinâmicas econômicas nacionais e globais.

Através do planejamento urbano analisa-se a cidade identificando problemas e buscando soluções que estão atreladas às intervenções realizadas pelo poder público.

(...) A cidade tornou-se uma entidade observada à luz de raciocínios que se voltam a definir problemas na mesma, e a propor soluções para eles, compondo um movimento de controle dos processos urbanos. Esta característica foi fazendo com que o planejamento urbano se afirmasse como instituição intimamente associada ao poder público e, obviamente, com ele comprometida. (KOHLSDORF, Maria Elaine. Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar. *In*: FARRET, 1985, p.34).

Uma visão de planejamento eficiente comprometida com o bem estar da população, como de todo o município, necessita buscar conhecer profundamente a situação sobre a qual irá interferir.

Com o planejamento urbano a cidade é enfocada por procedimentos racionais que levam a tomada de decisões e que conduzem os processos urbanos a objetivos determinados anteriormente. Essa postura de analisar a cidade através do planejamento urbano favorece que diversas disciplinas ou profissionais como: geógrafos, historiadores, sociólogos e outros, contribuam nos estudos urbanos. Entretanto, deve-se salientar que toda essa multidisciplinaridade também encontra dificuldades para se chegar numa globalidade da questão urbana.

No caso específico da questão da centralidade urbana, o seu levantamento, com posterior análise, possibilita aos gestores municipais o conhecimento das características da situação de desenvolvimento e crescimento urbano de sua cidade. Deste modo, diagnósticos como prognósticos podem ser realizados orientando ou permeando a administração municipal nas intervenções necessárias.

Aspectos da centralidade urbana como a relação centro-periferia e o seu estudo favorecem

as intervenções do poder municipal em setores como o transporte, habitação, e outros.

Também merece ênfase que a estrutura econômica externa através de investidores e grandes empresas como *shoppings-centers*, hipermercados, são responsáveis por alterações provocadas no município, logo pesquisa desta natureza pode colaborar no direcionamento dos investimentos.

Para finalizar, merece ênfase que o planejamento necessita de uma análise crítica, isto porque há uma problemática relacionada ao viés tecnocrático e que muitas vezes a racionalidade necessária transforma-se em racionalização, quando o planejamento é visto, como um mero instrumento técnico. Portanto, esse aprofundamento ainda ocorrerá.

### 3. METODOLOGIA

Neste capítulo serão apresentados os aspectos metodológicos referentes às etapas necessárias para realização desta pesquisa assim como para alcançar os objetivos propostos. Também será apresentada a área de estudo através de uma caracterização geográfica da cidade de Bauru para uma contextualização do estudo de caso em questão.

Sabendo-se que a ciência tem por objetivo a aproximação com a realidade, buscando interpretá-la, compreendê-la, mas só conseguindo-o parcialmente, relativamente e provisoriamente, nota-se a necessidade de se definir os meios utilizados para se chegar ao conhecimento desta pesquisa. Neste sentido, serão ainda apresentadas, neste capítulo, as operações mentais e técnicas que possibilitarão a realização da mesma.

Os próximos itens a serem redigidos para este objetivo, são:

#### 3.1 Aspectos Metodológicos

Na construção do conhecimento científico, tanto a pesquisa como o ensino são elementos presentes na construção de novos aprendizados. Desde a iniciação científica, momento este significativo no início da vida acadêmica, como outras experiências decorrentes da prática acadêmica como também de ensino constroem-se diferentes aprendizados.

Nessas etapas ou fases do aprendizado, tem-se o conhecimento científico produzido através de todo um processo de pesquisa que exige procedimentos metódicos e intelectuais, ou seja, uma disciplina de pesquisa. Desta forma se constrói o conhecimento científico, ou seja, objetivando a veracidade dos fatos através da verificabilidade. Segundo Cervo & Bervian (1983) chega-se à verdade através do método de abordagem, ou seja, do conjunto de procedimentos utilizados na investigação de fenômenos. Assim, justamente no conjunto de métodos utilizados na realização de uma pesquisa para a busca do conhecimento define-se sua metodologia.

Neste sentido, merece destacar que no desenvolvimento do corpo teórico de uma pesquisa, pode ser identificada a questão do método. Momento no qual foi realizada a exposição das principais teorias e conceitos que subsidiam a discussão teórica, que por sua vez dará sustentação à pesquisa. É quando são explicitadas as idéias e posicionamentos dos autores mais expressivos sobre o tema e que, por sua vez, definiram métodos na construção do seu

conhecimento. Nesta perspectiva, ao selecionar os autores (teóricos) numa pesquisa, como foi feito nesta tese, o autor desta já define o seu posicionamento quanto ao método. Portanto, o leitor notará a abordagem dada aos fatos e fenômenos pesquisados, o que lhe permitirá interpretar o posicionamento metodológico do autor.

Outra etapa significativa refere-se ao delineamento da pesquisa, ou seja, o próprio planejamento que auxilia na coleta de dados e na sua interpretação, assim colaborando para que a parte teórica se aproxime da parte prática da pesquisa, portanto, explicitando os problemas da verificação.

O delineamento refere-se ao planejamento da pesquisa em sua dimensão mais ampla, envolvendo tanto a sua diagramação quanto a previsão de análise e interpretação dos dados. Entre outros aspectos, o delineamento considera o amplo ambiente em que são coletados os dados, bem como as formas de controle das variáveis envolvidas. (GIL, 1999, p.64)

Nesta perspectiva, do delineamento da pesquisa, ocorre a definição dos procedimentos necessários para a realização da mesma, ou seja, apresenta-se o momento da verificabilidade, assim proporcionando a aproximação da teoria e da prática através da coleta de dados. A partir de agora o pesquisador necessita levar em consideração os procedimentos técnicos para a investigação.

A apresentação dos procedimentos utilizados na realização desta pesquisa torna-se necessário para compreensão lógica das etapas, ou fases que foram percorridas em sua construção. Mas, ainda antes de sua apresentação, cabe enfatizar as considerações de Gil (1999) em relação às etapas ou procedimentos de pesquisa para os estudos da área de ciências humanas e sociais que podem ser bem diferentes de outras áreas, isso devido aos seus objetivos, enfoques, diversidade temática e todos os procedimentos que as envolvem que são diferentes entre si. Decorrente disto é difícil definir nesta área um esquema rígido, ou modelo, do processo de pesquisa, ou seja, de etapas a serem seguidas.

Todavia, Gil (1999) apresenta alguns pontos genéricos que são comuns na maioria das pesquisas: planejamento, coleta de dados, análise e interpretação dos dados e a redação. A partir destes há a subdivisão que dará origem a outras fases utilizadas de acordo com a necessidade de

cada pesquisa.

Para a realização desta tese foi realizada inicialmente uma pesquisa quanto aos seus objetivos, isto é, busca preliminar de informações sobre o tema em questão para facilitar a delimitação do tema, definição dos objetivos, formulação de hipóteses, entre outros pontos que constam na fase inicial da pesquisa, ou seja, o projeto. Conforme Andrade (2006), essa fase da pesquisa, é chamada de exploratória, e preliminar, colaborando na avaliação da qualidade e viabilidade da pesquisa que será desenvolvida, a partir do tema escolhido.

Outro momento essencial é o da Revisão Bibliográfica iniciada ainda na fase do projeto, mas aprofundada somente nos momentos seguintes de estruturação da tese, junto da elaboração e discussão das idéias e conceitos. Nesta fase foram tratados temas como: centro e periferia, centro tradicional, desenvolvimento urbano, cidades médias, planejamento urbano, novas centralidades, entre outros pertinentes para concretização da pesquisa. Esses temas estão compreendidos nos diferentes capítulos sustentados em importantes teóricos como: SANTOS, Milton; GOTTDIENER, Mark; CORRÊA, Roberto Lobato; CORDEIRO, Helena Kohn; CASTELLS, Manuel; SANTOS, Regina Célia Bega dos; SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão; PINTAUDI, Silvana Maria; FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor; ARANTES, Otília B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia.

Faz-se necessário apresentar alguns aspectos metodológicos referentes à abordagem conceitual que sustenta a discussão teórica.

Utilizou-se o conceito de espaço geográfico para sustentar a discussão centro – periferia e compreensão das novas centralidades que por sua vez são expressas no espaço urbano, como em sua reprodução espacial. Para tanto, adotou-se o conceito de espaço geográfico de Milton Santos, pois através deste pode-se compreender a produção e (re) estruturação do espaço urbano de modo a possibilitar a discussão centro – periferia e novas centralidades.

Entre as várias obras do referido autor, *A natureza do espaço técnica e tempo - razão e emoção*,<sup>25</sup> foi utilizada como referência sobre o conceito de espaço geográfico e toda a sua discussão, ou seja, diretriz desta pesquisa uma vez que a referida obra fornece subsídios para análise espacial, inclusive considerando todas as alterações do mundo contemporâneo com a globalização e a revolução técnico-científica e informacional. Vale destacar a contribuição desta

---

<sup>25</sup> SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2004.

obra na reflexão teórica sobre a ciência geográfica de modo a constituir-se num importante instrumento teórico-metodológico ao propor uma conceituação e uma abordagem de espaço geográfico.

Deste modo, o espaço geográfico foi compreendido na perspectiva de Santos (2004), ou seja, como a associação ou relação entre os sistemas de objetos e de ações que interagem, porém, apresentando cada vez mais características artificiais, ou seja, estranhas ao lugar. Neste sentido, o espaço reúne a materialidade, mas também a vida, sistemas de objetos e sistemas de ações e, através de sua interação expressa a dinâmica espacial e a sua transformação. Assim, na busca da compreensão do objeto de estudo desta pesquisa discutiu-se a questão da centralidade urbana considerando-se as questões envolvidas no espaço urbano e em sua reprodução, portanto, compreendendo as dinâmicas sócio-econômicas da urbanização que se refletem na cidade e consequentemente no espaço urbano.

Deve ser destacado que, ainda, sobre aspectos metodológicos, atinentes à análise da cidade, privilegiou-se a escala intra-urbana para, a partir da mesma, compreender a questão centro – periferia como a centralidade, enfocando as suas formas de expressão territorial e espacial. Mas por outro lado deve ser mencionado que há uma outra possibilidade de análise (abordagem) referente a questão das redes urbanas, ou seja, relacionando a cidade em estudo com outras cidades, numa dimensão que corresponde à escala interurbana.

Sobre a diferença existente na abordagem, ou melhor, no termo intra-urbano e interurbano se têm a escala geográfica, isso porque no estudo da centralidade urbana, realizado nesta pesquisa adotou-se a escala intra-urbana, destacando-se o centro, ou centros, e todas as suas manifestações territoriais na cidade e na aglomeração urbana. Já, considerando-se a possibilidade de análise realizada pela escala interurbana tem-se a formação de uma rede de cidades, a partir de uma cidade principal articulada com outras. Ainda necessita ser esclarecido que mesmo adotando a análise intra-urbana os elementos locais, regionais e até globais foram considerados nesta tese. Enfim, o que se expôs não objetiva contrapor as duas maneiras, mas sim deixar clara a forma de escala adotada na realização desta pesquisa.

Outro aspecto que necessita ser explicitado diz respeito à relação espaço – tempo utilizada na análise da cidade de Bauru, particularmente para o estudo da evolução urbana da cidade, partindo-se de uma lógica espaço – temporal. Para tanto, houve inicialmente um recorte histórico sobre a formação da cidade, desde o início de seu núcleo urbano e a evolução da mancha urbana

realizado numa perspectiva histórica até a atualidade, através de apontamentos da relação centro-periferia e da perspectiva de novas centralidades.

Quanto aos procedimentos realizados para obter-se os dados necessários, foi feita uma pesquisa bibliográfica apoiada em fontes secundárias, ou seja, livros e outros documentos bibliográficos como revistas científicas, jornais, entre outros. Além, da realização de pesquisa de campo, coleta de dados sobre os diversos setores da cidade através da observação direta desses locais.

A coleta de dados ainda ocorreu na Secretaria de Planejamento de Bauru e a Prefeitura Municipal de Bauru, onde se buscou dados do Plano Diretor, Arquivo Cartográfico, além das conversas com profissionais da área.

Também órgãos como o IBGE e SEADE, além da própria Prefeitura Municipal de Bauru foram fontes essenciais para obtenção de informações.

Após a obtenção dos dados foi realizada a sua tabulação e a produção de tabelas, quadros, gráficos e mapas que permitem melhor entendimento das alterações ocorridas no espaço urbano de Bauru.

Enfim, a análise de dados junto do resgate de aspectos teóricos, apresentados nos capítulos que correspondem a revisão bibliográfica, possibilitou analisar o espaço urbano e produzir texto analítico – crítico sobre a realidade da centralidade em Bauru.

### 3.2 Definição da área de estudo: A cidade de Bauru-SP

Buscando entendimento da situação da questão espacial sobre o centro, a periferia e as novas centralidades, atrelados aos objetivos expostos da pesquisa, apresenta-se algumas informações sobre a cidade de Bauru SP.

A cidade de Bauru está localizada nas coordenadas Latitude sul 22° 19' 19'' e Longitude w. Gr. 49° 04' 15'', como mostrado na FIGURA 3. A sua distância da capital paulista por rodovias totalmente duplicadas (Marechal Rondon / Castelo Branco) é de 326 Km., já em linha reta esta distância diminui para 285 km.

FIGURA 3 – Localização Geográfica de Bauru-SP



Fonte: PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU –SP<sup>26</sup>

Segundo o IBGE<sup>27</sup>, a cidade de Bauru compreende uma área total de 673,488 km<sup>2</sup>, e uma população total de 356.680 habitantes.

<sup>26</sup> Prefeitura Municipal de Bauru-SP – Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br/prefeitura>.

<sup>27</sup> IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>

TABELA 1 – Informações Geográficas da Cidade de Bauru –SP

	
Brasão da Cidade de Bauru	Bandeira da Cidade de Bauru
<b>Aniversário</b>	1º de Agosto
<b>Fundação</b>	1896
<b>Gentílico</b>	Bauruense
<b>Lema</b>	<i>Custus Vigilat</i> (Sentinela Alerta)
<b>Prefeito (a)</b>	José Gualberto Angerami (PSTU)

**Localização**



22° 18' 54" S 49° 03' 39"

<b>Estado</b>	São Paulo
<b>Mesorregião</b>	Bauru
<b>Microrregião</b>	Bauru
<b>Municípios limítrofes</b>	Arealva, Reginópolis Piratininga, Agudos, Pederneiras e Avaí
<b>Distância até a capital</b>	345 km
<b>Características Geográficas</b>	
<b>Área</b>	673,488 km <sup>2</sup>
<b>População</b>	356.680 habitantes
<b>Densidade</b>	529,6 hab. / km <sup>2</sup>
<b>Altitude</b>	526 metros
<b>Clima</b>	Tropical de altitude Aw
<b>Fuso Horário</b>	UTC-3

Fonte: WIKIPEDIA, 2007.

O crescimento e desenvolvimento urbano, está intimamente relacionado à instalação das ferrovias: Sorocabana (1905), Noroeste (1905) e Paulista (1910), que tinham como objetivo a integração em direção ao estado de Mato Grosso e países como Paraguai e Bolívia.

A estruturação da cidade ocorreu levando-se em conta as ferrovias, inclusive a ocupação urbana direciona seus eixos de crescimento de acordo com o traçado ferroviário. Junto à instalação das ferrovias e toda infra-estrutura necessária ocorre a chegada de população crescente; o que provoca a criação de avenidas e loteamentos, bem como o surgimento de vilas distantes numa descontinuidade urbana.

Bauru é sede da 7ª Região Administrativa do Estado de São Paulo, compreendendo 39 municípios, estando geograficamente no centro oeste do interior paulista. Sua localização geográfica a favorece por constituírem-se em um dos maiores entroncamentos rodo-hidro-ferroviários da América Latina. A malha rodoviária como também o transporte ferroviário favorece o acesso a outras regiões do país e ao Mercosul.

A economia bauruense esta baseada no comércio e prestação de serviços. Sua população, está praticamente toda concentrada na área urbana, 98% do total contra o restante 2% na área rural.

A malha rodoviária é outro componente importante da logística regional, viabilizando acesso a todo o território paulista. (...) O município é considerado o maior entroncamento rodo-hidro-ferroviário do interior da América Latina. (...) O transporte ferroviário, operado pela Noroeste e pela Fepasa, é uma tradição na cidade e região. (...) A cidade possui diversificado comércio atacadista, varejista e de prestação de serviços. No setor secundário, destaca-se o *agrobusiness* nos ramos de transformação de gêneros alimentícios, sucroalcooleiro e óleos vegetais. Seu parque industrial é diversificado. (IPEA 2001 – Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configuração atual e tendências da rede urbana. p 345)

#### 4. O CASO DE BAURU – SP

Esta etapa da pesquisa procurou retratar a formação histórica e a evolução urbana da cidade de Bauru de modo a explicitar a questão da centralidade. Para tanto três itens foram destacados: Antecedentes históricos e a formação da cidade de Bauru; A evolução urbana e a perspectiva de centralidades e; Análise da mancha urbana e as novas formas de expansão.

##### 4.1 Antecedentes Históricos e a Formação da Cidade de Bauru – SP

Considerando o povoamento e a ocupação do Estado de São Paulo, este processo ocorreu mais expressivamente durante o século XIX e início do século XX, sob a forte influência da expansão econômica capitalista, mais especificamente da cultura do café. O oeste do Estado, assim como também o noroeste, foi ocupado, dando origem a povoados que mais tarde tornaram-se cidades.

A necessidade de pontos de descanso para expedições que avançavam ao oeste do Brasil, para fins de desbravamento, ou mesmo comerciais, favoreceu o surgimento de povoados. No centro-oeste paulista a doação de terras por parte de fazendeiros, para que a igreja iniciasse um aglomerado, favoreceu o surgimento da cidade de Bauru, já que a sua localização geográfica estava na rota de passagem das expedições. Mais tarde, por este mesmo fator geográfico, houve a necessidade da instalação das ferrovias visando atingir Vilas importantes, localizadas no Estado do Mato Grosso, que também formaram aglomerados e evoluíram para cidades.

A instalação dessas ferrovias foi imprescindível para o rápido desenvolvimento de Bauru, pois, até então, muitas das expedições que partiam do Estado de São Paulo para o centro do Brasil tinham a Vila de Botucatu como ponto de partida, isso ainda antes do ano de 1800. Neste período, havia apenas animais selvagens e os índios *Caingangues*, na região da futura Bauru, a aproximadamente 100 km a oeste de Botucatu.

Segundo Neves (s/d), o registro da primeira tentativa de fixação na região de Bauru data de 1750 por Manoel Lopes, a partir de uma lavoura com o objetivo de abastecer as monções do rio Tietê. Todavia, os índios que habitavam a região não permitiram a fixação. Mesmo assim, esta tentativa é considerada a primeira bandeira a percorrer a região de Bauru, uma vez que as

bandeiras anteriores penetravam o interior por meio do rio Tietê.

Com a chegada do “homem branco”, os indígenas, habitantes de vastas áreas dessa região, acostumados com a vida voltada para a caça, pesca, coleta, cerâmica e tecelagem, foram confrontados com as expedições que se dirigiam a oeste. Num segundo momento, foram praticamente extintos (massacrados) para a organização da exploração econômica das práticas agrícolas, ou seja, o oposto da organização social dos *Caingangues* estritamente ligada às atividades de subsistência. Assim, ocorre o confronto entre a sociedade indígena e a mercantil, o que se tornaria ainda mais crítico com a chegada das ferrovias.

Os graus de violência do confronto em que, obviamente, não há equivalência de forças serão dados na medida em que melhor se explicita o caráter capitalista da conquista. Embora as oposições já emergissem desde os primeiros lances da ocupação nas décadas de 1850/60 a amplitude do território ainda permitia aos *Caingangues* sucessivos recuos, tornados impossíveis, no entanto, nas décadas seguintes, com a chegada das ferrovias, dos imigrantes e de outros implementos da empresa capitalista. (LIMA, 1978, p.60)

Sendo assim, muitos fatos marcaram o conflito entre essas duas culturas a ponto de provocar o extermínio de diversas tribos e a redução do número de indígenas tanto em São Paulo como em todo o Brasil. A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no ano de 1905, partindo de Bauru, com destino a Bolívia foi crucial para o extermínio dos indígenas que habitavam este perímetro, especialmente os *Caingangues* que ali predominavam.

Deve-se destacar que o Estado tinha conhecimento das dificuldades que encontraria para a construção da estrada de ferro, ou seja, de obra de tamanha engenharia para a época. Todavia, também admitiam que, talvez, o confronto com os indígenas viesse a ser a maior dificuldade desta empreitada.

(...) em 1905 começou o trabalho sabendo-se de antemão que o maior problema seria dos índios que habitavam a região a ser atravessada pela ferrovia, os *Caingangues*, também chamados de coroados, pela forma usada no corte dos cabelos.

Esses indígenas se opuseram com todas as suas forças na defesa do solo que

habitavam e que estava sendo invadido pelo homem branco.

‘Cada dormente deitado sob os trilhos, representa o sacrifício de uma vida’, disse certa vez uma personagem referindo-se ao elevado número de vítimas durante a construção da estrada. (PELEGRINA, 1980, p.07).

Para ilustrar esses acontecimentos referentes aos indígenas, mas sem a pretensão de explorar ou defender posições neste sentido, arrola-se a seguir algumas manchetes e reportagens de jornais bauruenses da época: “*A vingança dos índios na construção da EF Noroeste*”, “*Assalto de Índios*”, “*Novo ataque de índios*”, “*Violência dos silvícolas*” e “*Os ferozes índios do nosso sertão*”.<sup>28</sup>

Neves (s/d) diz que as décadas de 1840 e 1850 representam o período da chegada dos desbravadores na região da futura Bauru. Em meados de 1840-1850, os desbravadores Pedro Francisco Pinto instalou-se na bacia do rio Batalha e Sebastião Pereira partiu do ribeirão Bauru, seguindo rumo ao sertão.

Mas foi no ano de 1856, que segundo Ramalho (1996), Felicíssimo Antônio Pereira e Antônio Pereira do Espírito Santo fixaram-se na região dos *Baurus* (como era conhecida na época), sendo que, Felicíssimo Antônio foi escolhido para abrir o caminho que ligaria São Paulo ao Estado de Mato Grosso.

Segundo Bastos (1994), foram os tropeiros do Sul de Minas Gerais que ao realizar o transporte de produtos como toucinho e fumo para Sorocaba, conheceram as regiões de Itapetininga, Botucatu, Lençóis e conseqüentemente tomaram conhecimento das terras disponíveis no centro-oeste paulista, tornando a região da atual Bauru conhecida, principalmente em seu estado de origem (MG).

Em 1850, com o declínio da atividade mineradora em Minas Gerais, essas terras atraíram muitos mineiros, principalmente das cidades de Lavras e Alfenas que se deslocaram para São Paulo, motivados pelo cultivo do café e também pela possibilidade de se apossarem das vastas áreas de terras no território da atual Bauru, onde posteriormente consolidaram suas propriedades

---

<sup>28</sup> O assunto referente à construção da Estrada de Ferro Noroeste será abordado mais adiante.

Para maiores informações sobre o conflito entre o branco e os indígenas na região de Bauru, como do oeste paulista ver: LIMA, João Francisco Tidei. **A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru**. São Paulo, 1978. 199 p. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas – Área de História Social) FFLCH – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – USP.

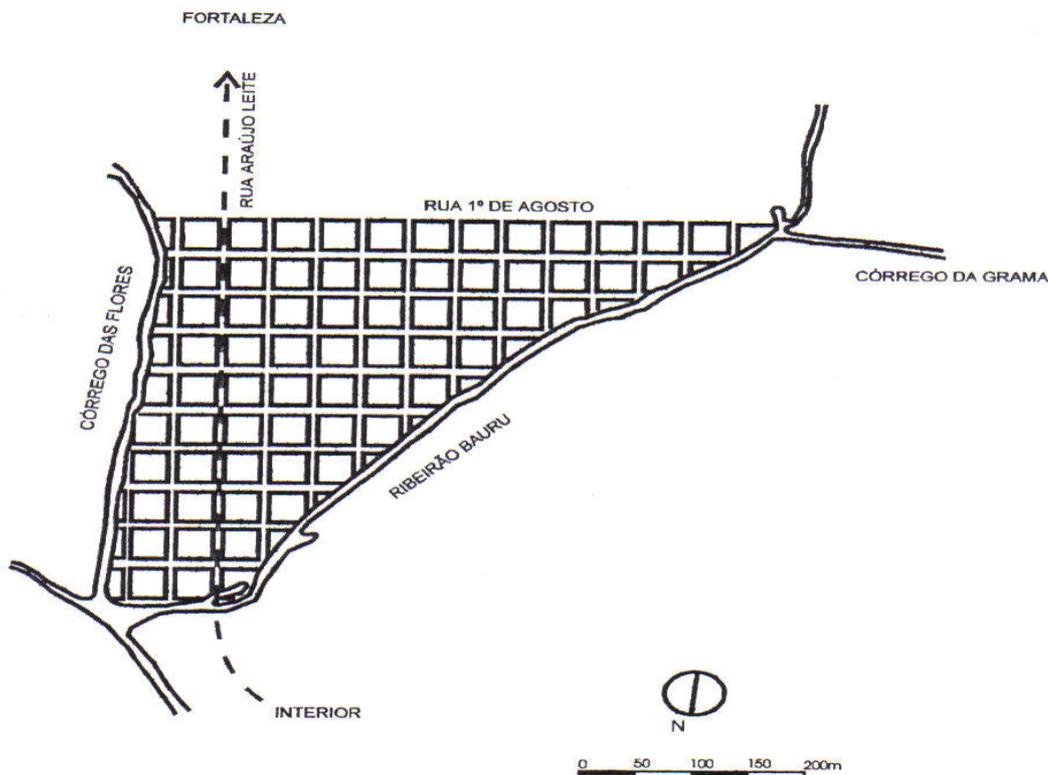
rurais.

De acordo com Neves (s/d) e Pelegrina (1996), foram os proprietários da aglomeração de propriedades existentes no distrito de Bauru que fizeram com que houvesse no ano de 1859 o primeiro pedido à Botucatu de registro de terras em Bauru.

Nesta perspectiva, ocorreram na década de 1870 vários outros pedidos, inclusive para que se criasse uma colônia na região de Bauru. No entanto, não foram aceitos e na década de 1870 criou-se na mesma região a Freguesia de Espírito Santo da Fortaleza.

Conforme Pelegrina (1996), apesar da não criação da colônia de Bauru, ocorreu, em 1884, ver MAPA 1, a doação das primeiras terras para implantação de ruas no arraial. O crescimento passou a ser expressivo, principalmente com a chegada de colonos de outros Estados que passavam por Espírito Santo da Fortaleza abastecendo-se e, por fim, fixando-se em Bauru.

MAPA 1 – Bauru 1ª Doação – 1884

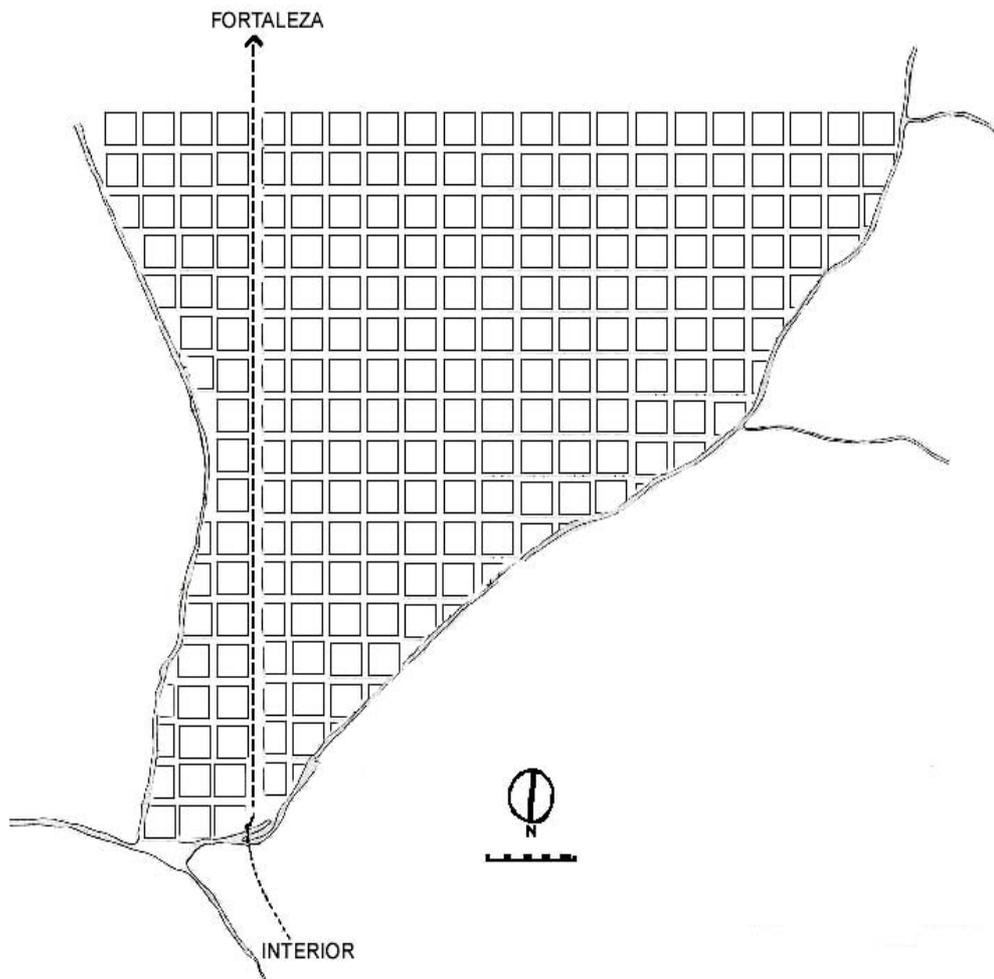


Fonte: GHIRARDELLO (1992)

Com relação à porção da cidade que concentrou as primeiras habitações, sabe-se que foi, onde se localiza atualmente a Rua Araújo Leite, como mostrado no MAPA 1, ou seja, a partir deste ponto que ocorreu o início da aglomeração urbana de Bauru.

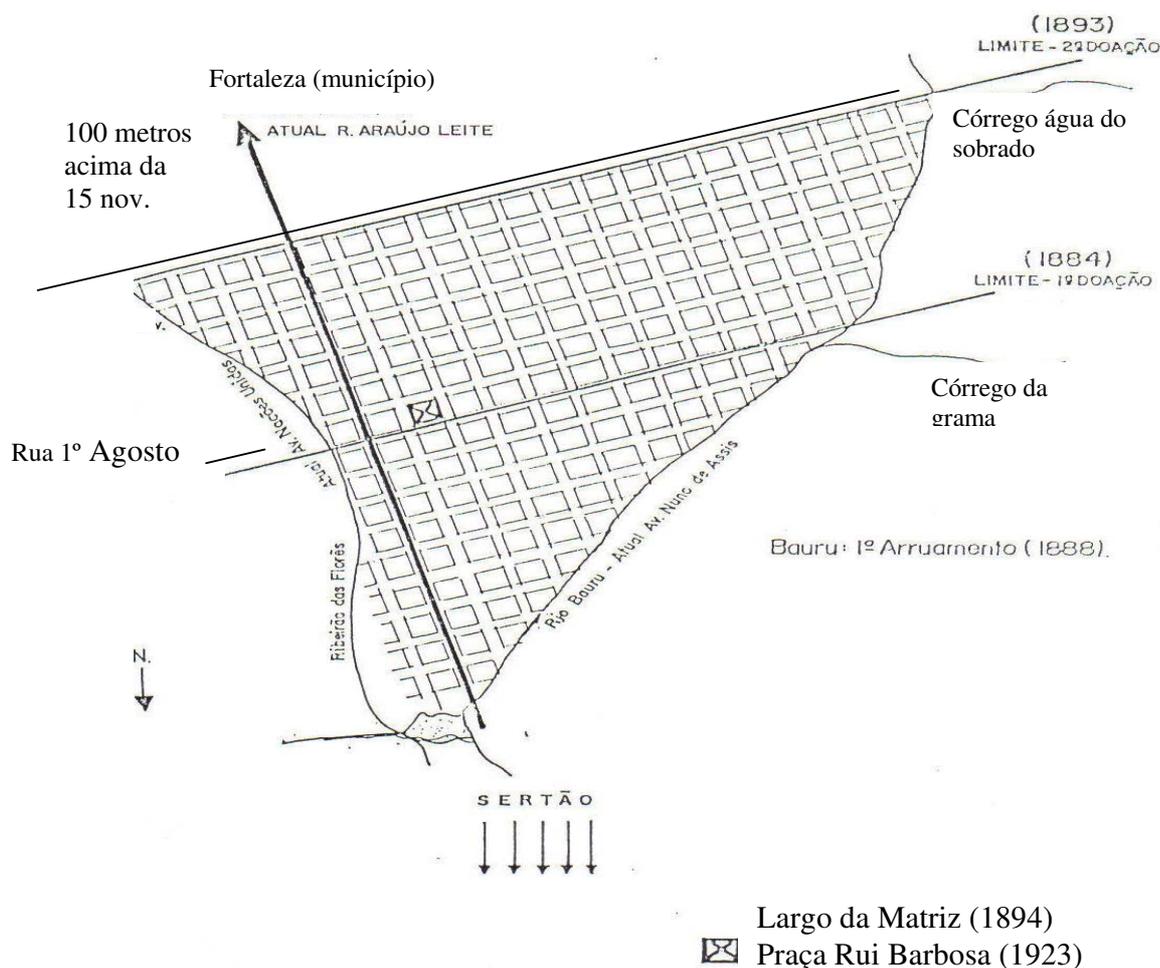
Foi no ano de 1890 (ver MAPA 2), entre as quadras 4 e 10 da rua Araújo Leite, que as primeiras casas começaram a dar formato no que se transformou na grandiosa Bauru. A cidade nasceu numa área doada pelo fazendeiro Antônio Teixeira do Espírito Santo para a construção de uma capela. (HILÁRIO, 2006a, p. 92).

MAPA 2 – Bauru 2ª doação – 1893



Fonte: GHIRARDELLO (1992)

### MAPA 3 – Patrimônio de Bauru – Doações



Fonte: Núcleo de Documentação e História. USC – Bauru -SP

Conforme o MAPA 3, nota-se a área urbana de Bauru compreendendo as duas doações de terras realizadas nos anos de 1884 e 1893, além de destacar o seu primeiro arruamento ocorrido no ano de 1888. Destaca-se a atual Rua Araújo Leite, antiga Estrada de ligação com Espírito Santo da Fortaleza e que no início do núcleo de Bauru era referência para o seu crescimento, todavia com a chegada das ferrovias a Rua 1º Agosto paralela à linha férrea passa a ser referência para o desenvolvimento da cidade.

A importância da Rua Araújo Leite está no fato de ter sido a ligação com Espírito Santo da Fortaleza, Agudos e Lençóis Paulistas (leste) e o interior no sentido oeste. Portanto, esse foi o

motivo que facilitou o início da concentração de casas, logicamente favorecido pela doação de terras realizada pelo fazendeiro Antônio do Espírito Santo.

Neves (s/d) refere-se a 2 de abril de 1887, como o ano em que Espírito Santo da Fortaleza foi considerada município e 17 de abril de 1888 como a data em que foi criado o Bairro de Bauru. Mas foi no ano de 1889 que o município de Fortaleza, que até então era pertencente a Lençóis, recebeu sua Câmara Municipal. Neste mesmo ano, uma comissão estatística realizava uma avaliação sobre o crescimento de Bauru e concluía que a mesma era prejudicial a Espírito Santo da Fortaleza, e conseqüentemente a Lençóis.

...município foi criado no dia 2 de abril de 1887, porém com o nome de Espírito Santo da Fortaleza, povoação perto de Agudos que crescia e tudo fazia crer que no decorrer dos anos, se transformaria em progressista cidade.

Na época, um lugarejo com a denominação de Bauru começou a se destacar e, na qualidade de Distrito de Paz de Fortaleza, acabou progredindo mais que esta. Quando nas eleições municipais de 1895 Bauru elegeu todos os seis vereadores e foi inevitável a transferência das sedes da prefeitura e da câmara para esta cidade.

Finalmente, em 1 de agosto de 1896 o governo estadual legalizou a situação criada em 7 de janeiro de 1896, mudando para Bauru o nome do município, que nesse ano de 2006, assim, está com 119 anos. (A IDADE real do nosso município, 2006, p.98).

Nota-se que Bauru, que era Bairro do então criado município de Fortaleza que, por sua vez, pertencia a Lençóis, foi considerado “ameaça” a esta última. A partir daí percebe-se que para Fortaleza a situação era ainda mais complicada, uma vez que esta não era tão grande. Portanto, a rivalidade torna-se uma constante.

Na década de 1890, a relação entre os habitantes de Fortaleza e Bauru tornou-se crítica devido a esta rivalidade, destacando-se o ano de 1893 quando da reivindicação, seguida de efetivação, de um distrito de paz na localidade de Bauru. Mais tarde, no ano de 1895 as eleições tumultuaram ainda mais a situação entre os moradores, isto porque, Bauru que possuía maior população elegeu quatro vereadores, enquanto Fortaleza apenas dois.

Em primeiro de agosto de 1896, o então presidente Manoel Ferraz de Campos Salles, determinou que o município de Espírito Santo de Fortaleza, passasse a denominar-se Bauru, mudando a sua sede para esta última povoação. Anteriormente a esta determinação do presidente, ocorreu em sessão da Câmara, o pedido de indicação para que Bauru se tornasse município, ocorrendo assim, a sua emancipação. Arrola-se a seguir parte do documento constante nas Atas da Câmara Municipal do Espírito Santo de Fortaleza, livro 3, nº. 3 de 04 de novembro de 1895, p.39 a 45, a partir da citação de Pelegrina (1996, p.50-51):

Considerando que os vereadores que compõem a Câmara Municipal de Espírito Santo da Fortaleza são todos residentes na próspera e futura povoação de Bauru;

Considerando que aquela povoação dista mais de quatro léguas da decadente vila de Fortaleza;

Considerando que por causa da distância não poderão reunir-se tão freqüentemente quanto exige os interesses municipais que lhe são conferidos pelo eleitorado;

Considerando ainda que além desse inconveniente, sobressai ainda a falta de recursos que há na despovoada Vila de Fortaleza, onde nem se quer se acha quem possa oferecer aos vereadores, em despacho de sessões, as refeições diárias;

Considerando ainda que a Vila do Espírito Santo da Fortaleza está em completa decadência e total abandono, ao passo que a futura povoação de Bauru prospera aumentando o povoado dia-a-dia;

Indico que seja elevada à Vila a povoação de Bauru, pedindo para este ato a aprovação do governo do Estado e que desde hoje se considere mudada para aquela vila a sede da municipalidade, dando-se disso conhecimento do governo do Estado. (PELEGRINA, 1996, p.50-51)

Em síntese, os argumentos para elevação de Bauru a município se referiam ao desenvolvimento da aglomeração de Bauru e a decadência de Espírito Santo da Fortaleza.

Mas foi na década de 1890, que de acordo com Gonçalves (1996) e Almeida (1996), houve um crescimento significativo do núcleo de Bauru, decorrente de grandes doações de terras

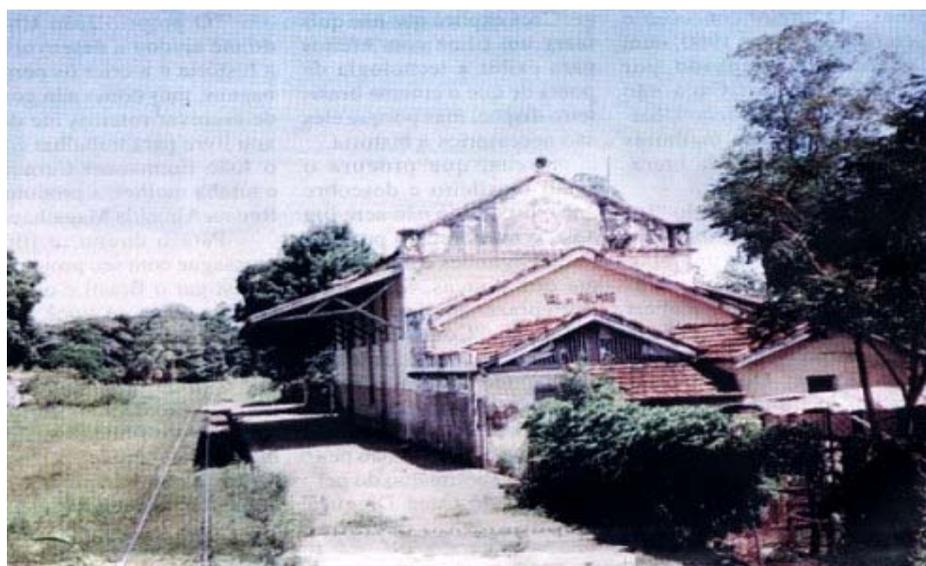
(conforme apresentado no MAPA 3) e da cultura do café, tendo como principal destaque a Fazenda Val de Palmas (FOTO 1 A e B), propriedade dos pioneiros Araújo e Azarias Leite e posteriormente do Major José Carlos Freyre de Figueiredo.

FOTO 1 A- Estação Ferroviária da Fazenda Val de Palmas



Fonte: RAMOS, 2001.

FOTO 1 B - Estação Ferroviária da Fazenda Val de Palmas



Fonte: FRONTEIRA, 2007.

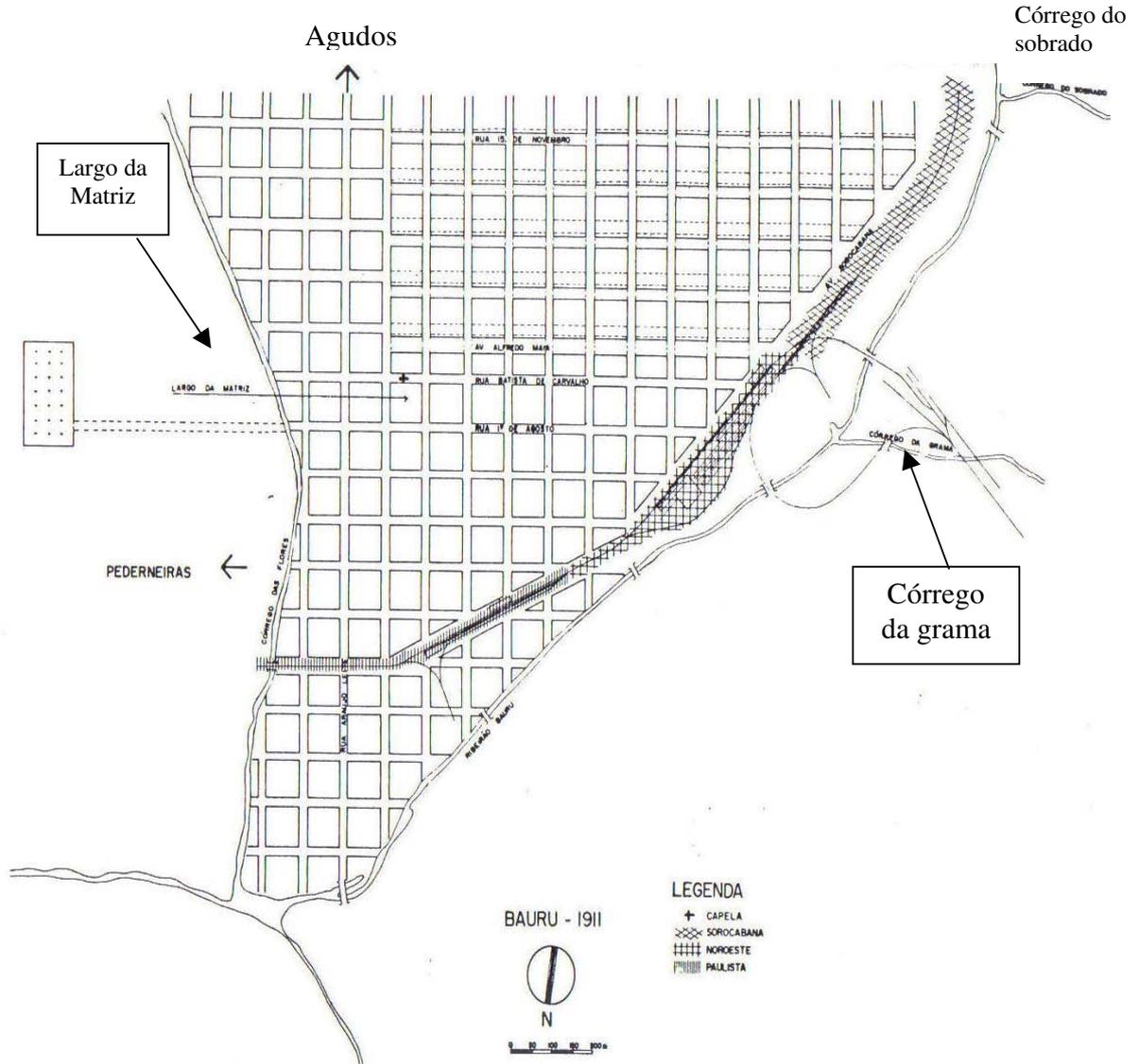
Segundo Pinto (1997), a Fazenda Val de Palmas compreendia neste período doze mil alqueires de terra, onde estavam plantados mais de doze milhões de cafeeiros. A propriedade ainda possuía cerca de trezentas e sete famílias de colonos trabalhadores e residentes na fazenda, subsidiando suas necessidades através dos recursos lá existentes, tais como: açougue, armazém, escola, farmácia, médico e inclusive energia elétrica.<sup>29</sup>

Em seguida, pelo rápido crescimento populacional, Bauru necessitou de estruturação urbana, o que exigiu certas obras de infra-estrutura pública. Assim ocorreu com o traçado urbano da cidade, seguindo o modelo quadriculado (xadrez), com a disposição das ruas paralelas. Desta forma, os terrenos foram demarcados de forma retangular, o que favorecia a sua venda, devido à facilidade para construção e aproveitamento do lote. Como esta demarcação foi feita antes da ocupação expressiva da cidade, não houve a preocupação com a produção ou instalação de elementos que funcionassem como símbolos urbanos e que se destacassem dentro da malha de quadriculas, como mostrado no MAPA 4. No entanto, no MAPA 5, que se refere ao ano 1919, pode-se notar o aumento do arruamento, inclusive já destacando a Vila Falcão.

---

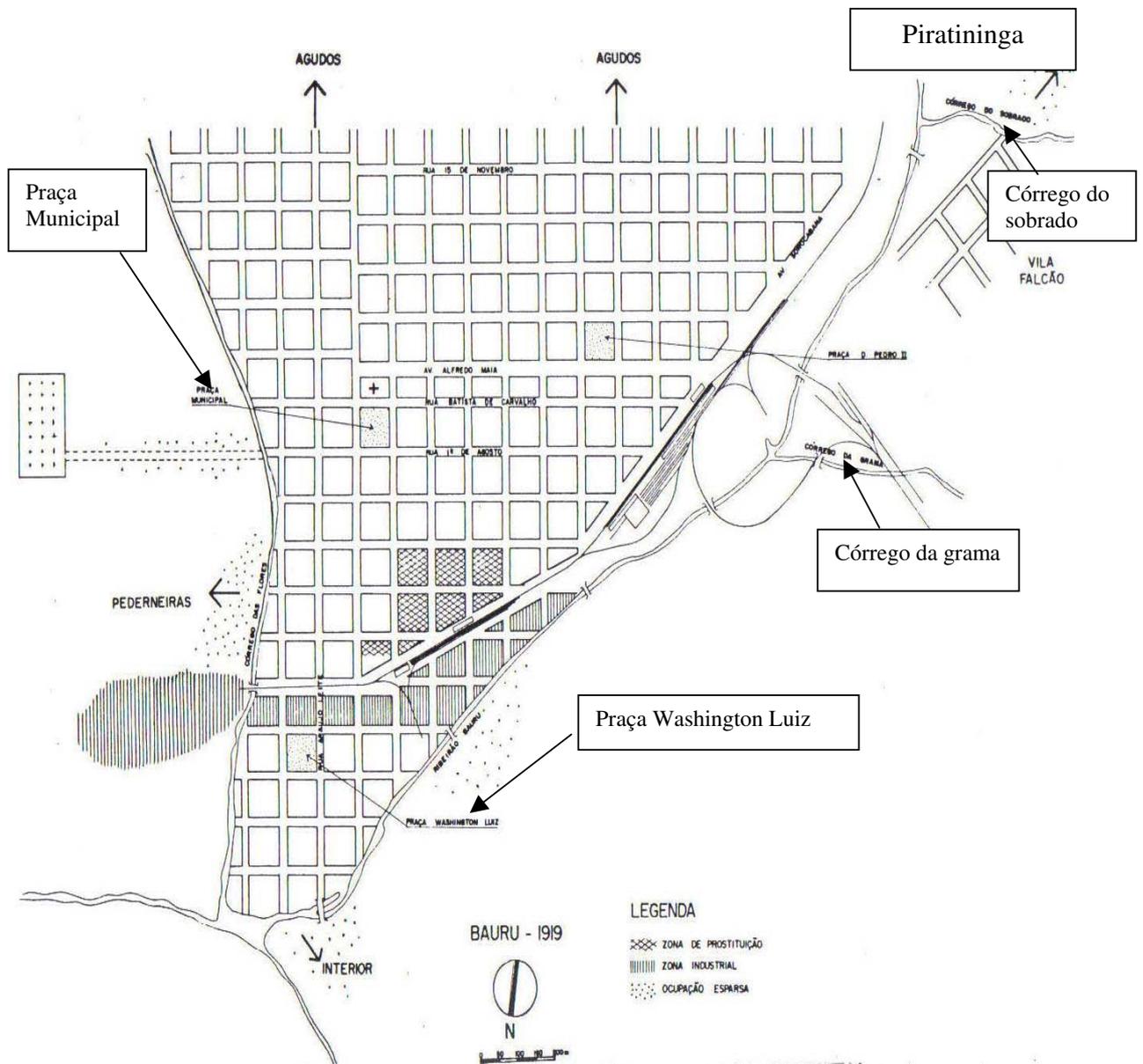
<sup>29</sup> Segundo Pacheco (2006, p.71), a Fazenda Val de Palmas, fundada pelo então coronel José Ferreira Figueiredo migrante proveniente do estado do Rio de Janeiro, foi muito expressiva em toda região, como no país devido a sua grande produção de café. Por volta do ano de 1900 teve três milhões de pés de café, sendo considerada a maior lavoura cafeeira do mundo.

MAPA 4 - Estruturação Urbana de Bauru em 1911



Fonte: Núcleo de Documentação e História. USC – Bauru

MAPA 5 - Estruturação Urbana de Bauru em 1919



Fonte: Núcleo de Documentação e História. USC – Bauru

Ainda antes da implantação oficial do traçado urbano da cidade, no mesmo ano de elevação à Município, Bauru recebeu da Câmara Municipal o nome oficial de sua primeira Rua. A estrada que seguia em direção a Fortaleza, onde se localizavam algumas casas, conhecida como Rua principal, passou a denominar-se Araújo Leite (atualmente de mesmo nome), em



Antônio Alves. Entretanto, este traçado alterou-se com a implantação das ferrovias.

Após Bauru ser considerada a sede do município, muitas desapropriações ocorreram por parte da Câmara Municipal, como mostra a FOTO 2, para a instalação de órgãos públicos como cadeia, ginásio, câmara, além da criação de algumas praças públicas como a Washington Luis, Municipal e D Pedro II , ver FOTO 3 A e B. Uma característica deste período no Brasil era a utilização de parte das praças públicas para a instalação também de prédios públicos. Em Bauru não foi diferente, como pode ser exemplificado pela Câmara Municipal, Empresa de Correios e Telégrafos e a Delegacia de Polícia, instaladas na Praça D Pedro II, como mostra a FOTO 2 e 3 B, que foi ocupada pela primeira vez em 1913 com a Cadeia Pública, significando não só a diminuição da área verde do local, como também do espaço que deveria ser destinado ao lazer da população (GHIRARDELLO, 1992).

FOTO 2 – Câmara Municipal de Bauru-SP, localizada na Praça Dom Pedro II



Fonte: Elaborado pelo autor.

FOTO 3 A- Praça Dom Pedro II



Fonte: INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO.

FOTO 3 B - Praça Dom Pedro II



Fonte: INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO

Ainda com relação às praças públicas, um fato que ocasionou grande polêmica no município refere-se à atual Praça Rui Barbosa, ver FOTO 4 A e B , antigo Jardim ou Praça Municipal, por estar localizado naquele período, na direção do novo eixo de crescimento comercial, na Rua Batista de Carvalho, ver FOTO 5.

FOTO 4 A – Praça Rui Barbosa em 1937



Fonte: INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO.

FOTO 4 B – Praça Rui Barbosa em 1937



Fonte: INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO.

FOTO 5 – Rua Batista de Carvalho em 1937.



Fonte: INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO.

Ocorre que nesta praça, segundo Pelegrina (1977), encontrava-se a Capela da cidade, tendo sido sugerida a sua demolição e a construção de uma nova igreja em terreno menos central. Isto porque o Poder Público intencionava criar uma nova praça, desbloqueando a obstrução à rua comercial causada pela capela. A igreja, todavia, não aceitou tal “ousadia”, mas por fim, em 1913, demoliu-se a capela, o que causou diversas retaliações a Bauru por parte da Igreja. Comenta-se, inclusive, que a cidade foi “excomungada” pelo bispo de Botucatu, uma vez que a paróquia pertencia àquela diocese. Na mesma praça, entretanto em local menos centralizado, foi construída a antiga Matriz do Divino, que também foi demolida, passados quarenta anos, ocorrendo em seguida a construção da Catedral do Divino Espírito Santo, ver FOTO 6, existente até hoje.

FOTO 6 – Catedral do Divino Espírito Santo



Fonte: BAURU CLASSIFICADOS, 2007.

Retornando à questão da implantação do traçado urbano da cidade, observa-se a carência de avenidas ou eixos principais, além de praças públicas, assim como não se privilegiou nenhum ponto específico ou peculiaridade do sítio urbano. Nesta perspectiva a cidade foi estruturada de modo padronizado, sem “personalidade”, explicitando uma “monotonia urbana” como Ghirardello (1992) refere-se:

Em parte a inexistência desses importantes elementos urbanos, pode ser explicada pela ausência de identidade da cidade, não havia ainda qualquer ponto focal a se destacar, nem mesmo de caráter natural como um grande vale, lagos, rios caudalosos, cascatas ou florestas. A cidade parece ter sido criada sem peculiaridade, pois mesmo a ocupação humana mal tinha começado, e seu sítio natural não contava com algo especial a se ressaltar. Nestes casos o traçado em grade serviu muito bem para criação dessas novas cidades do oeste, que ao contrário da maioria das cidades brasileiras, tinha seu arruamento definido antes mesmo de sua ocupação. De certa forma, essas novas cidades sofrerão pela falta da naturalidade espontânea das antigas cidades coloniais, sem serem

necessariamente “cidades planejadas” como Belo Horizonte, Goiânia ou Brasília. Ficarão em uma terceira categoria onde se destacarão pela falta de personalidade própria e pela monotonia urbana. (GHIRARDELLO, 1992, p. 56)

Com a chegada da notícia da implantação da ferrovia em Bauru, uma grande quantidade de famílias a procura de emprego instalou-se no município. Tal fato propiciou o crescimento da especulação imobiliária. Essas famílias se instalavam em moradias precárias e foram responsáveis pelo rápido crescimento do sítio urbano. Entretanto, cabe destacar que não somente a chegada da ferrovia ao município, mas também o desenvolvimento da cafeicultura veio favorecer a migração e a fixação dessas novas famílias.

QUADRO 1 – População Urbana de Bauru na Primeira Metade do Século XX.

<b>Ano</b>	<b>Número de Habitantes</b>
1905	600
1910	3.000 (1)
1915	5000 (2)
1920	15.000
1925	18.500 (1)
1930	22.000 (3)
1935	27.945 (1)
1940	33.891 (4)

(1) Estimativa

(2) Anuário Estatístico – Diário da Noroeste 01/08/1930

(3) Correio da Noroeste 05/04/1929

(4) Sinopse Estatística do Município de Bauru – 1953

Fonte: GHIRARDELLO, 1992, p.137

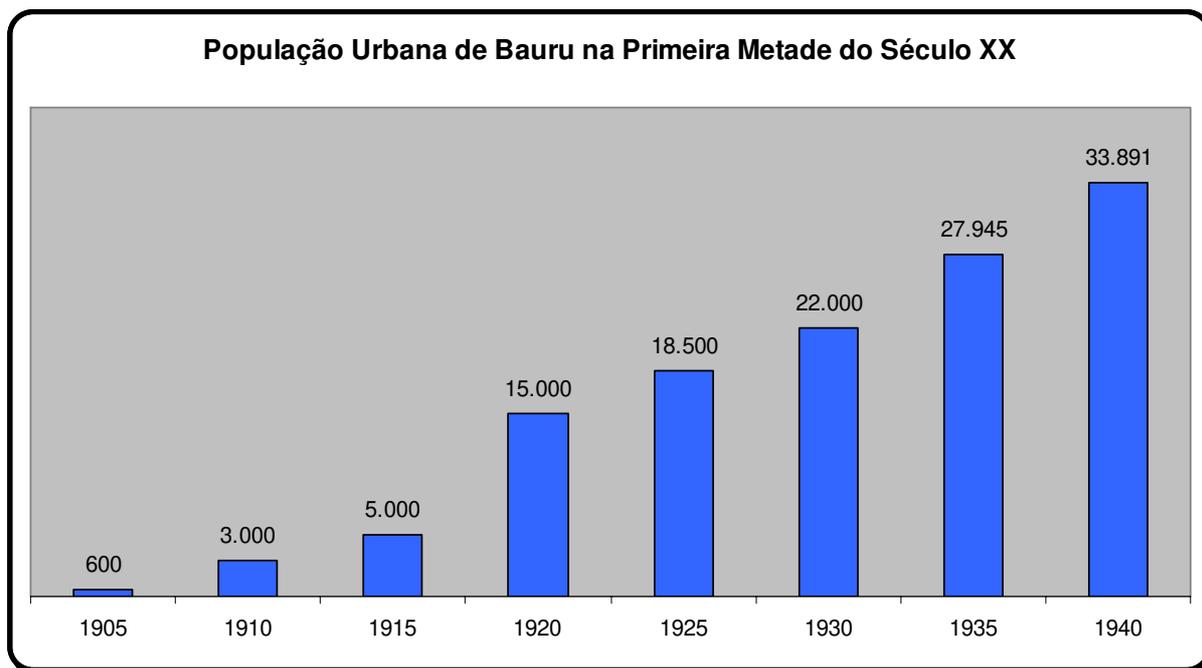


GRÁFICO 1: População Urbana de Bauru na Primeira Metade do Século XX

Fonte: GHIRARDELLO, 1992, p.137 e elaborado pelo autor.

Através do QUADRO 1 e do GRÁFICO 1, identifica-se o considerável aumento da população urbana, principalmente entre os anos de 1905 e 1910, quando este número aumentou cinco vezes. Este aumento está relacionado à instalação das ferrovias na cidade de Bauru. No período compreendido entre os anos de 1915 e 1920 observa-se crescimento menor que o anterior, mas também em escala significativa, considerando-se que a população triplicou. Este aumento está em parte vinculado à transferência para Bauru da sede da Cia. Noroeste, por volta do ano de 1919, o que trouxe para a cidade grande número de funcionários vindos da cidade do Rio de Janeiro. Cabe destacar, que a base da população que formou a cidade de Bauru é proveniente dos Estados de: Minas Gerais e Rio de Janeiro, além dos imigrantes europeus.

Anteriormente, já ocorrera um fluxo migratório interno de mineiros e fluminenses, como também externo com imigrantes árabes, portugueses, espanhóis, italianos e japoneses. Estes fluxos já tinham se iniciado antes da instalação da sede da ferrovia na cidade, isto é nas décadas de 1850 a 1890 no caso da imigração interna e principalmente a partir de 1890 no caso da

imigração externa, que se intensificou a partir do final da escravidão.<sup>31</sup>

Comprovadamente, no início da história de Bauru, a partir da década de 1850 até 1890, se deu a migração interna. Os fluminenses e mineiros foram os primeiros desbravadores. Com a liberação dos escravos, a partir de 1890, começaram a chegar os italianos, espanhóis, portugueses, japoneses e sírio-libaneses, em sua maioria.

(...) Em geral, os migrantes eram atraídos pela fecundidade das terras bauruenses, principalmente vindos de Minas Gerais e Rio de Janeiro, em busca de colonização.

(...) Os primeiros imigrantes vieram logo após a proclamação da República, em 1899. Com a abolição da escravatura e a conseqüente carência de mão-de-obra, o Brasil abriu as portas para a imigração e o fez com a apresentação de cartas de chamada a países diversos para que os imigrantes viessem trabalhar na lavoura de café.

(...) Espanhóis, italianos e japoneses chegam às fazendas bauruenses para trabalhar na agricultura, enquanto portugueses e libaneses se aventuram pelas atividades comerciais e de prestação serviços. (PACHECO, 2006, p.71).

Portanto, a cidade de Bauru teve em sua formação a presença de imigrantes nacionais e estrangeiros que se dirigiam para a cidade buscando trabalho. No caso dos mineiros e fluminenses sua contribuição se deu na área agrícola, como também na construção da ferrovia. Já no caso dos imigrantes estrangeiros de diferentes nacionalidades como os espanhóis, os italianos e japoneses os mesmos se ocuparam da agricultura do café, enquanto outros, como portugueses e os árabes foram os que iniciaram as atividades comerciais na cidade.

Entretanto não há registros sobre a quantidade, ou percentual de imigrantes que se fixaram em Bauru, exceto a indicação de que foram muitos e na maioria constituídos por mineiros e por fluminenses como já mencionado. Assim, referente aos grupos que colaboraram na formação da cidade de Bauru tem-se os dados a seguir.

---

<sup>31</sup> O fenômeno migratório corresponde tanto à saída (emigração) quanto à entrada (imigração) de pessoas. Ambas podem ser interna (dentro das fronteiras do país) como também externa (para ou do exterior). Para maiores informações ver: SANTOS, Regina Célia B. dos. **Osasco: migrações, condições de vida e apropriação do espaço**. São Paulo, 1983, 138 p.; Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade de São Paulo, USP, Brasil.

QUADRO 2 – Migrantes vindos para Bauru.

Nacionalidades	Porcentual
Paulistas e outros brasileiros	85,70%
Italianos	4,20%
Espanhóis	4,20%
Japoneses	1,00%
Outros	1,80%

Fonte: PINHEIRO, 1928.

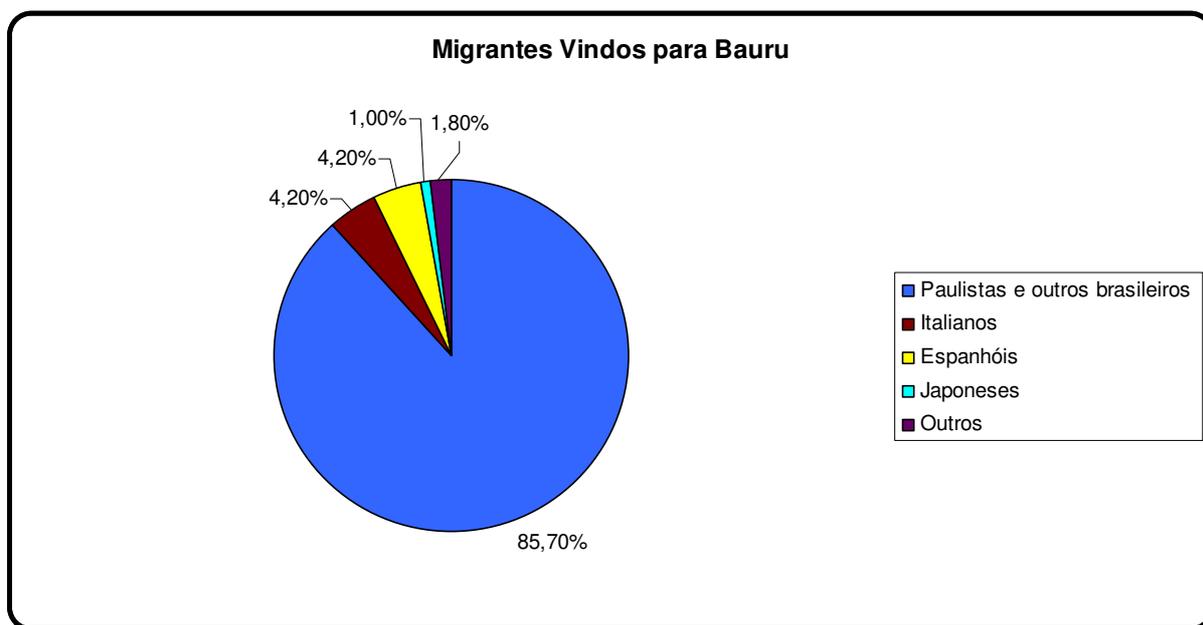


GRÁFICO 2 – Migrantes Vindos para Bauru

Fonte: PINHEIRO, 1928 e elaborado pelo autor.

De acordo com o QUADRO 2 e GRÁFICO 2, nota-se que o percentual de espanhóis e italianos é o mesmo, ou seja, 4,2%. A maioria veio para trabalhar nas lavouras de café, nas inúmeras fazendas da região.

Em percentual menos expressivo aparecem os japoneses (1,0%). São os responsáveis pelo desenvolvimento da fruticultura, principalmente pelos cultivos de melancia, abacaxi e abacate no solo arenoso de Bauru, descoberto pelos japoneses para este fim.

Quanto aos 1,8% referente aos “outros”, incluem-se os imigrantes vindos do Oriente Médio (árabes, turcos e libaneses), que se concentraram no centro da cidade de Bauru,

principalmente na Rua Batista de Carvalho, dedicando-se especialmente ao comércio de tecidos.

Mas muito além da quantidade desses imigrantes que chegaram a Bauru, é necessário destacar a contribuição qualitativa destes grupos étnicos, trabalhando na agricultura, comércio ou até mesmo na indústria ou ferrovia, e que chegaram na cidade acalentando o sonho de adquirir terras, ou seja, de prosperidade e colaboraram muito na evolução da cidade, inclusive em sua estruturação urbana.

Os portugueses, que fundaram o bairro Jardim Estoril, ver na FIGURA 5, dentre as inúmeras contribuições, fundaram no ano de 1914 a Sociedade Beneficente Portuguesa de Bauru, Hospital que atualmente desempenha papel importante na área da saúde na cidade.

Os japoneses concentraram-se inicialmente no bairro Independência, ver na FIGURA 5, onde inclusive eram comuns construções com arquitetura que lembrava seu país de origem. O Templo Tenrikyo (FOTO 7), é referência da cultura nipônica na cidade.

FIGURA 5 – Jardim Estoril e Vila Independência



Fonte: GOOGLE MAPS, 24 set. 2007.

FOTO 7 – Templo Tenrikyo



Fonte: FÉRIAS TUR.BR, 2007.

Os italianos e seus descendentes se destacam ainda hoje no ramo da hotelaria e construção civil, difundiram a sua cultura principalmente através da gastronomia. Fundaram a Sociedade Italiana “Dante *Alighieri*”, isto no ano de 1906, que ainda hoje realiza atividades para perpetuar a cultura italiana na cidade.

Portanto, os imigrantes foram essenciais para formação da cidade de Bauru e suas influências podem ainda ser notadas em diferentes setores da cidade. Mas sem dúvida a ferrovia é elemento chave para se compreender a origem da evolução urbana da cidade de Bauru.

A chegada das ferrovias, ver FOTO 8 A e B, 9 e 10, era momento de satisfação e comemoração por toda a cidade, devido aos empregos proporcionados pela construção das mesmas, como também pelo desenvolvimento gerado em outros setores da economia, como o do comércio, por exemplo. Inicialmente chegou a E.F. Sorocabana, posteriormente a E.F. Noroeste do Brasil – NOB e por fim a E.F. Paulista.

Certo dia recebeu o povoado a visita de técnicos da Estrada de Ferro Sorocabana, os quais vieram concluir trabalhos em torno das futuras instalações em nossa cidade, pois os trilhos que já estavam bem perto, ou seja, em Conceição, vindos de Botucatu, iriam permitir a ligação com São Paulo, iniciativa essa que daria impulso ainda maior a Bauru. (...).

Depois de marchas e contra-marchas, finalmente teve início a construção da E.F. Noroeste do Brasil que, a partir de Bauru, iria proporcionar a decantada ligação por ferrovia entre os Oceanos Atlântico e Pacífico, pois ela chegaria até a fronteira com a Bolívia. Deste país a viagem continuaria até o Chile (Oceano Pacífico). Do ramal de Ponta Porá, a NOB possibilitava o acesso ao Paraguai. (...).

Finalmente em 18 de fevereiro de 1910 era a vez da Cia. Paulista de Estradas de Ferro atingir Bauru, (...) Desta maneira, por outra região os bauruenses poderiam viajar a São Paulo, passando por Pederneiras, Jaú, Itirapina (na qual acontecia a baldeação para a linha tronco), Limeira, Campinas, Jundiaí. (...). (E O TREM chegou, 2006, p.101)

FOTO 8 A- A Estação Ferroviária, localizada na Praça Machado de Melo (antiga)



Fonte: Os Frutos da Terra Bauru 1896-1988

FOTO 8 B - A Estação Ferroviária, localizada na Praça Machado de Melo (atual)



Fonte: GIESBRECHT, 1999.

FOTO 9 – Pátio Ferroviário



Fonte: ADRIANO, 2006

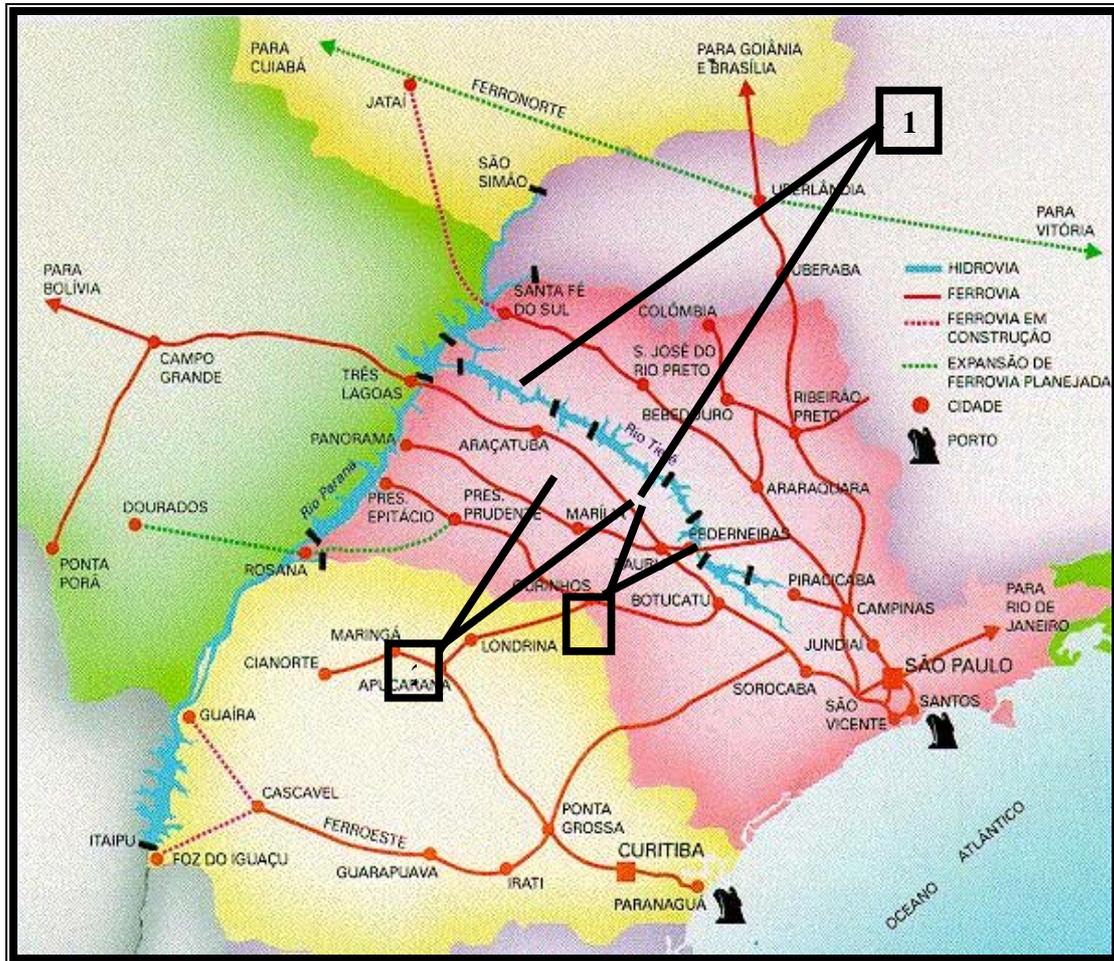
FOTO 10 – Composição Puxada por uma Locomotiva Saindo da Estação Ferroviária de Bauru no século Passado



Fonte: Os Frutos da Terra Bauru 1896-1988

Assim, as três ferrovias, ver FIGURA 6, passam a ser o referencial de desenvolvimento para a cidade. Muitas de suas características econômicas estavam atreladas às mesmas, uma vez que a cidade torna-se local de passagem, ou seja, de fluxo constante de pessoas, como de produtos.

FIGURA 6 – As Três Ferrovias



Legenda

- 1 – NOB – Noroeste do Brasil, atual Novoeste;
- 2 – E.F. Paulista, atual Ferrobau;
- 3 – E.F. Sorocabana, atual Ferrobau.

Fonte: PEDERNEIRAS, 2007.

Apontado por Bastos (1994) como o grande propulsor do desenvolvimento da cidade de Bauru, as ferrovias chegam ao município no início do século XX. Primeiramente chega a Bauru a EFS – Estrada de Ferro Sorocabana - vinda do município de Botucatu, isto em 1905. A Sorocabana privatizada no ano de 1999 atualmente chama-se Ferrovias Bandeirantes S.A. – FERROBAN, como mostrado na FIGURA 7.

Também no ano de 1905, com vistas a alcançar o Estado do Mato Grosso e posteriormente a Bolívia, iniciou-se a construção da NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ver FOTO 11, que partia de Bauru com 1.600 km em direção às fronteiras com a Bolívia e com o Paraguai. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil ainda contava com 300 km de ramal até Ponta Porã, no estado do Mato Grosso do Sul. Mas no ano de 1996, a Noroeste foi privatizada e passou a ser denominada Ferrovia Novoeste S.A. – NOVOESTE.

FIGURA 7 – FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A.



Fonte: FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A., 2007.

### FOTO 11 – Construção da Primeira Estrada de Ferro em Bauru



Fonte: Os Frutos da Terra Bauru 1896-1988

Mas ainda faltava uma outra ferrovia para totalizar as três que comporiam a malha ferroviária do município de Bauru. Mais adiante no ano de 1910, chega a Bauru a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que completou o entroncamento ferroviário, sendo também privatizada no ano de 1998. Atualmente faz parte também das Ferrovias Bandeirantes S.A. – FERROBAN.<sup>32</sup>

Especificamente no caso da Noroeste sua importância adivinha do propósito de interiorização para o oeste, buscando novas terras em áreas que até então praticamente não tinham ligação com os maiores centros urbanos, como São Paulo e principalmente com o porto da cidade de Santos. A sua importância também está relacionada ao surgimento e fundação de diversas cidades no noroeste paulista, rumo ao Estado do Mato Grosso e Bolívia. Por este motivo

---

<sup>32</sup> Para melhor compreensão sobre a questão das ferrovias bauruenses segue a seguinte explicação: Conforme o site <http://www.brasilferrovias.com.br/>. No ano de 1971, o governo do Estado de São Paulo, criou a FEPASA – Ferrovia Paulista S.A., que compreendeu a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana, Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Estradas de Ferro Araraquense e a Estrada de Ferro São Paulo. No entanto, a falta de investimentos e outros fatores levaram a redução de transportes pela FEPASA e conseqüentemente sua inviabilidade. Diante disto no ano de 1998, a FEPASA foi transferida para o governo federal através da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. As Estradas de Ferro da antiga FEPASA passaram a constituir a malha paulista da RFFSA que em seguida entraram no processo de desestatização do governo federal. No ano de 1998 a FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A., adquiriu a antiga FEPASA e inicia as suas operações no ano de 1999. No caso da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que pertencia a RFFSA, foi privatizada pela NOVOESTE, e atualmente está integrando a Brasil Ferrovias S.A. juntamente com a FERRONORTE E FERROBAN, isto desde 2002. No ano de 2005 houve reestruturação da Companhia Brasil Ferrovias e a partir desta criou-se a Brasil Ferrovias (FERRONORTE e FERROBAN) e a Novoeste Brasil (parte da FERROBAN e a NOVOESTE). No entanto, conforme Barbosa (2006) a Brasil Ferrovias foi incorporada no ano de 2006 pela América Latina Logística ALL – numa transação de R\$ 1 bilhão, e que favoreceu que esta empresa se consolide como a maior operadora logística ferroviária da América Latina. Ferrari (2006-B), também contribui ao afirmar que as duas empresas ferroviárias que operam em Bauru, Novoeste e Brasil Ferrovias são controladas atualmente pela ALL – América Latina Logística e ainda que esta empresa possui em Bauru 134 funcionários em contra partida aos 3.220 da época das ferrovias Noroeste, Sorocabana e Paulista.

é considerada a **verdadeira estrada de penetração**, contribuindo para a expansão da frente pioneira.

Como produto deste processo de interiorização, a ferrovia fazia eclodir novas aglomerações, vilas, cidades que iam surgindo junto das estações de trem e ao longo da linha férrea, formando um encadeamento de cidades com íntima relação – dependência com a ferrovia.

A prosperidade destas vilas e cidades provocava também o aumento populacional. Ao longo da ferrovia Noroeste do Brasil, partindo de Bauru, surgiam aglomerações de diferentes tamanhos, tendo como referência o número de habitantes.

Estas cidades estavam diretamente relacionadas a Bauru, que se transformava em função da expansão da malha ferroviária formada pela Noroeste, Paulista e Sorocabana.

Como já se observara por toda parte, no Brasil e em outros países, o aumento da população foi mais considerável nas vilas que se criaram ao longo da linha, nos nós principais das vias férreas, nas bifurcações como em Araçatuba, no Estado de São Paulo, ou em Campo Grande, em Mato Grosso e nos cruzamentos de caminhos de ferro, como em Bauru, (...) As cidades que se encadeiam como os elos de uma corrente, ao longo da Noroeste, e a faixa alongada de densidade demográfica, incidente com leito da estrada, na sua linha-tronco e em seus ramais e variantes, provam mais uma vez o extraordinário poder atrativo e expansivo da estrada de ferro. Cada cidade que aí se formou, aquém ou além das barrancas do Paraná, tornou-se, num grau de intensidade variável com a distância em que se acha de Bauru, um núcleo de lavouras, de currais, e de campos de criação. Em torno das gares não somente é mais fortemente grupada a população, como para as cidades servidas de estações é que passaram a convergir as rodovias e nelas, mais tarde, com o desenvolvimento e os progressos da aviação, se estabeleceram campos e aeródromos, com os quais a navegação aérea, civil e militar, pelas suas instalações de infra-estrutura, contribuiu para estimular a obra de povoamento iniciada, havia 25 anos, pela primeira estrada de ferro. Que a Noroeste foi o mais importante fator de desbravamento e colonização dos sertões de Bauru e do território de Mato Grosso, como do desenvolvimento da riqueza do oeste do país, bastariam, para prová-lo, os progressos extraordinários que tiveram antigos arraiais sonolentos

que despertaram e entraram em progressão ativa, ou vilarejos inquietos fundados ao longo dos trilhos. No trecho paulista em que a estrada conquistou para a lavoura do café um campo de ação, novo e incomensurável, é Bauru que nascia na boca do sertão (...) (AZEVEDO, s/d, p. 93).

Destaca-se que a dependência destas cidades com relação à ferrovia tornou-se um problema na medida em que a política nacional dos transportes passa a privilegiar o modal rodoviário. A partir deste momento, a ferrovia entra em declínio, o que vai também se refletir no ritmo de desenvolvimento de inúmeras cidades. A importância da ferrovia, em especial, a Noroeste do Brasil, para a cidade de Bauru (*boca do sertão*), e todo um conjunto de outras cidades foi grande, entretanto, a rodovia trouxe uma nova fase.

Para Leme (1992a), a chegada da ferrovia transformou Bauru em *porta de entrada do sertão*, com a ferrovia Noroeste avançando sertão a dentro e favorecendo os investimentos na agricultura do café, como também seguiu propiciando a fundação de diversas aglomerações urbanas como: Lins, Pirajuí, Promissão, Penápolis, Cafelândia, além de outras no Estado do Mato Grosso do Sul.

As ferrovias, como a Sorocabana e a Paulista, seguiam em direção das plantações de café, ou seja, dando suporte a esta cultura. Assim, a frente cafeeira favorecia a expansão ferroviária. Todavia, no caso da NOB – Noroeste, a sua implantação objetivava a interiorização, isto é, alcançar a fronteira do Brasil, portanto, não visava primeiramente a cafeicultura. Portanto, no caso desta ferrovia ocorreu o contrário das outras.

A própria história da cidade de Bauru é a história das ferrovias, sendo estas as responsáveis pelo desenvolvimento da cidade. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) foi instalada por razões estratégicas para criar maior contato com o estado do Mato Grosso e possivelmente chegar até o Oceano Pacífico. Portanto, a NOB se diferenciava em parte das outras estradas de ferro, como a Sorocabana, que tinha estritamente função de escoar a produção de café do estado de São Paulo. (FERRARI, 2006a).

Deste modo, no período do auge e decadência do café (1920 e 1930), teve início o processo de formação e emancipação de vários distritos, principalmente ao longo dos trilhos da Noroeste, sendo assim Bauru passa a ser referência para esses novos distritos e cidades que surgem rumo à Noroeste. Nesta perspectiva, Bauru passa a se caracterizar como prestadora de

serviços para essas novas cidades, através da concentração de órgãos públicos, armazéns entre outros, o que refletia em seu desenvolvimento.

A capital da terra branca era, já em 1923, bem diferente da ‘cidadezinha feia e triste’ (...) O café invadira as vastidões virgens da Noroeste. Bauru ficou sendo pivô dessa avalanche. Surgiam as cidades como cogumelos, da noite para o dia. O dinheiro rodava fácil, sem medida. E tudo convergia em Bauru, ponto obrigatório de partida e de retorno.

A cidade, porém como todas as aglomerações improvisadas, não apresentavam o conforto de hoje. Havia, por exemplo, somente duas Ruas calçadas; o resto era um areião medonho. (MATTOS, 1986, p.139)

Na década de 1930, Bauru começou a destacar-se na região, pois, a cidade que já era considerada prestadora de serviços devido à concentração de armazéns, de órgãos públicos e instituições financeiras, passou a beneficiar a produção de algodão da região, o que possibilitou o investimento do município na área urbana<sup>33</sup>.

Especificamente no caso de Bauru, as três ferrovias proporcionaram à cidade características que permaneceram até os dias atuais, qual seja a de concentrar suas atividades econômicas no comércio e prestação de serviços. O desenvolvimento do município pode ser explicado por esses fatores. O entroncamento ferroviário possibilitou a projeção da cidade, polarizando a região através também da cultura do café, seguida da cultura do algodão, embora em menor proporção.

---

<sup>33</sup> Devido à cultura do algodão, foram instaladas na cidade duas empresas internacionais, a Anderson Clayton e a SANBRA (atual BUNGE), que utilizavam matérias primas da produção agrícola regional, produzindo principalmente óleos de caroço de algodão e também amendoim e mamona. Atualmente, a matéria prima mais utilizada por essas empresas é a soja, o que ocasiona periodicamente fortes odores, decorrente do refinamento dos grãos. Esses odores tornam-se mais facilmente identificados pela população devido a antiga SANBRA estar totalmente envolvida pela malha urbana, estando compreendida pela região da Vila Independência a menos de 5 (cinco) km. do centro da cidade. Já a Anderson Clayton, não existe mais, e em seu local altamente valorizado foi construído o condomínio vertical “Vila Inglesa”, por situar-se em valorizado ponto da cidade.

Sendo assim, conclui-se que a frente cafeeira e a expansão ferroviária foram fatores decisivos para o surgimento e desenvolvimento de Bauru, assim como de vários outros municípios da região, inclusive refletindo no desenvolvimento da malha urbana e de toda a sua evolução, como será visto adiante.

#### 4.2 A Evolução Urbana e a Perspectiva de Centralidades

Ainda no início do crescimento urbano de Bauru, no final do século XIX, o seu desenvolvimento ocorreu no sentido norte-sul, tendo como referência a antiga estrada que ligava Fortaleza à Avanhandava e ao interior, passando por Bauru, sendo que atualmente esta estrada chama-se Rua Araújo Leite.

No entanto, com a chegada das ferrovias, na primeira década do século XX, instaladas junto aos fundos de vale no sentido leste-oeste, o crescimento da cidade passa a associar-se à disposição das mesmas e de suas instalações. Esta associação é mais forte em relação à Noroeste, comparativamente com as outras duas.

Portanto, a partir desse momento, o crescimento urbano muda de eixo. O traçado urbano é alterado com a implantação das linhas férreas e de todo equipamento ferroviário.

A entrada das ferrovias no município de Bauru fez com que houvesse uma pequena transformação na malha urbana existente na cidade. As alterações necessárias foram realizadas sem resistência, até mesmo porque havia apoio político para essas mudanças.

Conforme Ghirardello (1992), houve a alteração do traçado urbano da cidade, com a instalação dos trilhos e também das oficinas, de modo que obstruíram importantes ruas centrais. No caso das oficinas, os terrenos utilizados para as suas instalações, como também para as estações, foram em parte desapropriados e outra pequena parte, foram adquiridos pela própria ferrovia.

Vale destacar que as ferrovias e seus equipamentos estão localizados em áreas de várzea sujeitas às inundações. Portanto, as características de ocupação do sítio urbano estão associadas às barreiras naturais, que contribuem para a valorização ou a desvalorização de locais com determinadas características. Assim, lugares mais desvalorizados, inclusive por ficarem desocupados, são reservados para algumas atividades econômicas ou de prestação de serviços que exigem grandes áreas para as suas instalações, ou como local de moradia para a população mais

pobre e, também, para a localização de outras atividades consideradas menos “nobres” ou “condenáveis” considerando-se os padrões morais e de comportamento vigentes.

Na área da várzea, isto é, na parte baixa da cidade ocupada pelas ferrovias, estava presente o comércio, mas também foram instaladas neste setor várias casas de meretrício, conhecido como sendo a *zona de prostituição* da cidade de Bauru, semelhante ao que ocorre em todas as demais cidades. A “parte baixa” da cidade é segregada da “parte alta”, refletindo valores sociais e morais. Nestes termos, decorreu a caracterização da parte baixa (próxima às ferrovias e às várzeas) como menos favorecida em relação à Rua Batista de Carvalho, onde localizavam as “casas de famílias” e de padrão sócio-econômico elevado, como é relatado a seguir:

O largo das estações e das vias férreas, próximo aos córregos e, portanto, numa área geográfica mais baixa, sujeita às inundações ocasionais pelas chuvas, era conhecida pela população como a parte ‘baixa’ da cidade – uma primeira representação da hierarquia do espaço urbano; em contraposição àquela considerada como parte ‘alta’, a região imediatamente acima da Rua Batista de Carvalho – mais tarde denominada como bairro ‘Altos da Cidade’. (PINTO, 1997, p.70).

Mas a instalação e o funcionamento das ferrovias provocaram uma nova definição de localizações, de modo que o centro comercial também mudou seu eixo de direção, passando então para o sentido leste/oeste (Rua Batista de Carvalho).

Neste sentido, a atual Rua Araújo Leite, antiga estrada de ligação entre Espírito Santo da Fortaleza e Avandava (oeste), era a rua mais importante de Bauru e por isso o comércio como também residências de família tradicionais concentrou-se nela. Mas, com a chegada da ferrovia houve a necessidade de hotéis, de estabelecimentos comerciais e de serviços, próximos da Estação Ferroviária, pois a concentração e circulação de pessoas eram grandes, o que ocasionou a mudança do comércio da antiga estrada para a Rua Batista de Carvalho. Aliás, o fluxo de pessoas, principalmente trabalhadores da Rua Araújo Leite até as oficinas da ferrovia também favoreceu que neste percurso fosse iniciando uma nova aglomeração de comércio que se constituiria na via com maior número de comércio. Nesta perspectiva a Rua Batista de Carvalho, ver na FIGURA 8 e FOTO 12, atual Calçada (FOTO 13), passou a concentrar o comércio e

residências de famílias importantes.

Antes da chegada das ferrovias, o florescente município de Bauru tinha a Araújo Leite como a sua mais importante via pública, um misto de rua residencial e comercial. A movimentação era grande e lá funcionavam as melhores casas de comércio, inclusive dois hotéis: o Dix e o Vianello.

Mas a partir da presença das estradas de ferro, principalmente no que diz respeito a E.F. Noroeste do Brasil que estava em construção, diariamente da Araújo Leite saíam grupos de pessoas que iam trabalhar na ferrovia. Para tanto, passaram elas a fazer o trajeto por um caminho de terra até o canteiro de obras da Noroeste do Brasil. Começaram então a surgir pequenas firmas que vendiam roupas, alimentos e os mais diferentes tipos de mercadorias de consumo, as quais provocaram a transformação daquele percurso em uma autêntica rua comercial que no futuro recebeu a denominação de Batista de Carvalho, uma homenagem ao inesquecível pioneiro. (HILÁRIO, 2006a, p.92)

FOTO 12 – Rua Batista de Carvalho, em 1937 - atual Calçadão



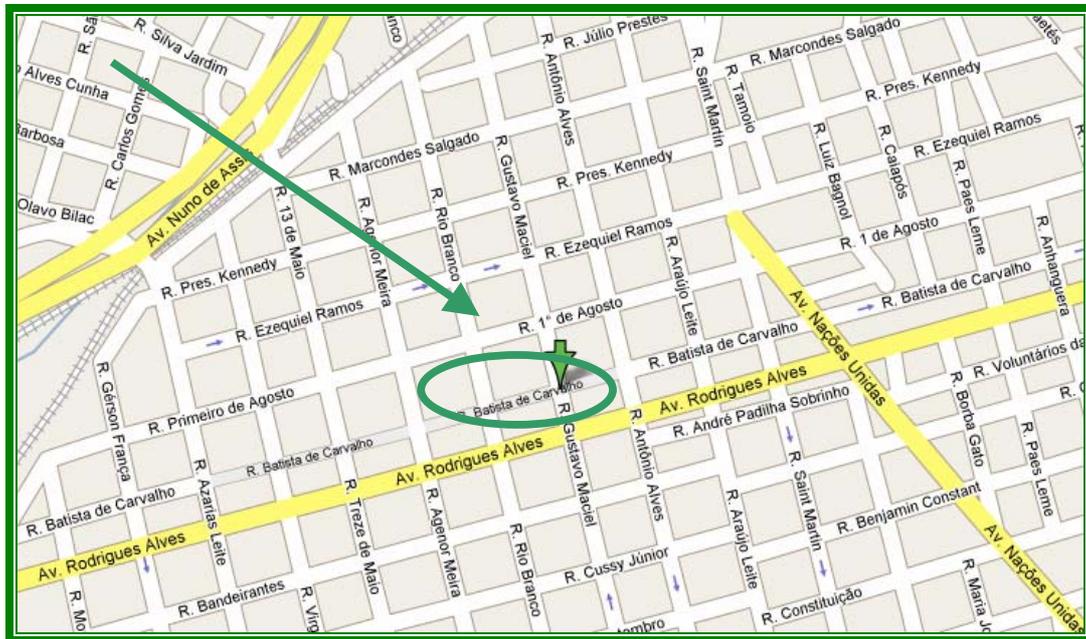
Fonte: INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO.

FOTO 13 – Calçadão da Rua Batista de Carvalho em 2007.



Fonte: ADRIANO, 2006

FIGURA 8 – Rua Batista de Carvalho – Calçadão



Fonte: GOOGLE MAPS, 24 set. 2007.

Assim, a Rua Batista de Carvalho surge como referência não somente para a cidade de Bauru, mas para toda a região como centro do comércio dos mais diferentes produtos, atendendo assim aos moradores da cidade, como também aos viajantes ou moradores de cidades vizinhas. Essa rua tornou-se referência tão expressiva do comércio bauruense que era comum na região considerar o seu nome como verbo: as pessoas que iam até o centro da cidade realizar compras diziam que iam “*batistar*”.

Paralela a Batista de Carvalho, e também tendo início na Estação Ferroviária, estava a Rua Primeiro de Agosto (como mostrado na FIGURA 8) que, juntamente com a Rua Batista de Carvalho, passou a concentrar grande número de estabelecimentos comerciais. As duas ruas tiveram como fator positivo, justamente, a ligação direta com o local onde construíram a Estação Ferroviária, isto porque o fluxo de pessoas, em especial viajantes, favoreceu o desenvolvimento e concentração do comércio nessas ruas.

Devido ao entroncamento ferroviário, muitos viajantes que necessitavam realizar “baldeação” na Estação Ferroviária de Bauru, passavam muitas horas do dia no local e imediações, ou até mesmo pernoitavam na cidade. Decorrente disso, as Ruas Batista de Carvalho e Primeiro de Agosto, ambas iniciando junto à Estação, passaram a concentrar grande número de hotéis, que ofereciam os seus serviços aos viajantes.

Ainda decorrente deste fluxo de viajantes, o comércio local concentrou-se nas proximidades da Estação. Na grande maioria das vezes os comerciantes ali instalados eram de origem árabe e viviam em casas assobradadas, com as famílias residindo no piso superior, e lojas no térreo.

#### 4.2.1 O Centro

A ferrovia também influenciou o comércio em Bauru, contribuindo para o seu desenvolvimento, isso porque a grande maioria dos comerciantes da época era imigrante que chegaram com os trens. Além disto, a origem do comércio, ainda antes das primeiras lojas, era realizado por mascates de origem árabe que percorriam a cidade oferecendo suas mercadorias.

No ano de 1905, com a chegada da estação ferroviária em Bauru, a cidade

começou a crescer numa velocidade impressionante. Muitas pessoas passaram a vir em busca de empregos na região que começava a prosperar. Conseqüentemente, começaram a surgir os primeiros mascates, atualmente conhecidos como vendedores ambulantes. Nos tempos áureos da ferrovia na cidade, a estação chegava a receber, em média, 15 composições de trens por dia (...).

Naquela época, a atividade desses vendedores era bastante diferenciada da conhecida hoje. Primeiro porque muitos iam atrás de seus consumidores montados no lombo de cavalos, burros ou, quando tinham condições financeiras, em carroças ou charretes.

Eles adentravam a área rural do município e visitavam sítios e fazendas carregando suas malas sempre abarrotadas de mercadorias, como tecidos para a confecção de roupas, linhas para costura, aviamentos em geral, utensílios para cozinha, entre outras coisas.

Outros preferiam vender de porta em porta, batendo palmas em frente às residências para oferecer os seus produtos aos moradores (MARINARI, 2005b).

Ainda de acordo com Marinari (2005b) os historiadores Gabriel Ruiz Pelegrina e Luciano Dias Pires afirmaram que a maioria desses mascates eram estrangeiros, em especial de origem árabe, e quando tiveram condições de abrir as suas próprias lojas, as primeiras da cidade de Bauru, concentraram-se nas imediações da estação ferroviária, praça Machado de Melo e também da rua Batista de Carvalho.

Sobre as primeiras lojas instaladas em Bauru, segundo Hilário (2006a), as Casas Pernambucanas se fixou na cidade no ano de 1916, e a partir desta surgiram outras, que também têm suas matrizes em grandes centros. Mas, no caso das lojas de proprietários imigrantes que se fixaram em Bauru, ou seja, lojas domésticas têm-se a Casa São Jorge e a Casa Carvalho como as mais antigas da cidade. Posteriormente, outras surgiram como: Casa Sampaio, Casa Luzitana, Casa Nova, Casa Sampieri, Casa Cecy, A tropical entre outras.

Quanto às construções, a grande maioria era constituída por prédios com a loja na parte inferior e a residência na parte superior. Atualmente, ainda é possível encontrar algumas poucas famílias residindo em sobrados no centro da cidade de Bauru. Conforme Morgado (1998), essa opção de moradia justifica-se pela centralidade que oferece comércio e serviços, além da tradição

dessas famílias que há gerações residem no local.

Mas a questão do centro tradicional tem sido foco de debates por diferentes profissionais, administradores, representantes comerciais e sociedade civil que de alguma forma estão envolvidos com estes lugares.

Discute-se a questão da deterioração e contra a mesma surgem propostas para a **revitalização** e a **requalificação** dos centros de metrópoles, grandes e médias cidades.

A discussão sobre a revitalização de áreas centrais é apresentada, tendo como ponto de partida o processo de deterioração deste setor da cidade e a necessidade de revertê-lo através de investimentos, como também da discussão sobre a inclusão social e a gestão participativa.

Na maioria das cidades, o trabalho de revitalização do centro liga-se à idéia de recuperação do espaço público com medidas que envolvem a recuperação da área mais degradada no centro, através de investimentos na restauração do casario tradicional, dos prédios históricos, refuncionalizando-os. Para isso é fundamental a melhoria das vias de acesso, melhoria do transporte público, regularização/eliminação para alavancar a economia do centro, entre outros. Em geral busca-se a “gentrificação”, ou seja, a substituição dos moradores mais pobres por outros de maior poder aquisitivo.

Na discussão a respeito destas políticas urbanas existem posicionamentos diferentes. Há os que defendem e os que criticam essas medidas.

Na leitura de artigos, pesquisas acadêmicas, livros, pode-se identificar dois posicionamentos diferentes sobre a revitalização.

O primeiro grupo defende a revitalização do centro com argumentos a respeito da marginalidade, da violência, da degradação arquitetônica e outros fatores que indicam sua deterioração. Para esta visão, esse quadro deve ser revertido através de investimentos público – privado na área central beneficiando a população mais rica.

O segundo posicionamento critica a revitalização como um processo que recupera o centro para as elites, ou seja, não para a população de menor poder aquisitivo que reside nesta área, portanto a revitalização, feita através da **gentrificação**, altera o seu caráter popular, através de medidas que acabam por expulsar a população de baixa renda e desta forma favorece ainda mais a desigualdade social.

Soma-se ao exposto o aspecto cultural, pois enquanto o primeiro grupo identifica a revitalização apoiada em investimentos culturais e na preservação do patrimônio histórico, o

segundo grupo crítica o uso da cultura como mercadoria, pois serve para atrair investimentos alterando características locais da cidade, além de direcioná-la aos empresários e a população de maior poder aquisitivo. Arantes (2000) faz referência ao uso da cultura pelo empresariado como **culturalismo de mercado**, no qual a rentabilidade e o patrimônio arquitetônico cultural estão associados a um universo de negócios. Neste sentido o cultural nada mais é do que elemento útil para a imagem publicitária.

Mas toda esta complexidade torna-se mais nítida, quando se nota que o próprio poder público através de investimentos em setores específicos da cidade, favorece outras áreas em detrimento das mais antigas, como o próprio centro tradicional. Nesta mesma perspectiva está o setor imobiliário e suas ações especulativas que influem nesta questão de modo que a lógica imobiliária passa a ser a de criar novas áreas de especulação (valorização), consecutivamente ao processo de deterioração das áreas mais antigas como o próprio centro.

Inclusive os investimentos em infra-estrutura pública e/ou melhorias em determinados setores da cidade podem favorecer a concentração de comércio e serviços, ou seja, o surgimento de novas centralidades em contra partida ao centro tradicional.

Segundo Frúgoli Jr. (2000), as novas centralidades, como os próprios subcentros, podem competir economicamente com o centro tradicional, pois a própria revitalização da área central está relacionada ao surgimento de novos centros. A deterioração do centro ocorre também, quando empresas saem deste setor da cidade para os novos centros, o que vêm favorecer ainda mais a deterioração da área central. Conforme o autor, junto desta saída das empresas ocorre a nova composição social desta área que passa a ser ocupada pela população mais pobre.

Desta forma, a questão dos investimentos em infra-estrutura pública e/ou melhorias em determinados setores da cidade é decisiva nesta discussão, pois essas ações do poder público favorecem setores privados, inclusive para a concentração de comércio e prestação de serviços, ou seja, no surgimento de novas centralidades, que podem em parte concorrer com o centro tradicional.

Portanto, a iniciativa privada interfere nessa questão quando apoiada pelo poder público, pois concentra-se num local do território urbano, favorecendo a valorização imobiliária. Para tanto o surgimento de novas centralidades é concomitante ao processo de deterioração da área central, mencionado anteriormente. Isso ocorre porque esses projetos de revitalização não consideram a cidade e os seus setores como uma unidade. Dimensões necessárias para que não se

favoreça as diferenças, como também as desigualdades.

Para Jacobs (2003) os projetos de revitalização não consideram a cidade no todo, ou seja, não favorecem a reintegração como também a diversidade. A referida autora criticou a autodestruição da diversidade nas áreas urbanas decadentes, para os moradores continuarem nestas áreas, é preciso favorecer a diversidade e o aumento populacional nestes setores das cidades.

O seu posicionamento mostra de forma clara a necessidade de valorização dos moradores locais como também da “democratização” da cidade, enfatizando, como já dito, a questão da diversidade, criticando as propostas em sentido contrário.

Há ainda um outro aspecto importante a ser enfatizado: a necessidade de compreender a realidade da área central da cidade, numa escala local e global, portanto, tramitando por diferentes escalas geográficas. Deste modo, deve ser levado em conta o próprio dinamismo econômico desta área que continua presente apesar da deterioração, assim como também devem ser consideradas as mudanças sócio-econômicas mais gerais que afetam o centro tradicional. Por isso, as políticas públicas, os fatores econômicos da globalização, como o interesse empresarial e imobiliário são variáveis importantes deste processo.

Esses aspectos são relevantes para o aprofundamento da discussão sobre a revitalização, porque o centro possui a sua própria dinâmica, ou seja, tem a sua vitalidade, muitas vezes relacionada à ocupação pela população de baixa renda, o que por sua vez justifica o não investimento nestas áreas. Isso é importante, pois os projetos tradicionais de revitalização passam a impressão de que o centro é morto e não consideram suas mudanças sócio-econômicas.

A questão das parcerias também necessita de análise, porque geralmente parcerias entre o público e o privado ocorrem de modo que o setor privado se beneficia dos investimentos públicos, como da valorização imobiliária, realizando obras como *shoppings-centers*, centros culturais, museus, e outros que na maioria das vezes não são destinados para a população de baixa renda que vive no centro. Então, nota-se a recuperação em prol de grupos sociais específicos sustentados pela lógica da globalização e que retira de cena, ou se sobrepõem a um grupo local, cujos interesses específicos são diametralmente opostos.

[...] este projeto de cidade implica a direta e imediata apropriação da cidade por interesses empresariais globalizados e depende, em grande medida, do

banimento da política e da eliminação do conflito e das condições de exercício da cidadania. (VAINER *in* ARANTES; VAINER; MARICATO, 2000, p.78).

Mas as medidas de reforma urbana revitalizadoras de áreas centrais que excluem a própria população pobre podem ter como resposta em alguns casos, a resistência da sociedade civil articulada por Igrejas, Universidades, Ong's, e outros. Com suas reivindicações expressam o direito à cidade e exercitam a cidadania.

Nota-se que essa discussão referente a revitalização remete a uma outra questão sobre a qual também deve-se refletir: de quem é a cidade? Ou ainda, as medidas de revitalização da cidade levam em consideração de fato a população? Isso é necessário porque no caso das áreas centrais, quando a sua recuperação não considera de fato a questão social expressa com isso um processo favorável somente ao poder econômico ou ao capital globalizado.

Essas indagações remetem à reflexão sobre a natureza da cidade, os novos significados dela, como a “cidade-mercadoria”<sup>34</sup> e a “cidade-empresa”,<sup>35</sup> que junto do “*marketing* urbano”<sup>36</sup> projeta a sua venda.

[...] a analogia cidade-empresa não se esgota numa proposta simplesmente administrativa ou, como muitas vezes pretendem apresentar seus defensores, meramente gerencial ou operacional. Na verdade, é o conjunto da cidade e do poder local que está sendo redefinido. O conceito de cidade, e com ele os conceitos de poder público e de governo da cidade são investidos de novos

---

<sup>34</sup> Cidade-mercadoria = refere-se justamente a cidade enquanto produto a ser vendido, inclusive diante de outras cidades o que expressa a competitividade explicada pelo *marketing* urbano. Conforme: VAINER *in* ARANTES; VAINER; MARICATO; 2000.

<sup>35</sup> Cidade-empresa = essa denominação faz alusão a cidade se identificar como uma empresa, ou seja, não mais objeto passivo, mas sim sujeito que busca atrair investimentos como de grandes empresas, portanto, de certo modo a própria cidade se comportando como tal. Conforme: VAINER *in* ARANTES; VAINER; MARICATO; 2000.

<sup>36</sup> *Marketing* urbano = Também conhecido como *city marketing*, expressa a incorporação de metodologias da iniciativa privada por parte dos gestores urbanos que desejam, através de políticas públicas, promover as cidades nas diferentes escalas: local, regional e global. Através do *marketing* urbano nota-se que as cidades passam a competir constantemente na busca por novos investimentos. A própria reorganização do espaço urbano nesta situação ocorre de modo a valorizar um setor mais que um outro dentro da própria cidade, isto além da competitividade entre as cidades. Existem teóricos que nesta discussão apontam para a prática do *city marketing* como algo que visa somente vender a cidade, em contrapartida do planejamento urbano que considera as necessidades da população. Para maiores informações ver: SÁNCHEZ; GARCIA (1999), KOTLER (2001), PEREIRA (2003), RIBEIRO e GARCIA (1996).

significados, numa operação que tem como um dos esteios a transformação da cidade em sujeito/ator econômico... e, mais especificamente, num sujeito/ator cuja natureza mercantil e empresarial instaura o poder de uma nova lógica, com a qual se pretende legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados.

A constituição e legitimação da nova cidadania conferida aos *segmentos estratégicos* caminham *pari passu* com a destituição dos grupos em “escassa relevância estratégica”. A cidade-empresa está obrigada a ser realista, conformar-se às tendências do mercado e não pode dar-se ao luxo de produzir planos utópicos. (VAINER *in* ARANTES; VAINER; MARICATO; 2000, p. 89-90).

Percebe-se que existem outras implicações relacionadas às transformações da cidade como é o caso da cidade-empresa com as suas necessidades gerenciais. Deve-se notar que a própria cidade e o poder local passam a ser apropriados pelo setor empresarial privado como sustentação para suas medidas capitalistas, assim, distanciando-se ainda mais da idéia de cidade para a população ou como espaço público.

Este modelo de cidade, conforme visto no trecho de Vainer, é realista na perspectiva do próprio mercado, que não se preocupa com políticas públicas voltadas para população menos favorecida. Este distanciamento de causas sociais legítimas reflete a perda de direitos sociais e econômicos, de modo a fortalecer o mercado. Ou seja, este modelo de urbanismo não considera as condições específicas da sociedade e privilegia o mercado globalizador.

Assim, a globalização é favorecida com esse tipo de urbanização, que envolve as cidades num modelo internacional que propicia a mercantilização das cidades expressa por modelos de cidade-empresa-cultural, como o europeu e o americano e presentes no Brasil, segundo Arantes (2000).

[...] cultura e economia parecem estar correndo uma na direção da outra, dando a impressão de que a nova centralidade da cultura é econômica e a velha centralidade da economia tornou-se cultural, sendo o capitalismo uma forma cultural entre outras rivais. O que faz com que convirjam: participação ativa das cidades nas redes globais via competitividade econômica, obedecendo portanto a

todos os requisitos de uma empresa gerida de acordo com os princípios da eficiência máxima, e prestação de serviços capaz de devolver aos seus moradores algo como uma sensação de cidadania, sabiamente induzida através de atividades culturais que lhes estimulem a criatividade, lhes aumentem a auto-estima, ou os capacitem do ponto de vista técnico e científico. Tais iniciativas, sejam elas grandes investimentos em equipamentos culturais ou preservação e restauração de algo é alçado ao *status* de patrimônio, constituem, pois uma dimensão associada à primeira, na condição de isca ou imagem publicitária. (ARANTES *in* ARANTES; VAINER; MARICATO; 2000, p.47).

Ou seja, modelos internacionais são adotados como projetos para cidades com realidades diferentes, de modo a privilegiar a dimensão cultural como instrumento de mercado. Transpondo para a questão do centro e da revitalização, os investimentos em equipamentos culturais e outras atividades desta ordem favorecem em alguns a sensação de que a cidade está mais humanizada, no entanto, não passa de imagem publicitária. Assim, a cidade assume papel de empresa estando inserida na rede global através da competitividade.

Conclui-se que a revitalização é um processo que transforma o espaço público, mudando a imagem da área revitalizada de modo que esta seja atrativa aos investimentos. Todavia, neste processo os sujeitos podem ser participantes e beneficiados com o processo, como também excluídos do mesmo, portanto, há necessidade da pluralidade e da participação popular na elaboração do projeto de revitalização, como na gestão democrática da área revitalizada, considerando os aspectos locais.

A revitalização precisa estar vinculada a um programa de desenvolvimento local que privilegie de fato a população moradora para uma inclusão social de fato.

No caso de Bauru, a situação do centro não é muito diferente, ou seja, existe a identificação e preocupação com a deterioração do centro. Há anos a Prefeitura Municipal, Sindicato do Comércio Varejista a Associação Empresas do Calçadão e o Grupo Pró-Bauru discutem o assunto. Todos concordam sobre a necessidade de medidas para a revitalização da área central.<sup>37</sup>

Segundo Marinari (2005e) a revitalização do “Velho Centro”, ver a FIGURA 9, de Bauru

---

<sup>37</sup> Conforme Pais (2005a) para o Sindicato do Comércio Varejista de Bauru – SinComércio – o Centro de Bauru corresponde a área delimitada entre a linha férrea e as avenidas Nações Unidas e Duque de Caxias.



O Centro da cidade era um local freqüentado por famílias que buscavam lazer, por solteirões no seu incansável “*footing*” em busca do grande amor e por empresários e políticos que, entre um café e outro, decidiam o futuro da Cidade Sem Limites. Não raro, além de freqüentadoras, estas pessoas ainda desfrutavam, com orgulho, do *status* de moradoras da região.

O tempo passou, a realidade mudou... (PAIS, 2005a)

A partir da mudança funcional deste importante espaço urbano e principalmente do seu esvaziamento durante a noite e aos finais de semana as atenções se voltaram para essa questão.

O Grupo Pró-Bauru juntamente com a UNESP – Universidade Estadual Paulista e a ITE – Instituição Toledo de Ensino, realizou pesquisa (consulta pública) junto aos trabalhadores, freqüentadores, moradores, consumidores, representantes de sindicatos e associações do centro de Bauru.

Segundo Curuci (2006) as propostas e preocupações apontadas foram as seguintes:

- Aumentar o número de habitações para que novos moradores residam no centro;
- Construção de condomínios verticais (moradias) populares para trabalhadores do centro;
- Necessidade de atividades culturais para os moradores do centro, como também atrativo para outras pessoas se dirigirem ao centro;
- Redução de violência;
- Assistência social aos marginalizados que ocupam o centro;
- Ausência de atividade para a terceira idade, como também para crianças na Praça Rui Barbosa;
- Falta de limpeza, de iluminação e de arborização.

Apesar da pesquisa, o que tem ocorrido são críticas ao poder municipal, decorrente do descaso relacionado ao processo de revitalização apontado como necessário.

Segundo Ligabue (2006) o vice-presidente da Associação Empresas do Calçadão, Francisco Alberto Franco de Bernardis refere-se à situação da área central como também à pesquisa apresentada acima, para a confirmação das discussões realizadas por esta associação em torno deste tema. Para ele muitos pontos destacados na pesquisa já foram apresentados para a prefeitura do município há mais de cinco anos e faltam atitudes práticas.

Ainda de acordo com Ligabue (2006) o secretário municipal de desenvolvimento econômico, Wallace Sampaio, tem se preocupado com a revitalização do centro, todavia, as inúmeras ações necessárias não são realizadas/concretizadas a curto prazo.

Dentre as ações destacadas pelo secretário como prioritárias estão:

- Remodelação da Praça Rui Barbosa e manutenção sob a responsabilidade da Associação Empresas do Calçadão;
- Instalação do Poupa-tempo;
- Criação Tele centro – auditório e salas de projeção instaladas com verbas provenientes do Ministério da Ciência e Tecnologia;
- Transferência da Secretaria da Cultura para o prédio do Automóvel Clube;
- Necessidade de possibilitar habitações e atrair novos moradores;

Em especial sobre o último tópico destacado parece haver certo consenso sobre a necessidade de estimular o aumento de moradias no centro, inclusive também é esta a opinião de profissionais da área.

O Arquiteto e chefe do Departamento de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo da UNESP de Bauru, José Xaides de Sampaio Alves, consideram importante a revitalização do centro de Bauru através de medidas como a cobrança menor de IPTU (imposto predial territorial urbano) para as habitações do centro, de modo a favorecer o aumento das residências deste setor. (TADASHI, 2006)

A posição do arquiteto é interessante, pois ao aumentar o número de moradores no centro, conseqüentemente aumentará o número de casas comerciais e prestadores de serviços, também no período noturno e aos finais de semana, para servir a esta população, ou seja, o fluxo de pessoas favorecerá a “vida” do centro.

Outro importante posicionamento sobre a necessidade de se revitalizar o centro através do crescimento de moradias é a do presidente executivo da organização não governamental paulistana, Associação Viva o Centro, Marco Antonio Ramos de Almeida. Segundo Pais (2005c), o presidente da associação propõe que se estimule a ocupação do centro com moradias, pois assim os moradores impulsionarão outras atividades noturnas na área central. O presidente ainda destaca que para mudar uma realidade urbana é necessário longo prazo, além de conhecimento profundo da realidade local.

Associado a essa discussão, deve-se destacar que o comércio central de Bauru possui expressão regional, polarizando toda uma região e tendo o comércio e a prestação de serviços como atividades econômicas centrais do município. Assim, o centro reúne grande número de estabelecimentos comerciais, em especial o calçadão da Rua Batista de Carvalho, o que atrai moradores de outras cidades da região, seja para as compras, como também para passeios.

... Na região estão mais de 2 mil estabelecimentos comerciais, quase 300 somente no Calçadão da Batista. Aliás, já houve um tempo em que se “batistava”, ou seja, passeava-se pela então Rua Batista de Carvalho. Hoje, aos sábados – e muitas vezes aos domingos -, o Calçadão torna-se “*point*”.

(BAIRROS: cidades dentro da cidade, 2006, p.46).

Assim sendo, a situação do centro da cidade merece atenção e medidas de intervenção são sugeridas, haja vista a pesquisa mencionada, como toda a mobilização sobre a questão. Mas não se pode desconsiderar que a cidade de Bauru mantém um centro com dinamismo e que a grande problemática está nos horários de não funcionamento do comércio, e de esvaziamento da área central. O secretário de Desenvolvimento Econômico do município, Wallace Sampaio, conforme Marinari (2006c), afirma que enquanto em outros municípios o centro tradicional tem suas lojas migrando para novos centros, no caso de Bauru, o centro tradicional continua dinâmico e inclusive se expandindo. Também se refere que o centro tradicional de Bauru não é prejudicado pelo surgimento de outros centros em outros setores da cidade, pois não competem diretamente, devido à distância e o público diferenciado.

As colocações do secretário são referências ao novo centro da cidade, concentrado na zona sul, em especial na Avenida Getúlio Vargas, que é voltado ao público de classe média e alta e será destacado neste mesmo capítulo mais adiante.

Mas também deve ser destacado que não somente o novo centro localizado no setor sul da cidade e o centro tradicional (Calçadão da Rua Batista de Carvalho, MAPA 14), mas outros estão se tornando expressivos como os dos bairros, de modo a atender em parte às necessidades da população local. Esse aspecto é destacado pelo presidente da Associação Comercial e Industrial de Bauru (Acib) Cássio Carvalho em entrevista concedida a Giselle Hilário.

Bauru hoje tem três grandes centros comerciais: Calçadão, zona sul e *shopping* (FIGURA 10), cada um com suas peculiaridades. No Calçadão, é possível encontrar todo tipo de produto, preço e qualidade. Já na Zona Sul, especialmente na região da Avenida Getúlio Vargas (FIGURA 10), estão às lojas de confecções, sapatos e *boutiques*, que comercializam produtos de valor agregado maior. E o Bauru *Shopping* (FOTO 14) experimenta um novo conceito de planejamento e expansão.

Mas ainda é preciso levar em consideração as regiões comerciais... a exemplo do que ocorre na zona sul, Calçadão e *shopping*, o comércio dos bairros experimenta um forte crescimento (HILÁRIO, 2006c, p.17).

Portanto, essas novas localizações de comércio no tecido urbano fornecem subsídios para que se analise e discuta a questão da centralidade também em bairros de Bauru. Entretanto, antes de focar diretamente esta questão, faz-se necessário apresentar a evolução histórica e o perfil de alguns bairros da cidade, sejam populares, como de moradores com maior poder aquisitivo, para a discussão sobre as novas centralidades.

FOTO 14 – Bauru *Shopping Center*



Fonte: BAURU CLASSIFICADOS, 2007.

FIGURA 10 – Calçadão, Shopping e Av. Getúlio Vargas



Legenda

- 1 – Shopping Bauru
- 2 – Calçadão – Rua Batista de Carvalho
- 3 – Avenida Getúlio Vargas

Fonte: GOOGLE MAPS, 25 set. 2007.

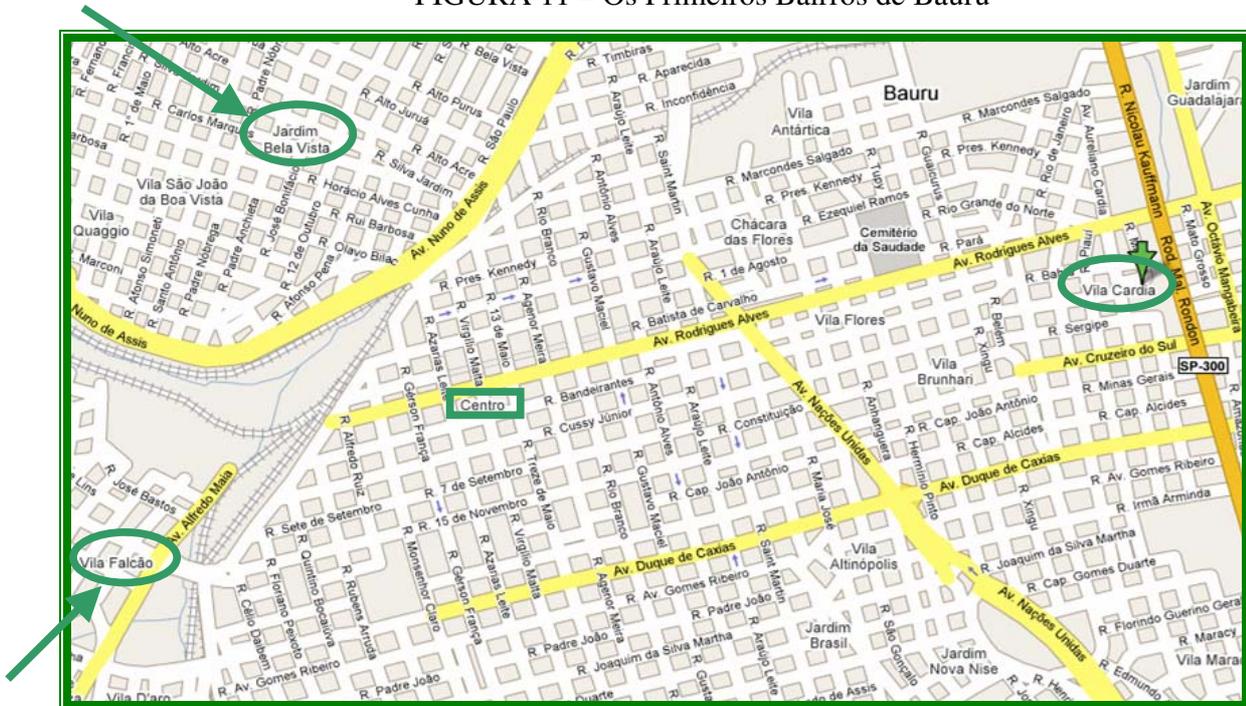
#### 4.2.2 Os Primeiros Bairros

Os bairros que serão apresentados a seguir foram escolhidos uma vez que são os primeiros bairros populares de Bauru, e que surgiram justamente da ferrovia que é elemento central no entendimento da evolução urbana da cidade. Também esses mesmos bairros na atualidade estão no entorno do centro e expressam centralidades inclusive por constituírem-se em vias de acesso (passagem) entre o centro e diversos outros bairros periféricos da cidade.

Conforme visto até o momento, notou-se que a formação do centro da cidade relacionou-se à chegada da ferrovia, em especial com a estação ferroviária. Neste mesmo sentido, surgiram os primeiros bairros da cidade de Bauru como a Vila Falcão, Bela Vista, Vila Cardia, e outros,

como é mostrado na FIGURA 11, que tiveram a ferrovia como sua diretriz de crescimento, tendo ocorrido a sua ocupação e desenvolvimento inicial junto ao leito ferroviário, em áreas próximas aos córregos (fundos de vale).

FIGURA 11 – Os Primeiros Bairros de Bauru



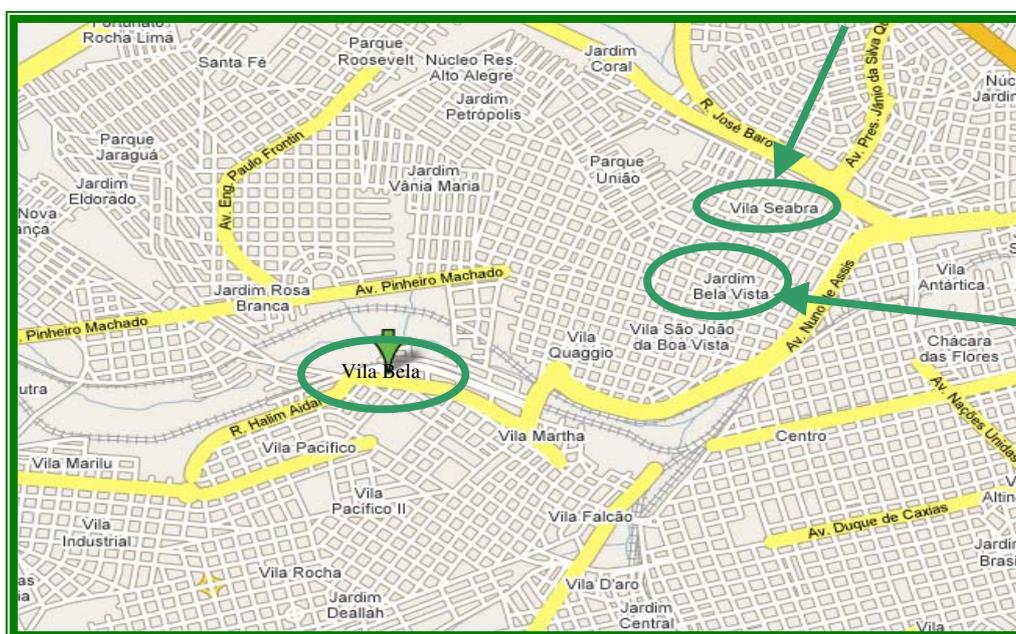
Fonte: GOOGLE MAPS, 25 set. 2007.

Assim, junto das ferrovias, surgiram novas ruas e avenidas, dando origem às aglomerações urbanas que formaram novos bairros. Todavia, na ocupação destes bairros localizados próximos às ferrovias e, conseqüentemente nos fundos de vales, onde as moradias foram construídas próximas às áreas de inundações, eram desconsiderados aspectos e critérios ambientais importantes. Em decorrência disto, esses bairros foram ocupados pela população mais pobre, enquanto que a zona sul, mais plana, tornou-se opção de moradia para aqueles com maior poder aquisitivo. Portanto, a topografia e a hidrografia são elementos naturais que podem contribuir para a valorização ou desvalorização dos loteamentos no meio urbano:

(...) surgem agrupamentos residenciais: Vila Seabra, Vila Bela, Jardim Bela Vista (Ver FIGURA 12), ao norte; Vila Cardia, Vila Santo Antônio e Vila das Flores ao leste; Vila Souto a oeste. Já haviam surgido antes as vilas Falcão,

desenvolvida junto às oficinas da Noroeste e a Antártica, próxima à indústria do mesmo nome, (...) esses bairros eram populares; situavam-se para além dos córregos e ribeirões e também dos trilhos das ferrovias. Ao sul, em direção aos Altos da Cidade, onde a malha urbana ficou livre de obstáculos naturais ou criados pelo homem, a cidade estendeu-se em uma zona residencial mais valorizada, incluindo os bairros de Vila Santa Thereza, Vila Santa Clara e Jardim América. Essa região teve maior atenção do poder público, quanto à infra-estrutura e serviços; (...) (PINTO, 1997, p.80).

FIGURA 12 – Agrupamentos Residenciais Populares



Fonte: GOOGLE MAPS, 25 set. 2007.

Os agrupamentos residenciais – bairros – destacados como populares estão localizados próximos aos córregos e às ferrovias, ou então, no seu entorno onde a topografia é mais acentuada, como as Vilas: Falcão, Cardia e Bela Vista. Já os bairros do setor sul da cidade, como Vila Santa Clara, Altos da Cidade, Jardim Aeroporto e Jardim América, como mostrado na FIGURA 13, além de serem favorecidos pela topografia mais suave também receberam maior atenção quanto à infra-estrutura, uma vez que a maioria das famílias ali residentes são de maior

poder aquisitivo.<sup>38</sup>

FIGURA 13 – Bairros do Setor Sul de Bauri



#### Legenda

- 1 – Vila Santa Clara
- 2 – Altos da Cidade
- 3 – Jardim Aeroporto
- 4 – Jardim América

Fonte: GOOGLE MAPS, 01 out. 2007.

Com relação aos primeiros bairros de Bauri, destaca-se a Vila Falcão (ver FIGURA 14) que se constitui no primeiro bairro da cidade e também se localiza junto às oficinas e pátio da

<sup>38</sup> Vale destacar que os bairros referidos por Pinto (1997) como populares, como a Vila Falcão, Bela Vista e Cardia, assim eram considerados no início do crescimento urbano da cidade, até aproximadamente 1950 e 1960. Hoje esses bairros são considerados de classe média, inclusive com certa concentração comercial, além de se constituírem em setores de passagem para outros bairros periféricos, portanto, com significativo fluxo de automóveis e transporte coletivo, isso principalmente decorrente de sua localização no entorno do centro tradicional. No caso específico da Vila Cardia, aspectos como os mencionados acima são ainda mais nítidos devido a expansão do centro tradicional que ocupa parte de sua área.



Educacional de Bauru.<sup>39</sup> O bairro também foi favorecido com a construção do estádio de futebol do Esporte Clube Noroeste.

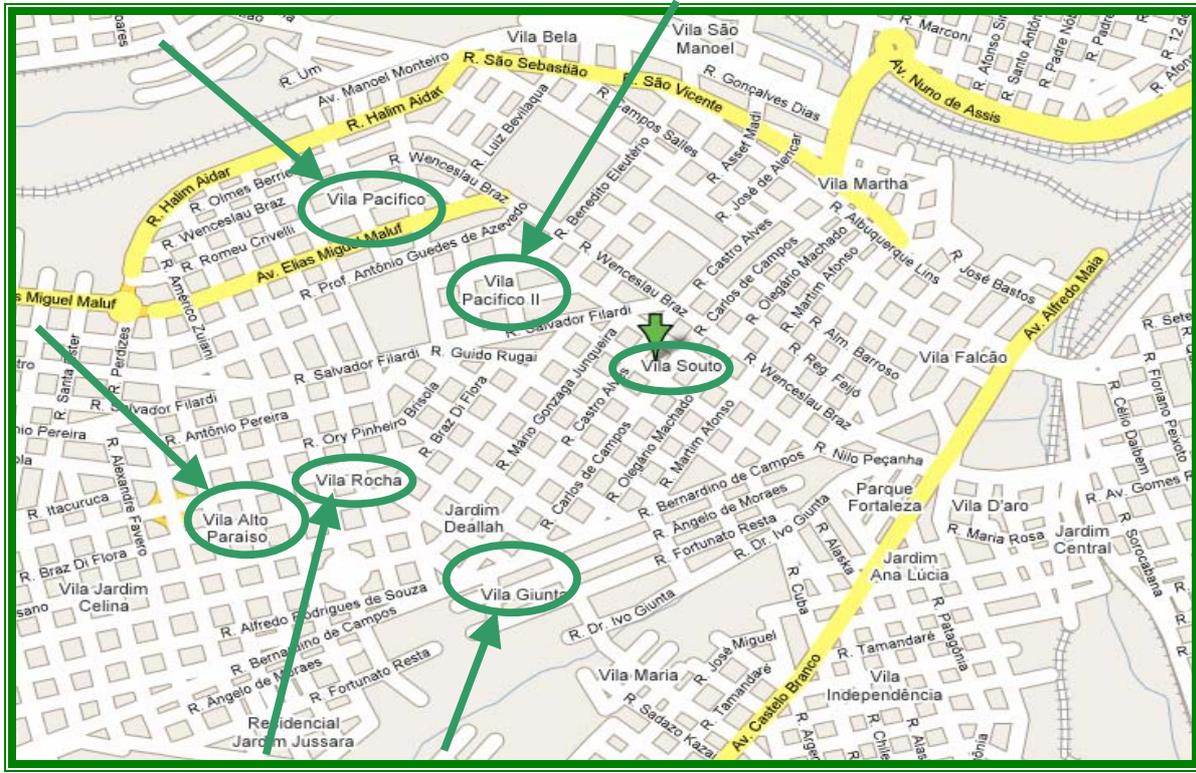
A Vila Falcão é o bairro mais antigo de Bauru. No início, abrigava ferroviários e seus familiares. Hoje, abriga famílias antigas e muitos estudantes, por conta da Instituição Toledo de Ensino (ITE). A Vila Falcão foi batizada com o sobrenome do proprietário da gleba, Ismael Marinho Falcão. A urbanização começou nas primeiras quadras da Rua Campos Sales e na altura da Praça Espanha. Bairros que compõe a região: Vila Souto, Vila Alto Paraíso, Vila Rocha, Vila Pacífico 1 e 2, ver FIGURA 15. (BAIRROS: cidades dentro da cidade, 2006, p.44).

Atualmente, nos setores próximos às oficinas da antiga Estrada de Ferro Noroeste residem, na grande maioria, famílias de ferroviários aposentados. A Vila Falcão constitui-se, atualmente, numa área de passagem para outros bairros distantes do centro. As ruas mais importantes tornaram-se importantes eixos viários, constituindo-se em corredor de ligação com outros bairros e também concentrando comércio de diferentes tipos e também prestadoras de serviços e agências bancárias.

---

<sup>39</sup> A questão das instituições de ensino superior merece ênfase porque esses estabelecimentos ajudam a compreender a centralidade, uma vez que estas se comportam como objetos geográficos que dinamizam a economia polarizando outros tipos de atividades comerciais e de serviços. A cidade de Bauru está se consolidando como pólo educacional, pois a quantidade de instituições de ensino superior é grande, ao todo são nove Universidades/Faculdades. Segundo Hilário (2006b), dados referentes ao ano de 2004, apontam 19 mil alunos matriculados em cursos de graduação e 3 mil alunos nos cursos de pós-graduação. As instituições de ensino superior de Bauru são as seguintes: USP – Universidade de São Paulo, UNESP – Universidade Estadual Paulista, USC – Universidade do Sagrado Coração, UNIP – Universidade Paulista, ITE – Instituição Toledo de Ensino, Faculdade Fênix, IESB – Instituto Ensino Superior de Bauru, FIB – Faculdades Integradas de Bauru e Liceu Noroeste. Fato relevante é que essas instituições não estão todas concentradas no centro ou no setor sul da cidade que são setores mais desenvolvidos da cidade, tem havido certa localização em setores periféricos da cidade.

FIGURA 15– Bairros que fazem parte do Setor da Vila Falcão



Fonte: GOOGLE MAPS, 27 set. 2007.

Quanto ao comércio e serviços, estes se concentram principalmente nas ruas Campos Sales e dos Andradas, onde estão localizados, por exemplo, bares, lanchonetes, drogarias, supermercados (Pão de Açúcar e Confiança), agências bancárias (Banco do Brasil, Caixa Econômica Estadual, Itaú e Banespa), ITE (Instituição Toledo de Ensino Superior) e a Delegacia de Ensino. As ruas Campos Sales e dos Andradas também se destacam como importantes vias de acesso, ligando o centro ao setor oeste da cidade, onde se localizam bairros como: Nova Esperança, Núcleo Edson Francisco, Vila Dutra, Leão XIII, Santa Cândida, Vila Industrial e outros, como mostrado na FIGURA 16.





que favorecem na formação de centralidade, como: Hospital Manoel de Abreu,<sup>40</sup> Corpo de Bombeiros, Posto de Saúde, Instituição Ensino Superior (ITE – Instituição Toledo de Ensino), Estádio de Futebol do Noroeste, Delegacia de Ensino de Bauru, Sede Regional da CPFL – Companhia Paulista de Força e Luz, Delegacia Polícia e Escolas Estaduais e Particulares.

O segundo bairro mais antigo de Bauru é o Bela Vista, ver FOTO 15 e FIGURA 18, vizinho da Vila Falcão e também do centro tradicional da cidade, como do pátio ferroviário. Esse bairro concentra diferentes tipos de comércio e prestação de serviços desde restaurantes, supermercados (Pão de Açúcar), Agência Bancária (Caixa Econômica Estadual), Pronto Socorro, Hospital Paiva, Fórum de Bauru, Secretaria da Fazenda, Centro Social Urbano e também a retransmissora da Rede Globo de Televisão.

---

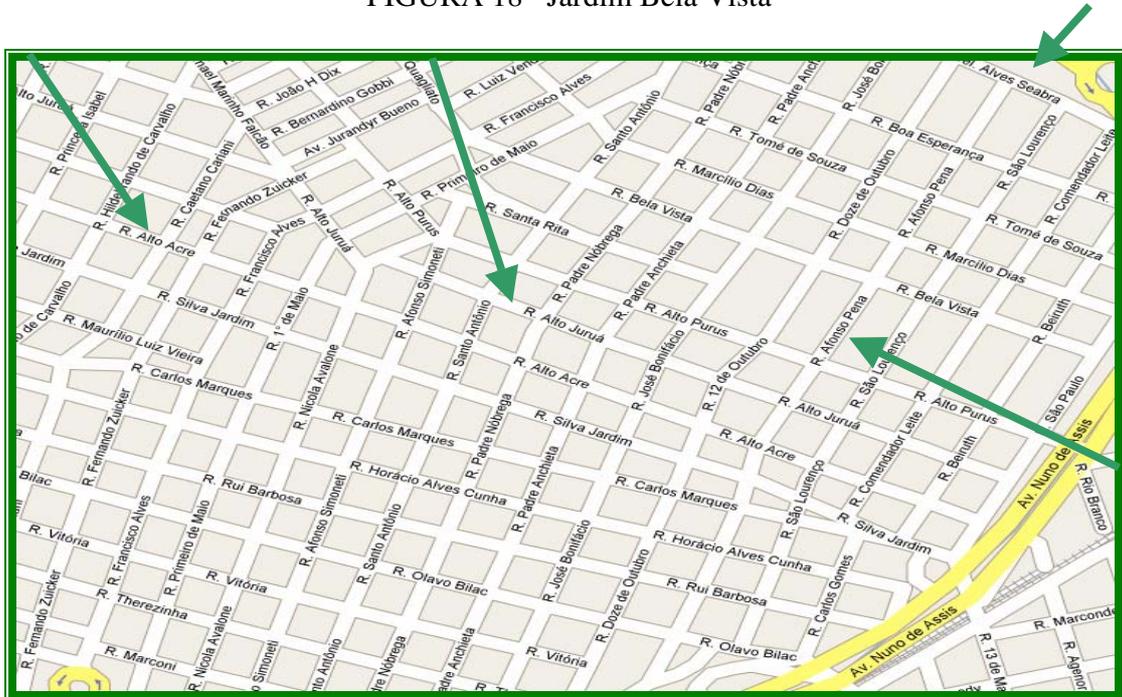
<sup>40</sup> O Hospital Manoel de Abreu, localizado no setor oeste da cidade, atualmente atende pacientes com câncer e doenças infecto-contagiosas. Ele é gerenciado pela Associação Hospitalar de Bauru que administra além deste hospital, também os hospitais: Base (localizado no centro da cidade) e Maternidade Santa Isabel (setor sul, bairro Aeroporto) que juntos possuem 1200 funcionários e 150 médicos que atendem juntos 30 mil pacientes por mês. Nesta perspectiva o centro da cidade ainda centraliza os Hospitais particulares, Beneficência Portuguesa que atende 9.500 pacientes por mês e o Hospital Prontocor. No setor sul da cidade localizam-se os Hospitais: de Reabilitação de Anomalias Craniofaciais mantido pela USP que possui 67 mil pacientes cadastrados no Brasil e exterior e realiza média de 755,3 cirurgias por mês, localizado no bairro Cidade Universitária, e a Maternidade Santa Isabel (rede pública) no mesmo bairro. Na Avenida Nações Unidas próximo ao setor sul está o Instituto Branemark associação sem fins lucrativos que realiza 80 atendimentos por mês na área de cirurgias buço-maxilo-faciais; ainda na Avenida Nações Unidas, na altura do bairro Presidente Geisel está localizado o Hospital Estadual de Bauru com 318 leitos sendo administrado pela UNESP de Botucatu. Para finalizar, no extremo leste da cidade distante da área urbana junto a rodovia João Ribeiro de Barros no bairro de Santa Teresinha estão os Hospitais Lauro de Souza Lima (rede pública) que atende 2 mil pacientes por mês com problemas dermatológicos de hanseníase, e finalmente o Hospital da Unimed (privado) 6 mil atendimentos ao mês. O destaque dado aos Hospitais justifica-se pelo processo de concentração comercial e de serviços, como consultórios e clínicas médicas, drogarias, e outros serviços de saúde relacionados que passam a se concentrar próximos a estes hospitais.

FOTO 15 – Jardim Bela Vista



Fonte: ADRIANO, 2006

FIGURA 18– Jardim Bela Vista



Fonte: GOOGLE MAPS, 27 set. 2007.

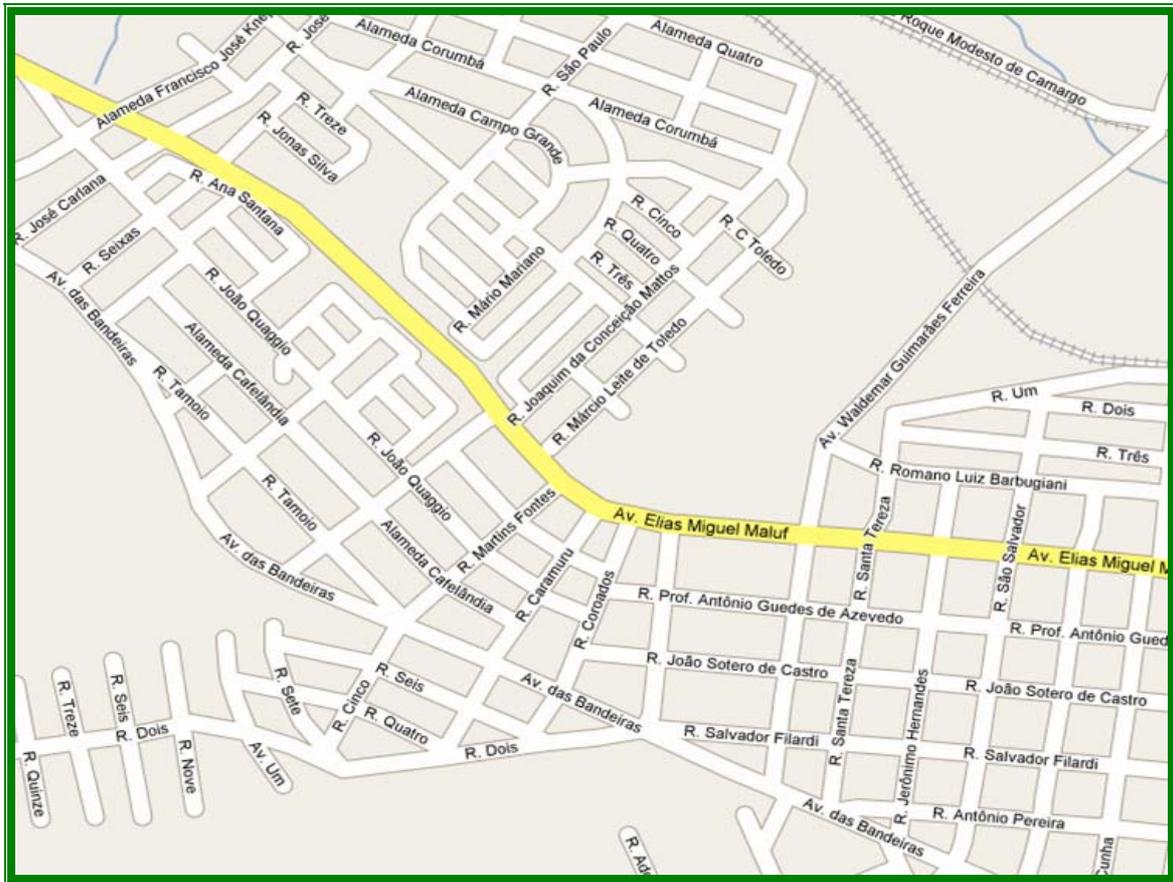
O comércio está presente na Praça dos Expedicionários, e também em ruas importantes como Afonso Pena, Alto Juruá, Alto Acre e Coronel Alves Seabra, como mostrado na FIGURA 18, que têm papel de vias de acesso aos outros bairros periféricos. Portanto, o Jardim Bela Vista também é um bairro que possui importante vias de acesso interligando o centro da cidade com outros bairros. Vale destacar que devido à topografia irregular, o bairro é ligado ao centro da cidade por dois elevados: João Simonetti e Juscelino Kubstchek.

Morar na Bela Vista é conviver com as tradições. É fácil encontrar grupos de amigos reunidos na Praça dos Expedicionários e crianças brincando na frente de suas casas. O bairro, que nasceu na década de 20, é um importante centro de prestação de serviços. O nome Bela Vista está relacionado à visão privilegiada que se tem do Centro da cidade, quando se vai à parte mais alta do bairro. É o segundo bairro mais antigo de Bauru.

Bairros que compõem a região: Vila Seabra, Vila Quaggio, Jardim Marajoara, Parque União, Vila São João, Vila Cordeiro, Vila Gonçalves, Vila Camargo, Vila Bichelli. (BAIRROS: cidades dentro da cidade, 2006, p.44)

O ano de 1937 é referência para o surgimento de outra Vila que tem sua origem totalmente vinculada à ferrovia, a Vila Dutra (FIGURA 19). Esta vila por muitos anos foi chamada de “Curuçá”, isto porque ela formou-se de um núcleo de trabalhadores da estação-oficina ferroviária de mesmo nome.

FIGURA 19–Vila Dutra



Fonte: GOOGLE MAPS, 01 out. 2007.

De acordo com Ferrari (2006c), o historiador João Francisco Tidei de Lima diz que a própria construção da Vila Dutra foi feita pela empresa ferroviária para que esta tivesse maior controle sobre os seus funcionários.

A Vila Dutra é um dos bairros mais antigos de Bauru. A história do bairro está ligada à instalação da Oficina Curuçá e antiga Estação de Curuçá, da então Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). As primeiras casas, 147 unidades praticamente iguais, foram construídas na década de 50 para abrigar os funcionários da ferrovia.

Na época, o bairro recebeu o nome indígena de Curuçá em função da estação ferroviária e até hoje o bairro é marcado pela ferrovia. Os moradores mais antigos não esquecem a famosa “Coreinha” – três vagões de trem – que fazia o

transporte dos ferroviários até o Centro da cidade.

Bairros que compõem a região: Vila Industrial, Parque Real, Vila Santa Cândida, Jardim Marilu, Mutirão Leão XIII. (BAIRROS: cidades dentro da cidade, 2006, p.47).

Apesar da Vila Dutra também constituir-se num dos primeiros bairros de Bauru, a sua localização é mais distante do centro, tendo a Vila Falcão como acesso. Isso se justifica pela própria localização do bairro, junto da estação ferroviária de nome “Curuçá”, portanto, o núcleo do referido bairro iniciou-se por conta das moradias dos funcionários que trabalhavam na ferrovia.

A Vila Dutra é passagem obrigatória para se chegar à rodovia Bauru – Marília, ou seja, é acesso à rodovia que leva à cidade de Marília. Portanto, quem tem como destino a cidade de Marília necessita passar pela Vila Falcão e posteriormente pela Vila Dutra.

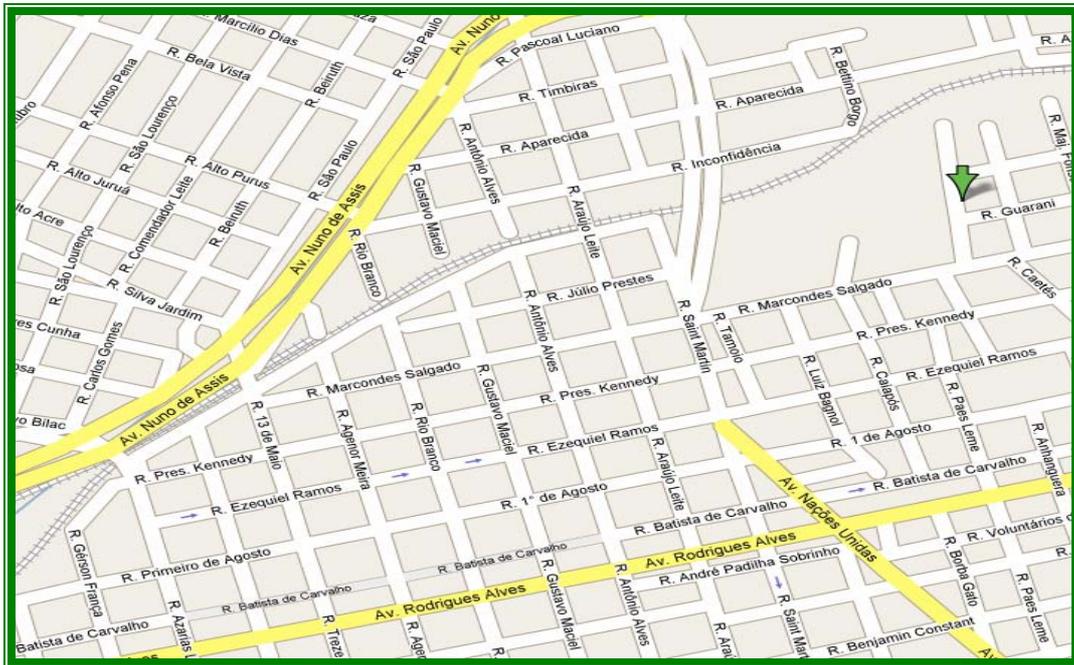
O comércio ou a prestação serviços não são expressivos. Há apenas alguns bares, padarias e mercados de pequeno porte, para tender à população local. Sobre os objetos geográficos, não há nada expressivo, com exceção da estação ferroviária e suas oficinas, mas que estão abandonadas.

Outra Vila importante surgida neste período foi a Vila Antártica (FIGURA 20 A e B) que se formou em função da instalação da fábrica de mesmo nome nesta região e a Vila Cardia, formada em função do cemitério da Saudade, o mais antigo do município.

Ruas de paralelepípedos e calçadas estreitas remetem ao passado na Vila Cardia. O bairro foi loteado em 1929 pelos irmãos Aureliano e Diógenes Cardia, mas até hoje conserva a tranqüilidade de uma cidade interiorana. A história conta que os irmãos Cardia compraram o terreno do bairro com 90 contos de réis, ganhos na loteria.

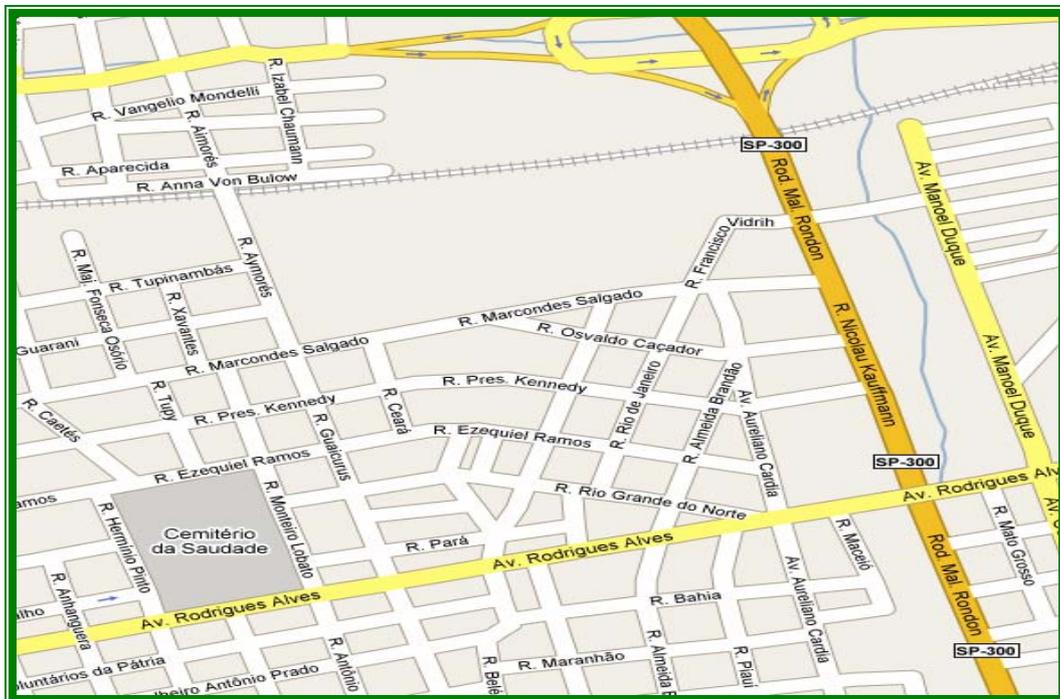
As construções antigas das primeiras indústrias que chegaram à cidade são uma mostra da importância histórica do bairro para a cidade: Anderson Clayton (óleo), Antarctica (refrigerantes), Matarazzo (tecelagem), entre outras empresas. Bairros que compõem a região: Vila Antártica, Vila Vergueiro, Jardim Santana, Chácara das Flores, Jardim Guadalajara, Vila Monlevade. (BAIRROS: cidades dentro da cidade, 2006, p.46)

FIGURA 20 A – Vila Antártica e Vila Cardia



Fonte: GOOGLE MAPS, 01 out. 2007.

FIGURA 20 B – Continuação da Vila Antártica e Vila Cardia



Fonte: GOOGLE MAPS, 01 out. 2007.

Com relação aos bairros mais antigos de Bauru, a Vila Cardia é o que se destacava inicialmente pela concentração industrial, porém, atualmente por ter se tornado bairro central passou a concentrar alguns tipos de comércio e de serviços como também de moradias. O bairro é conhecido por localizar o mais antigo Cemitério o da Saudade, mas também concentra lojas de automóveis, agências bancárias (Bradesco, Banco do Brasil), Secretaria da Agricultura, Faculdade Fênix, como também alguns prédios residenciais.

Com base no exposto sobre os mais antigos e significativos bairros na evolução da cidade de Bauru, percebe-se que há um ponto em comum: a sua relação com a ferrovia. Todos esses bairros tiveram o seu surgimento relacionado à ferrovia, que por isso, se destaca como elemento imprescindível para se compreender a evolução urbana de Bauru, uma vez que conforme exposto anteriormente, a economia da cidade era sustentada pelo aspecto logístico, ou seja, entroncamento ferroviário. Somado a isso, as alterações / intervenções urbanas provocadas pela chegada das ferrovias nas décadas de 1900 a 1920 colaboram ainda mais para compor a paisagem urbana da cidade.

Entretanto, na atualidade, a perda de expressão das ferrovias se reflete perceptivelmente na cidade que perde dinamicidade econômica, anteriormente possibilitada pelas ferrovias e todo comércio realizado. Ainda como conseqüência, há os problemas urbanos gerados atualmente pelo abandono da ferrovia, isto é, de toda área ocupada pelo pátio ferroviário e toda a área cravada no centro da cidade.

Assim, a situação atual dos bairros cortados pelas ferrovias é complexa, pois mistura nostalgia e incômodo, isso porque muitos moradores sentem saudade da época da atividade ferroviária, até mesmo porque muitos deles eram funcionários, aliado a isso existe o risco decorrente do abandono das mesmas, o que envolve áreas de mato, lixo, entulho.

Inicialmente, quando da chegada da rede ferroviária houve encantamento com o símbolo de progresso, porém, hoje a ferrovia com seus prédios abandonados, em áreas encravadas no sítio urbano, traz a imagem da decadência, além dos riscos à população.

Quando a primeira maria-fumaça da Estrada de Ferro Sorocabana chegou a Bauru, em 1905, todos enxergaram progresso. E hoje, passados mais de 100 anos, com o trem vivendo um estado de franca decadência, o que se pode ver

nos bairros próximos aos trilhos de uma das três antigas ferrovias que cortam a cidade? No lugar dos trens luxuosos e dos vagões abarrotados de carga, o que se nota nas proximidades da ferrovia é lixo, mato, entulho, animais perigosos e crianças arriscando a vida ao tentarem o caminho das locomotivas em *playground*, além de imóveis em estado precário. (FERRARI, 2006d).

Outro aspecto problemático para os moradores de bairros como a Vila Falcão e a Vila Cardia são as passagens de nível, ou seja, os pontos nos quais os trilhos cruzam com ruas e avenidas.

Os elaboradores do atual Plano Diretor de Bauru (2006) como também a ALL – América Latina Logística, responsável pelas ferrovias apontam também esse grave problema. Na análise de Maria Helena Rigitano, coordenadora do Plano Diretor, somente a construção de túneis e viadutos pode resolver essa questão, mas como o custo é elevado o que pode ser feito, além da sinalização que já ocorre, é a construção de passarelas para pedestres. (FERRARI, 2006e).

Enfim, os bairros referidos outrora como populares, consolidam-se, hoje, como de passagem para outros bairros novos e localizados na periferia, distantes do centro. Sendo que alguns deles como, Falcão, Bela Vista e Cardia, passam a configurar sub-centralidades ou novas centralidades desde a concentração de determinados estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, além de agências bancárias, como exposto.

Também pode se notar a íntima relação entre esses bairros e a ferrovia, o que no caso da Vila Falcão ganha expressão, já que as oficinas (pátio ferroviário), em sua grande parte, estão instaladas neste bairro, como também o acesso à Estação Ferroviária.

Ainda no que se refere aos bairros que eram considerados populares, destaca-se a simplicidade com que os prédios foram construídos, principalmente pelo uso de mão de obra não especializada, com exceção dos prédios das Companhias Ferroviárias, como expressão da arte urbana importada da Inglaterra. Estes prédios foram construídos sob a supervisão de engenheiros e técnicos vindos da capital, tornando-se os únicos símbolos importantes na cidade, identificados arquitetonicamente como marco histórico. Na Estação ferroviária os valores urbanos na época foram explicitados.

Atualmente, após a decadência da ferrovia, o prédio da Estação Ferroviária foi tombado como patrimônio da cidade, entretanto, está totalmente abandonado e deteriorado pela ação do

tempo.

O prédio da Estação Ferroviária de Bauru é de fato uma construção da Estação Ferroviária Central da Noroeste. A responsabilidade pelo imóvel era da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, no entanto, foi penhorado como garantia de pagamentos de dívidas trabalhistas, e vendido para o Grupo Marca de Brasília, DF, no mês de junho do ano de 2006, pelo valor de R\$ 6,2 milhões, segundo Souza (2006b).

Há anos esse grupo empresarial tentava adquirir o imóvel, porém, o Sindicato dos Ferroviários de Bauru não aceitava a venda devido às dívidas da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A., com ex-trabalhadores. Com a venda, o grupo que adquiriu o prédio assumiu a dívida com os trabalhadores.

De acordo com Souza (2006b), o Grupo Marca deseja investir R\$ 80 milhões já garantidos pelo Banco Fibra, na construção/instalação de um *Shopping-Center* e um Centro de Entretenimento, Lazer e Cultura na estação ferroviária e em parte do pátio ferroviário.

É preciso ainda abordar os bairros do setor sul da cidade. Antes disso, porém, convém destacar a grande área ocupada pelo pátio ferroviário e que em sua maior parte localiza-se justamente entre os referidos bairros (Falcão, Bela Vista e Cardia), e a área central da cidade.

Ocorre que o pátio ferroviário de Bauru gera grande debate na atualidade entre políticos, administradores e também por parte da sociedade. A polêmica está na retirada ou não dos trilhos e a possível instalação de avenidas, que funcionem como vias de acesso entre os bairros e também, destes com o centro, isto além de grande área que poderá ser utilizada para expansão do centro da cidade. Vale destacar que a ligação entre o centro e a periferia, com a decadência da ferrovia, foi tomada por matagais, vagões e prédios em deterioração, o que traz problemas para a população.

O arquiteto Jurandyr Bueno Filho que já realizou importantes projetos/obras na cidade, além de ter participado da administração pública, deu demonstração de insatisfação com a situação atual do pátio ferroviário de Bauru. Para o arquiteto uma possível solução seria a transferência dos trilhos para implantação de projeto de integração do município, transferindo-os

para junto do novo aeroporto<sup>41</sup> de Bauru e em seu local construir avenidas, área verde, além de um novo centro para a cidade junto do pátio ferroviário. Na visão do arquiteto, devido à grande extensão da área que engloba o centro da cidade, e outros importantes bairros centrais, e alguns mais periféricos, é possível realizar loteamentos, e vendendo parte da área, e juntamente com a iniciativa privada obter recursos para viabilizar o referido projeto. (FORTEZZA, 2005).

Espaço enorme localizado no centro de nossa estrutura urbana e que se encontra totalmente abandonado, inclusive com os magníficos prédios desocupados e muitos deles já destruídos ou em processo de corrosão (...) fosse elaborado um estudo objetivando a relocação dos trilhos principais (interligações intermunicipais e interestaduais) para fora daquela imensa área possibilitando a sua ocupação de uma forma planejada que transformaria radicalmente nossa cidade.

Seria um novo centro para Bauru, onde um planejamento competente definiria sua ocupação, evidentemente implantando um metrô de superfície interligando nossa área urbana no sentido leste-oeste, usando parte dos trilhos existentes. Essas faixas são de tal largura que penso ser possível a implantação de vias para veículos correndo paralelamente aos trilhos. A área do pátio é enorme porque abrigava oficinas de produção de vagões, estacionamentos de locomotivas etc. e um projeto eficiente proporia uma nova ocupação. (BUENO FILHO, 2005).

Nesta mesma perspectiva, um ano após reportagem mencionada, o referido autor defende o mesmo projeto de transferência da ferrovia do centro da cidade e nova ocupação do pátio

---

<sup>41</sup> O novo aeroporto de Bauru é uma conquista da cidade e região, resultado de muita reivindicação de políticos, administradores e representantes da indústria e comércio, que iniciaram essa luta há décadas. Essa reivindicação passou a receber maior atenção depois de alguns acidentes aéreos, como também devido às empresas aéreas terem deixado de operar na cidade, alegando falta de segurança. Também há o agravamento decorrente do aeroporto atual estar totalmente envolvido pela malha urbana. O novo aeroporto está envolto em polêmica devido à grandiosidade da obra e a falta de estudo sobre a vocação deste aeroporto antes de sua implantação.

De acordo com Magalhães (2005), a atual pista de 2.145 metros do novo aeroporto já será ampliada para 2.745 metros, o que o favorecerá possivelmente a receber habilitação internacional. Vale destacar que o aeroporto de Congonhas possui pista de 1.939 metros.

Conforme Souza (2006a) o secretário dos transportes do Estado de São Paulo, Dario Rais Lopes, afirmou que o novo aeroporto deve iniciar suas atividades regulares no mês de outubro de 2006. Essa afirmação foi realizada em sua visita as obras do novo aeroporto e entrega oficial da pista, além de participação na discussão sobre a vocação logística e administração do mesmo.

ferroviário, destacando a necessidade de se ocupar essas áreas ociosas.

O arquiteto Jurandyr Bueno Filho busca com o seu projeto “Bauru pátio ferroviário: uma cidade integrada – uma história preservada”, transformar essas áreas ociosas e os inúmeros prédios abandonados em um novo centro comercial, com o que ocorreria praticamente a expansão do próprio centro da cidade, devido este estar ao lado da área referida, como potencial para a execução do projeto. Sugere-se que ainda os trilhos sejam transferidos para o novo aeroporto, assim reforçando o caráter logístico do empreendimento, como da cidade. Finalmente, critica os políticos da cidade por não terem articulação com as esferas estadual e federal, o que tem dificultado o desenvolvimento da cidade, além da falta de ousadia dos mesmos. (CURUCI, 2006)

Com intuito de reafirmar o quanto este tema é polêmico, seguem algumas das inúmeras manifestações na mídia, tanto favoráveis como contrárias à transferência dos trilhos ferroviários, publicadas no Jornal da Cidade de Bauru: Integração por meio de linhas férreas (20/11/2005); Três grandes vias expressas (02/10/2005); Trilhos, solução às metrópoles (04/12/2005); Sobre o pátio da ferrovia (06/12/2005); O devaneio do arquiteto (07/12/2005); Um monumento em homenagem ao nada (11/12/2005).

Antes de encerrar essa questão sobre a ferrovia na atualidade, convém destacar a opinião do renomado arquiteto Paulo Mendes da Rocha, sobre a situação da ferrovia, o seu traçado em Bauru e em todo o país. Destaca o valor do traçado ferroviário, enfatizando a necessidade de sua restauração e revitalização. (SANTANA, 2005).

Nós estamos dormindo no ponto porque, evidentemente, sozinha uma cidade não pode executar essa espacialidade indispensável para que se expanda a vida humana. O traçado da ferrovia vale uma fortuna e, portanto, o maior investimento e mais caro já foi feito, que é procurar no território uma topografia compatível com a ferrovia. Agora, a grande questão não só de Bauru como das cidades da região, do ponto de vista da ação política e dos urbanistas e arquitetos, é restaurar e revitalizar as ferrovias. É você ligar várias cidades de modo confortável e cômodo como o desses trens que você vê pelo mundo inteiro, com velocidade de 200 a 300 km/h. Se você associar um transporte desse tipo além do transporte mais amplo para cargas, pode criar verdadeiras estruturas

de caráter metropolitano produtivas e capazes de amparar o trabalho humano, ...  
(SANTANA, 2005).

A posição do arquiteto apresenta a difícil possibilidade de se reativar as ferrovias no país, principalmente as de transporte de passageiros, isto se levadas em consideração as políticas de transporte do governo federal nas últimas décadas.

Deve-se enfatizar que o objetivo desta exposição não é opinar sobre esta polêmica, mas o de apresentar a relação entre a ferrovia e o urbano na cidade de Bauru. O objetivo é de destacar que toda evolução do espaço urbano, como futuras intervenções urbanísticas necessitam considerar a ferrovia e seus desdobramentos. Também é preciso evidenciar o quanto bairros como Bela Vista, Cardia, e principalmente a Vila Falcão e o Centro da cidade estão intimamente relacionados com essa questão.

Após a apresentação de bairros como a Vila Falcão, o Jardim Bela Vista, a Vila Cardia e a Vila Dutra, que inicialmente eram considerados populares,<sup>42</sup> serão destacados a seguir os primeiros bairros voltados às classes média e média alta e que, diferente dos anteriores, continuam na atualidade concentrando população de maior poder aquisitivo, além de possuírem e receberem melhores equipamentos de estrutura pública urbana. Portanto, a ênfase nesses bairros habitados por população com maior poder aquisitivo e que estão localizados no setor sul da cidade, como também em suas grandes avenidas, se deve à relação existente entre a infraestrutura instalada e a concentração comercial e de serviços que favorece o surgimento de novas centralidades.

#### 4.2.3 Bairros do Setor Sul da Cidade e as Grandes Avenidas

Para a compreensão da ocupação e expansão urbana do setor sul da cidade na perspectiva das novas centralidades devem ser consideradas duas características intrinsecamente relacionadas: esta parte da cidade, ainda hoje, se apresenta como um setor que recebe grandes investimentos em infra-estrutura pública, além disso, a especulação imobiliária é considerável. A

---

<sup>42</sup> Merece ênfase que a Vila Falcão, Cardia e a Bela Vista atualmente não se configuram como bairros populares, dada à concentração de comércio e prestação de serviços, além do perfil sócio-econômico de seus moradores, isto já notado aproximadamente desde a década de 1970 e 1980.







FOTO 16 – O Centrinho da USP em Bauru



Fonte: MORAES, 2007

FOTO 17 – USP - Faculdade de Odontologia de Bauru



Fonte: MORAES, 2007

FOTO 18 – Parque Vitória Régia localizado na Avenida Nações Unidas



Fonte: WIKIMEDIA COMMONS, 2007.

FOTO 19 – Bosque da Comunidade localizado no setor Sul da cidade.



Fonte: FÉRIAS TUR.BR, 2007.

FOTO 20 – Locomotiva em exposição no Bosque da Comunidade



Fonte: FÉRIAS TUR.BR, 2007.

FOTO 21 – Alameda Octávio Pinheiro Brizola



Fonte: ADRIANO, 2006.

A Avenida Getúlio Vargas é um importante eixo viário pela concentração comercial e de prestação de serviços do setor sul. Em relação ao seu histórico, Gabriel Ruiz Pelegrina destaca que a Avenida representava a única via de acesso para o município de Agudos, funcionando como estrada que ligava os municípios de Bauru e Agudos. Além disso, o referido historiador afirma que até a década de 1960 toda essa área do setor sul da cidade, em especial a área da Avenida Getúlio Vargas não era ocupada. (MARINARI, 2006d).

Ainda sobre a evolução da Getúlio Vargas, a arquiteta da prefeitura municipal de Bauru, Maria Helena Rigitano, menciona que os lotes localizados nesta Avenida, como os próximos a ela, deveriam ser de uso residencial. Entretanto, foram utilizados como pontos comerciais, devido às melhorias realizadas. Isto pode ser explicado, por ter se tornado um corredor de ligação (acesso) às rodovias Marechal Rondon (SP300), Bauru-Jáu (SP225 – Comandante João Ribeiro de Barros), Bauru-Ipaussú (SP225 – Engenheiro Paulo Nilo Romano). Além disso, nessa área têm-se localizados inúmeros condomínios fechados. (MARINARI, 2006d).

Nessa perspectiva, a Avenida Getúlio Vargas tornou-se corredor comercial, concentrando

também número expressivo de estabelecimentos destinados à prestação de serviços.

Cada vez mais a Avenida Getúlio Vargas se firma como um importante pólo comercial de Bauru. Localizada na zona sul de Bauru, ela abriga estabelecimentos comerciais de vários segmentos, a maioria deles direcionados ao exigente público de classes média e alta que habita os bairros e condomínios próximos. São supermercados, postos de combustíveis, imobiliárias, farmácias, lojas de confecções, móveis, bares e até revendedoras de carros importados. Poucos são os moradores que resistiram ao progresso do local e continuaram residindo em suas casas (MARINARI, 2006a).

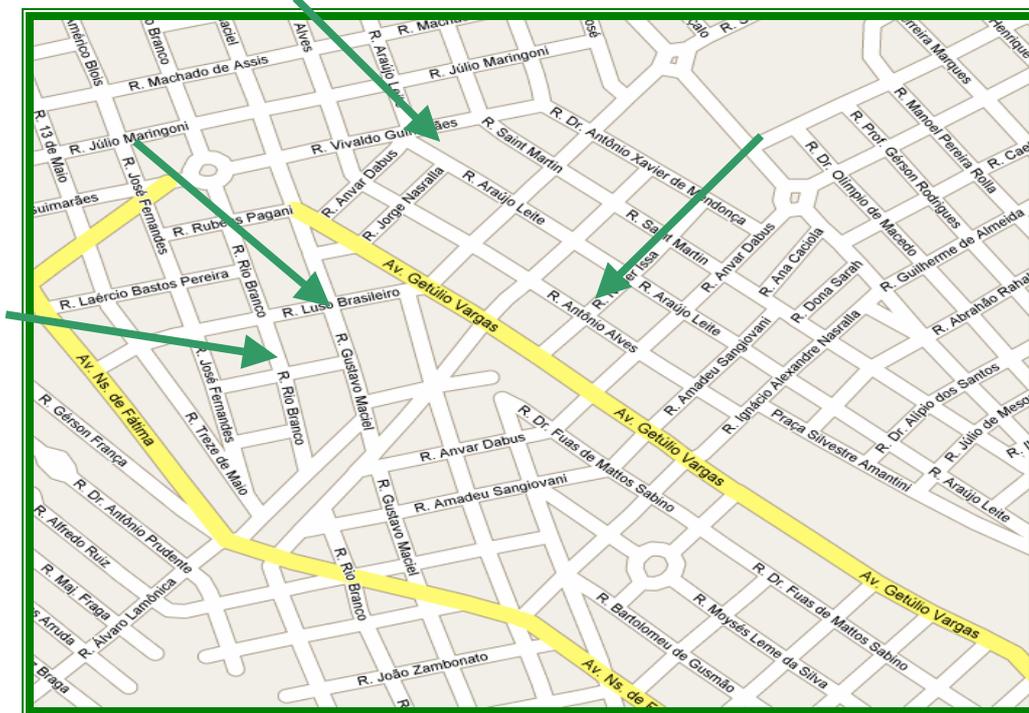
Esta avenida nas duas últimas décadas tem recebido altos investimentos do poder público municipal: duplicação, iluminação, instalação de ciclovias e praça esportiva e paisagismo.

O empresário do setor imobiliário Lima avalia que a valorização da Avenida Getúlio Vargas iniciou-se nos anos 1990 com a nova extensão, duplicação, e outras obras executadas pelo setor público, além da construção de grande número de condomínios de alto padrão. Lima também destaca que o metro quadrado de terreno nesta avenida, é de aproximadamente um mil reais, o que é alto para os padrões da cidade de Bauru. No mesmo sentido, outro empresário deste setor Érico Luiz Domingues, aponta que a Getúlio Vargas teve valorização excessiva em razão da concentração de comércio. (MARINARI, 2006c)

A maior parte dos investimentos foram aplicados no setor sul da cidade, isto desde o início da expansão urbana de Bauru, como foi apresentado no início deste capítulo. Isso ocorreu pela facilidade proporcionada pela topografia, como também pela concentração inicial de famílias de maior poder aquisitivo, o que reforça o simbolismo impregnado nas expressões “parte alta” e “parte baixa”. As ferrovias e a área de inundação, como a zona de prostituição localizavam-se na “parte baixa”.

Atualmente, a concentração comercial no setor sul da cidade em especial nas ruas Rio Branco, Gustavo Maciel, Araújo Leite e Antonio Alves, como mostrado na FIGURA 22, nas proximidades da Praça Portugal, onde se inicia a Avenida Getúlio Vargas atrai moradores, não somente deste setor da cidade, mas também de outras partes, que desejam evitar a ida ao centro tradicional da cidade para atender as suas necessidades de compras e lazer.

FIGURA 22 – Concentração Comercial no Setor Sul, principais Ruas.



Fonte: GOOGLE MAPS, 01 out. 2007.

Agências bancárias, imobiliárias, galerias, *boutiques*, clínicas médicas, drogarias, restaurantes, bares e *boates*, além dos quatro supermercados, Pão de Açúcar (Estoril), Pão de Açúcar (Araújo Leite – 24h.), Confiança Max (Getúlio Vargas – 24h.) e Paulistão (Getúlio Vargas), representam os estabelecimentos comerciais que polarizam todo esse setor da cidade.

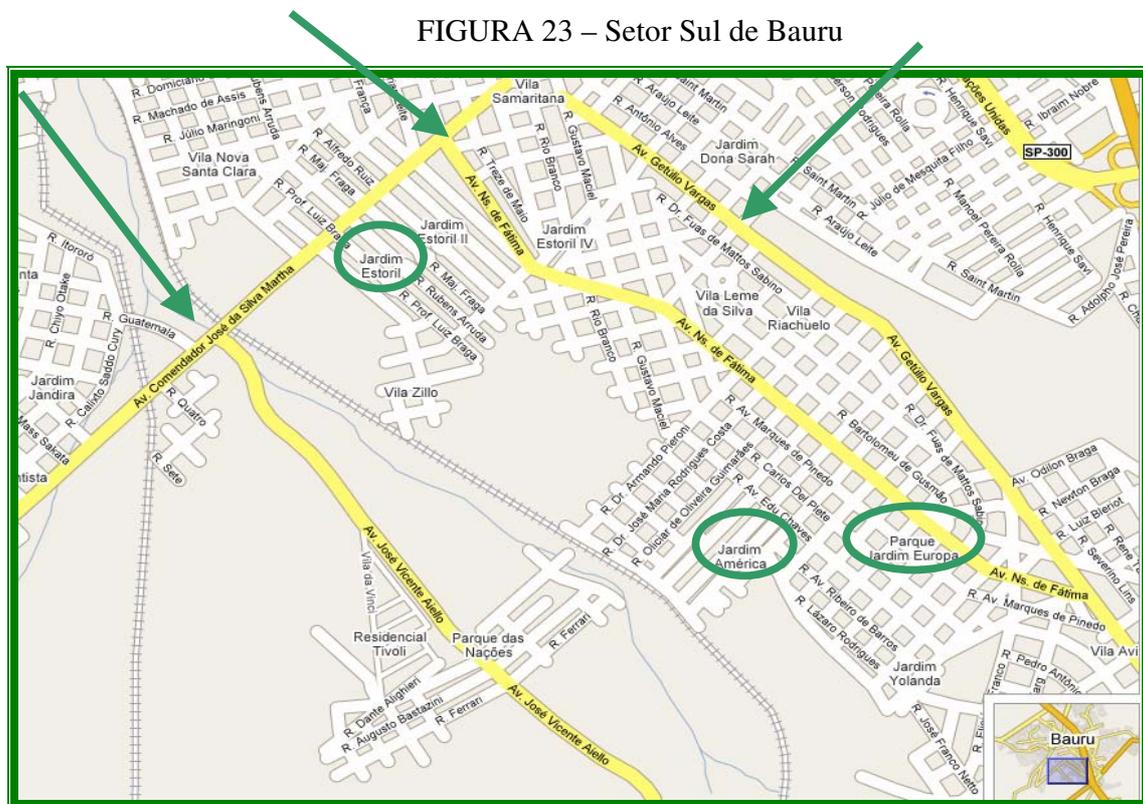
A Avenida Getúlio Vargas, especialmente, tornou-se *point* para jovens, principalmente no período noturno e nos finais de semana, devido à concentração de restaurantes, *boates* e bares, além da sua própria urbanização caracterizada por iluminação e paisagismo diferenciados.

Toda essa concentração comercial ocorrida principalmente nas duas últimas décadas acarreta a falta de espaço neste setor da cidade, como também a especulação imobiliária.

Neste sentido, o novo plano diretor de Bauru (sendo finalizado no ano de 2007) restringe o crescimento urbano deste setor da cidade. Segundo Gonçalves (2006b), a carência no abastecimento de água, como a necessidade de se reordenar a ocupação urbana para o setor norte da cidade são os elementos que sustentam essa restrição. Ainda nesse sentido, existe a proibição de verticalização no quadrilátero entre as Avenidas Getúlio Vargas, Nossa Senhora de Fátima e

os Condomínios, isto inclusive a pedido da própria população.

A Avenida Nossa Senhora de Fátima (FIGURA 23), também localizada no setor sul da cidade, tem início na Avenida Comendador José da Silva Martha (MAPA 28), no Jardim Estoril e segue no sentido sul, disposta de forma paralela à Avenida Getúlio Vargas (MAPA 28), aproximadamente até a sua metade, quando se torna diagonal de modo a finalizar mais adiante na própria Avenida Getúlio Vargas. A Avenida Nossa Senhora de Fátima, apresenta um comércio de bares, padarias, lojas de conveniência e pequenos mercados que atende em parte aos moradores de padrão médio e alto que residem nas imediações, principalmente em condomínios verticais.



Fonte: GOOGLE MAPS, 02 out. 2007.

Mas o comércio da Avenida Nossa Senhora de Fátima, ver FOTO 22, não é competitivo com o comércio que se concentra na Avenida Getúlio Vargas, aliás foi a própria população desta área da Avenida Nossa Senhora de Fátima, ou seja, do bairro Jardim América e Europa que conseguiu junto ao poder municipal não permitir a expansão comercial nesta área, o que

indiretamente favoreceu a concentração na Avenida Getúlio Vargas. (GONÇALVES, 2006b).

FOTO 22 – Avenida Nossa Senhora de Fátima



Fonte: ADRIANO, 2006.

Nesta perspectiva, percebe-se a relação entre a falta de espaço no setor sul da cidade, decorrente da intensa ocupação – alta concentração comercial e de serviços, e a conseqüente valorização do metro quadrado, e o surgimento de novas centralidades. Assim, esses aspectos também podem estar relacionados ao surgimento de outras áreas comerciais distribuídas no território e que também concentram comércio e serviços atendendo parte da população.

Com o crescente esgotamento e a conseqüente supervalorização dos espaços disponíveis para comércio e prestação de serviço na região da zona sul e Centro de Bauru, começaram a surgir nos últimos anos novos pólos de concentração para estas atividades. Exemplos de “minicidades” aparecem nos quatro cantos da cidade, com proliferação de atividades tão intensa e variada que os moradores da região podem até se furtar de deslocamentos maiores para realizar obrigações

corriqueiras do dia-a-dia (PAIS, 2005d).

A citação exposta remete à discussão referente à disposição dos objetos geográficos na cidade, através dos fenômenos de novas centralidades e a sua espacialidade. Ainda neste capítulo esse aspecto será novamente mencionado quando se mencionar outros setores da cidade.

Antes da Avenida Getúlio Vargas houve processo similar com a Avenida Duque de Caxias, como eixo de concentração comercial e de serviços, isto, após a saturação do centro tradicional. No entanto, a Duque de Caxias, não teve a concentração expressiva que possui hoje a Getúlio Vargas.

O secretário de desenvolvimento econômico do município, Wallace Garreoux Sampaio, avalia que a expansão comercial de Bauru ocorreu com a ocupação da Avenida Duque de Caxias após a Área Central ter se saturado. Posteriormente à ocupação da Avenida Duque de Caxias a tendência do comércio foi de concentrar-se na Avenida Getúlio Vargas (MARINARI, 2006a).

Conforme o exposto, a expansão comercial de Bauru, junto de sua concentração comercial e de prestação de serviços, seguiu a seguinte ordem: centro tradicional, setor da Avenida Duque de Caxias, e o setor da Avenida Getúlio Vargas. Assim, a expansão comercial ocorreu através de uma sucessão de fases em que a partir da saturação do centro seguiu na direção sul da cidade.

De certo modo, essa expansão apresenta a mesma sucessão ocorrida em São Paulo, obviamente considerando as proporções como o contexto específico, mas que serve de referência para as análises da centralidade.

Conforme Cordeiro (1993) e Frúgoli Jr. (2000), houve no caso da expansão do centro de São Paulo, a criação de novas centralidades devido a mecanismos de mercado e as suas práticas. Em especial Cordeiro (1993), aponta a Avenida Paulista como o desdobramento da área central e a Avenida Berrini como o tresdobramento. Numa analogia aplicando-se esse modelo para a cidade de Bauru, tem-se a Avenida Duque de Caxias como desdobramento do centro tradicional e a Avenida Getúlio Vargas como tresdobramento.

Todavia, ressalvas são necessárias, pois Maria Helena Cordeiro em sua teoria refere-se à cidade mundial São Paulo e descreve a reorganização espacial subordinada a um sistema empresarial presente em cidades também mundiais e que exigem equipamentos neotecnológicos para a eficiência dessas empresas. Portanto, há a criação de novos espaços para a própria eficiência, como a multiplicação dos setores empresariais detentores de capital.

Deste modo, nota-se no caso do desdobramento e tresdobramento de São Paulo o papel notório das sedes de grandes corporações empresariais e financeiras, já na analogia feita, o desdobramento e o tresdobramento em Bauru é caracterizado pelo comércio e prestação de serviços, com a concentração de inúmeras agências bancárias. Entretanto, apesar das peculiaridades, o capital globalizado e a especulação imobiliária são fatores comuns que favorecem as novas centralidades.

A Avenida Duque de Caxias, (FOTO 23) é um dos importantes eixos viários de Bauru, juntamente com a Avenida Rodrigues Alves, ver FOTO 24. Faz a interligação dos setores oeste e leste da cidade, com um fluxo intenso de automóveis e ônibus, o que em parte contribui para centralizar o comércio e prestação de serviços, mas por outro lado, também dificulta este mesmo uso pela mesma razão (intenso fluxo) e também pela carência de vagas de estacionamento. Inclusive, parte do comércio que se concentrou nesta avenida já se transferiu para as vias transversais, ou então, mais ao sul, na própria Avenida Getúlio Vargas e imediações.

FOTO 23 – Avenida Duque de Caxias



Fonte: ADRIANO, 2006.

FOTO 24 – Avenida Rodrigues Alves



Fonte: ADRIANO, 2006.

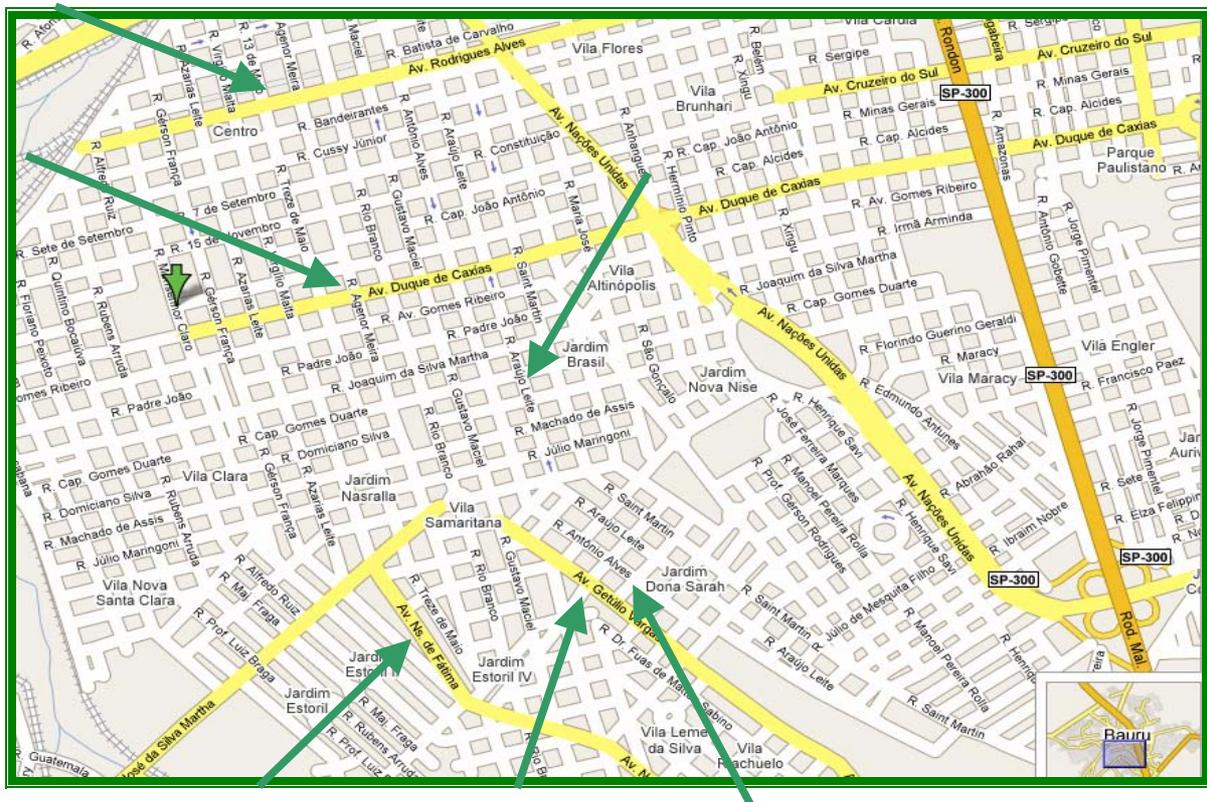
A porção da Avenida Duque de Caxias entre as ruas Monsenhor Claro e Araújo Leite que corresponde ao bairro Altos da Cidade (FOTO 25), e são as principais vias de ligação do centro com o setor sul da cidade apresenta alta concentração de comércio e serviços. Essas vias estão perpendiculares à Avenida Duque de Caxias, com as ruas Rio Branco, Antonio Alves e Araújo Leite, como mostrado na FIGURA 24, na medida em que essas vias transversais se aproximam da área sul da cidade (Praça Portugal e Avenida Getúlio Vargas), o comércio e serviços ficam mais concentrados.

FOTO 25 – Bairro Altos da Cidade



Fonte: ADRIANO, 2006.

FIGURA 24– Principais Ruas e Avenidas do Altos da Cidade e Imediações



Fonte: GOOGLE MAPS, 02 out. 2007.

Na área da Avenida Duque de Caxias, especificamente entre as ruas Rio Branco e Virgílio Malta, na praça das Cerejeiras está localizada a prefeitura municipal. Além da prefeitura a cidade de Bauru tem cinco subprefeituras: Regional Falcão/Industrial (zona oeste), Regional Bela Vista (zona norte), Regional São Geraldo (zona noroeste), Regional Mary Dota (zona nordeste) e Distrital Tibiriçá (zona oeste, fora da malha urbana). A apresentação dessas subprefeituras é importante porque representam hierarquia do poder municipal, que inclusive favorece não somente o aspecto de administração, mas também o entendimento da centralidade.

Ainda sobre a Avenida Duque de Caxias, numa comparação com a Avenida Getúlio Vargas, esta apesar de sua relevância enquanto eixo viário para o setor sul da cidade, não interliga diversos bairros e nem setores da cidade com alta densidade demográfica, como a Avenida Duque de Caxias. Todavia, o fluxo no entorno da Getúlio Vargas justifica-se pela concentração comercial e pelos condomínios e bairros de maior padrão sócio-econômico.<sup>43</sup>

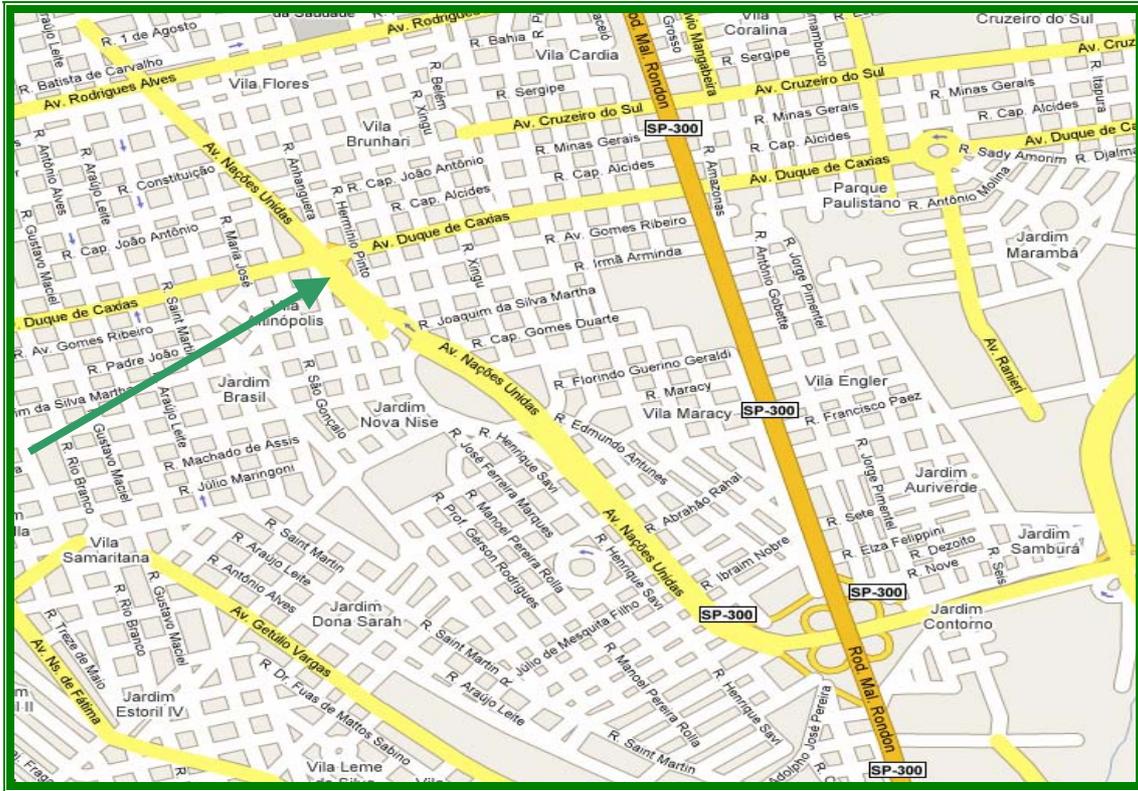
Outra Avenida símbolo de Bauru é a Nações Unidas, que possui algumas semelhanças, mas também significativas diferenças com relação a Getúlio Vargas.

Disposta no sentido Leste-Norte sobre o córrego das Flores, totalmente canalizado, a Avenida Nações Unidas (FIGURA 25) é a principal entrada da cidade de Bauru, no setor leste, principalmente para quem chega de São Paulo pela rodovia Castelo Branco (SP280) e Marechal Rondon (SP300), como mostra a FOTO 26 A e B.

---

<sup>43</sup> O Samambaia e o Paineiras foram os primeiros condomínios horizontais do setor sul da cidade e datam da década de 1970. Atualmente existem outros como exemplo o Lago Sul, além da crescente concentração de condomínios verticais, mas isso principalmente nos bairros Jardim América e Europa.

FIGURA 25– Avenida Nações Unidas



Fonte: GOOGLE MAPS, 02 out. 2007.

FOTO 26 A – Avenida Nações Unidas zona Sul acesso a Rodovia Marechal Rondon.



Fonte: ADRIANO, 2006.

FOTO 26 B – Avenida Nações Unidas zona Sul acesso a Rodovia Marechal Rondon.



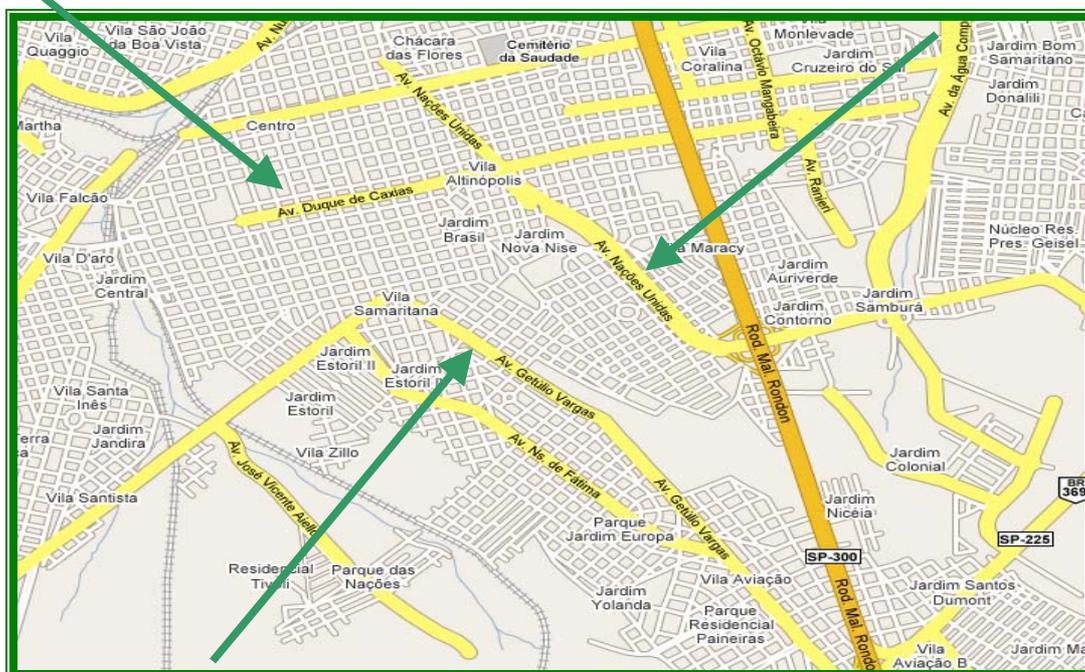
Fonte: ADRIANO, 2006.

A Avenida foi projetada para constituir-se numa via de escoamento, com diferentes pistas, favorecendo o fluxo e evitando congestionamentos. Além disto, os hotéis, os restaurantes e os bares aí localizados dispõem de facilidades para o estacionamento de carros e para o acesso rápido aos outros setores da cidade.

O respeito à Lei de Zoneamento, que a define como corredor comercial é o principal fator que explica a organização e a funcionalidade da Avenida Nações Unidas.

Para o responsável pelo projeto desta avenida, o arquiteto Jurandyr Bueno Filho, a Nações Unidas não recebeu a atenção das administrações municipais, no sentido de cumprimento da totalidade do que fora projetado para ela como a construção de dois viadutos. Todavia, essa avenida se destaca pela ocupação e crescimento organizado, inclusive com ausência de congestionamentos, mesmo considerando o fluxo intenso de veículos. O referido arquiteto ainda destaca que justamente pela Lei de Zoneamento ser cumprida, no caso da Avenida Nações Unidas, não ocorre o mesmo que vem ocorrendo na Avenida Getúlio Vargas que está em sua grande parte saturada pelos diferentes tipos de comércio, como pela ausência de vagas para estacionamento, o que também ocorrera no passado com a Avenida Duque de Caxias, como mostra a FIGURA 26, conforme exposto anteriormente (ZAMBONI, 2005).

FIGURA 26 – Avenida Nações Unidas, Getúlio Vargas e Duque de Caxias



Fonte: GOOGLE MAPS, 02 out. 2007.

A questão do zoneamento que envolve a criação de corredores comerciais e a complexa questão da especulação imobiliária necessita de atenção neste momento, para que em seguida seja dada continuidade ao caso da Avenida Nações Unidas, como mostra a FOTO 27.

FOTO 27 – Avenida Nações Unidas Centro



Fonte: ADRIANO, 2006.

Como já identificado, o surgimento de áreas ou centros comerciais está relacionado à criação de corredores comerciais na cidade. O poder público municipal através do planejamento e do Plano Diretor orienta a ocupação e o uso do solo nas cidades direcionando, portanto, o surgimento desses corredores.

Assim, parte de áreas residenciais tornam-se comerciais, o que em algumas vezes gera conflitos, isso decorrente da mistura de usos comerciais e residenciais.

Através do Plano Diretor e em especial da lei de zoneamento, as ações da prefeitura regulamenta a ocupação urbana informando o tipo, ou os tipos, de uso para cada setor da cidade.

Elemento complicador dessa questão são os interesses particulares, ou melhor, de

especulação imobiliária, que criam *lobbies* ou pressionam de diversas formas para criar leis que descaracterizam o próprio plano diretor e sua política de zoneamento urbano. Ou seja, a Câmara Municipal pode favorecer interesses particulares direcionando-o para atender esses interesses.

Em reportagem intitulada *Planejamento pode evitar desentendimentos*, o presidente da Câmara Municipal de Bauru, Toninho Garmes, concorda com a opinião do arquiteto e chefe do departamento de arquitetura, urbanismo e paisagismo da Unesp de Bauru, José Xaides de Sampaio Alves, de que a Câmara Municipal de Bauru através de seus vereadores alteram as leis para beneficiar particulares, isto principalmente através de *lobbies*, de modo que dificulta a implantação das diretrizes do plano diretor e todo planejamento urbano da secretaria de planejamento do município. O referido presidente da Câmara, também destaca que são comum os especuladores construírem imóveis comerciais em setores residenciais para assim forçarem a mudança da lei de zoneamento, para seu favorecimento o que descaracteriza alguns setores da cidade (TADASHI, 2006).

Neste sentido, torna-se clara a necessidade de comprometimento por parte da prefeitura para que o Plano Diretor seja de fato implementado na perspectiva do crescimento e desenvolvimento urbano, sem ser submetido a interesses isolados.

Com relação a isso,

O arquiteto e urbanista Cláudio Berriel Ricci vê com preocupação a mudança nas leis de zoneamento e ocupação do solo em Bauru. Para ele, os vereadores não levam em conta as condições técnicas para realizar alterações desse porte e norteiam as mudanças simplesmente por interesses políticos (...).

Essa falta de informação técnica dos parlamentares pode atrapalhar a Seplan. Ele cita justamente a criação de corredores comerciais e de serviços, de forma indiscriminada, como um dos problemas mais sérios (...).

Não são só os corredores comerciais que preocupam o urbanista. Ele apontou ainda a especulação imobiliária como um dos fatores que interferem de maneira negativa na ocupação do solo. (SOUZA, 2006c)

Portanto, diante do exposto torna-se evidente que a especulação imobiliária é elemento chave para compreensão desta situação, que confronta a política pública para desenvolvimento ordenado da cidade. Para atingir os objetivos dos especuladores, moradores da cidade foram

usados para defender grupos isolados e seus interesses específicos.

Portanto, a concentração comercial na Avenida Nações Unidas, como em seu entorno, como expressão da nova centralidade é algo que reflete especulação imobiliária.

A profissional do setor imobiliário Wânia Porto, destaca que o fluxo intenso de veículos, o acesso rápido a diferentes setores da cidade, inclusive ao centro e a localização de estabelecimentos tradicionais e reconhecidos pela população favorecem que o metro quadrado desta avenida seja comparado ao da Avenida Getúlio Vargas (ZAMBONI, 2005).

A tendência é que a especulação imobiliária nesta avenida se intensifique ainda mais, em sua outra extremidade, no setor norte (noroeste), isto porque existe plano da administração municipal para estender esse trecho da avenida, que termina em uma grande área de vazio urbano, com topografia irregular, ou seja, fundo de vale, onde se localiza o Córrego da Água do Castelo. Portanto, a Nações Unidas terá acesso às rodovias Bauru-Iacanga (SP321 – onde está instalado novo aeroporto), Bauru-Marília (SP294) e Marechal Rondon (SP300 – Bauru-Mato Grosso do Sul). Esse projeto recebe o nome de Nações Unidas Norte e, apesar de possibilitar importante acesso às rodovias mencionadas, o seu término ocorrerá na rodovia Bauru-Marília (SP294).<sup>44</sup>

Ainda no que se refere à questão do prolongamento da Avenida Nações Unidas, nota-se a sua influência a ponto de agora mudar o eixo de crescimento da cidade para o setor norte, isto devido ao seu prolongamento para este setor da cidade, fracamente povoado, sendo que alguns lugares são totalmente despovoados. Grande parte desta área não possuía ainda equipamentos de infra-estrutura pública, que começa a ser instalado pelo poder público municipal.<sup>45</sup>

A partir destas constatações, é necessário lembrar que os favorecidos com essas obras são

---

<sup>44</sup> De acordo com Gonçalves (2006a) no mês de julho de 2006 foi autorizado pelo governo do Estado a liberação de 29 milhões de reais para início do referido projeto que ainda depende da licença ambiental, devido ao impacto na área do Córrego da Água do Castelo. Ainda merece destaque que a porção referente ao Córrego do Castelo que será cortada pela Avenida Nações Unidas Norte é alvo de projeto por parte da prefeitura, que pretende criar um parque aproveitando a área verde localizada entre importantes bairros da cidade. Conforme a reportagem *Parque do Castelo nosso 'Ibirapuera' adormecido*, aproximadamente 15 alqueires de áreas verdes onde se localizam nascentes e mata nativa compõem o cenário do possível parque. Inclusive no passado, esta área serviu como fonte de abastecimento de água para os imigrantes espanhóis que se instalaram na cidade de Bauru. Para o prefeito de Bauru, Tuga Angerami, juntamente com o prolongamento da Avenida Nações Unidas o Parque do Castelo poderá ser criado/viabilizado.

<sup>45</sup> A questão referente aos vazios urbanos será apresentada com maior profundidade no item 4.3.1, mas adianta-se a informação de que na cidade de Bauru 47,53% de sua área corresponde aos vazios urbanos, isto de acordo com a SEPLAN – Secretaria de Planejamento. Este índice é muito elevado e reflete a questão da especulação imobiliária na cidade.

os proprietários de lotes que se beneficiam com a instalação de toda a infra-estrutura pública, principalmente a partir do prolongamento da avenida até as rodovias. Diante disto, iniciou-se uma especulação imobiliária antes mesmo do início de tais obras. A valorização desses lotes ocorreu somente com a divulgação dos investimentos a serem feitos, ou seja, antes mesmo das alterações urbanas, já ocorreu a especulação.

A “valorização da gleba é antecipada em função de mudanças na estrutura urbana que ainda estão por acontecer e, por isso, o especulador se dispõe a esperar um certo período, que pode ser bastante longo, até que as condições propícias se tenham realizado. (SINGER, 1980, p. 79)

Desta forma os proprietários destas terras ociosas irão se beneficiar de certo modo de uma renda, mas que foi produzida pela sociedade.<sup>46</sup> Neste cenário destaca-se o papel dos especuladores que inclusive representam empresas de construção civil ou imobiliárias e que na maioria das vezes compram esses lotes vazios antes das melhorias públicas. Isso ocorre porque alguns especuladores são os primeiros a terem acesso às informações do poder público sobre as mudanças que ocorrerão em determinada área, ou seja, ficam sabendo dos investimentos públicos que serão destinados para determinado local.

As empresas de construção civil têm, freqüentemente, um rápido acesso às informações e aos planos de ação do poder público, quando não interferem diretamente na elaboração de tais planos, favorecendo-se de antemão, ao comprar terras baratas em localidades que terão uma valorização futura, produzidas pelos investimentos realizados, de acordo com planos previamente estabelecidos. (SANTOS, R., 1994, p. 139).

Nesta perspectiva, esses privilegiados (especuladores) adquirem esses lotes a baixos preços e esperam a grande valorização que está por vir com os investimentos públicos. Esse

---

<sup>46</sup> Importante destacar que o proprietário da terra, ou seja, o proprietário fundiário (o proprietário inicial) nem sempre é o grande beneficiário de futuras especulações com esse bem. Isso porque existe o papel do capitalista, que pode ser chamado de loteador, incorporador imobiliário, que geralmente compra essas terras para realizar atividades imobiliárias e obviamente a especulação imobiliária que renderá a esse último muito mais do que o primeiro que recebeu somente a renda da terra.

aspecto é o grande fator que colabora para a compreensão da especulação imobiliária que, obviamente, penaliza grande parcela da população que não é proprietária de imóvel e que, no entanto, contribui com impostos e taxas para a produção social da cidade.

[...] e isto basta para, antes mesmo desse investimento se realizar, a renda da terra ser cobrada de forma a dilapidar ainda mais os minguados recursos da riqueza nacional a que os trabalhadores têm acesso [...]

Tudo isto é lógico, pois não é da classe burguesa que a burguesia apropria mais-valia ou renda fundiária, mas sim da classe trabalhadora. (OLIVEIRA, 1978, p. 87)

Desta forma, a classe trabalhadora, que paga taxas e impostos para a produção social da cidade (infra-estrutura urbana), nem sempre é favorecida. No entanto, é da classe trabalhadora que são extraídos os custos das melhorias públicas realizadas e que valorizam esses loteamentos, antes vazios urbanos.

Uma outra face desta discussão refere-se ao poder dos proprietários de terras ou empreendedores imobiliários que, algumas vezes, é tão significativo a ponto de orientar os próprios investimentos públicos direcionados prioritariamente, em geral, para aquelas áreas mais valorizadas.

Proprietários de terra e capitalistas das atividades de promoção imobiliária e construção é um grupo real do poder e de definição das realizações orçamentárias municipais. (MARICATO *in* ARANTES; VAINER; MARICATO; 2000, p. 157)

Assim, o poder desses empresários do setor imobiliário é associado às medidas do poder público para o seu próprio benefício. Há o favorecimento do setor privado pelo público na medida em que seus imóveis são ainda mais valorizados através do adensamento dos serviços públicos num determinado setor da cidade.

Também deve ser destacada a questão das famílias de baixo poder aquisitivo que habitam essas áreas ou no entorno de vazios urbanos ou áreas fracamente povoadas, isto porque estas provavelmente serão expropriadas uma vez que não terão condições econômicas de pagar pela

supervalorização desta área. Assim, o local que antes tinha características de periferia e ausência de serviços públicos, passa a tê-los e constituir-se na continuidade da cidade, em contrapartida as famílias que residiam neste local e necessitavam destas melhorias são obrigadas a se mudar para uma nova periferia, portanto, num local mais distante dos equipamentos e serviços públicos.

Singer (1980) lembra que o Estado ao instalar os serviços públicos urbanos essenciais influencia diretamente no preço do solo urbano. Isso ocorre porque quando o Estado direciona o investimento, ou seja, a instalação dos serviços públicos para um determinado setor da cidade provoca uma demanda de moradores para este local em busca de alugar ou comprar imóveis. Logicamente essa demanda é de moradores que têm condições de pagar pelo novo preço deste solo urbano neste setor da cidade, substituindo os que aí moravam anteriormente, com menor poder aquisitivo.

Portanto, observa-se que o preço dos terrenos, como das casas, sofrem aumento devido à valorização desta área norte da cidade, assim como os impostos também aumentam e provavelmente a população residente que necessitava das transformações urbanas, melhorias, não terão condições de pagar por essas melhorias e serão obrigados a mudarem e novamente serem propulsores de uma nova produção social da cidade, entretanto, em uma localidade bem mais distante.

Antes de finalizar esse item, vale destacar que os bairros do setor sul da cidade de Bauru como as grandes avenidas mencionadas, juntamente com o centro da cidade, expressam uma concentração de comércio e prestação de serviços muito superior aos outros setores da cidade.

Essa concentração expressa o ambiente favorável aos investimentos privados que estes setores da cidade dispõem em consequência do direcionamento de investimentos públicos a esses setores, como fora exposto anteriormente, principalmente no caso da Avenida Getúlio Vargas.

O setor sul da cidade, como os bairros Jardim América, Aviação e outros que compreendem as Avenidas Getúlio Vargas e Nações Unidas apresentam junto ao centro da cidade a maior concentração de comércio e prestação de serviços com Hipermercados, *Shoppings-Centers*, Galerias, Clínicas Médicas, além das avenidas que são verdadeiros corredores de comércio e serviços.

Essa concentração de investimentos públicos nestas áreas expressa na mancha urbana uma desigualdade social, como também “desequilíbrio” por parte do poder público em seus investimentos. Atualmente o setor sul da cidade que concentra população de classes média e alta

é uma área que menos necessita ser assistida pelo poder público. Isso vem reforçar a idéia referente aos padrões de adensamento urbano, ou seja, as áreas com infra-estrutura já instalada e/ou que recebem maiores investimentos do poder público, tendem a se adensar, enquanto os setores desprovidos de infra-estrutura são ocupados de maneira desordenada, dispersa, por uma população mais pobre, portanto, excluída de outras áreas que se valorizaram, conforme discutido no capítulo 2.2.1 Centro-periferia.<sup>47</sup>

A grande questão é que o poder municipal ao direcionar investimentos para esses setores da cidade, como o setor sul de Bauru, cria, em relação a outros setores mais periféricos, uma desigualdade explícita na mancha urbana.

No entanto, a concentração de comércio e prestação de serviços no setor sul da cidade tem expressado sinais de esgotamento, na interpretação do arquiteto e chefe do departamento de arquitetura, urbanismo e paisagismo da Unesp de Bauru, José Xaides de Sampaio Alves, o que favorece, junto da carência de comércio em outros setores da cidade, uma nova concentração em outros pontos da malha urbana, ou melhor, o surgimento de novas centralidades, porém, sem o planejamento necessário.

... constata Xaides, começam a surgir novas centralidades concentradoras de prestação de serviços e comércio, como por exemplo das regiões do Núcleo Mary Dota (FOTO 28 e FIGURA 27 A e B ), do Parque das Camélias (FIGURA 28), na Vila Independência (no corredor da Avenida Castelo Branco) (FIGURA 29 A e B), para citar as principais. (PAIS, 2005b)

---

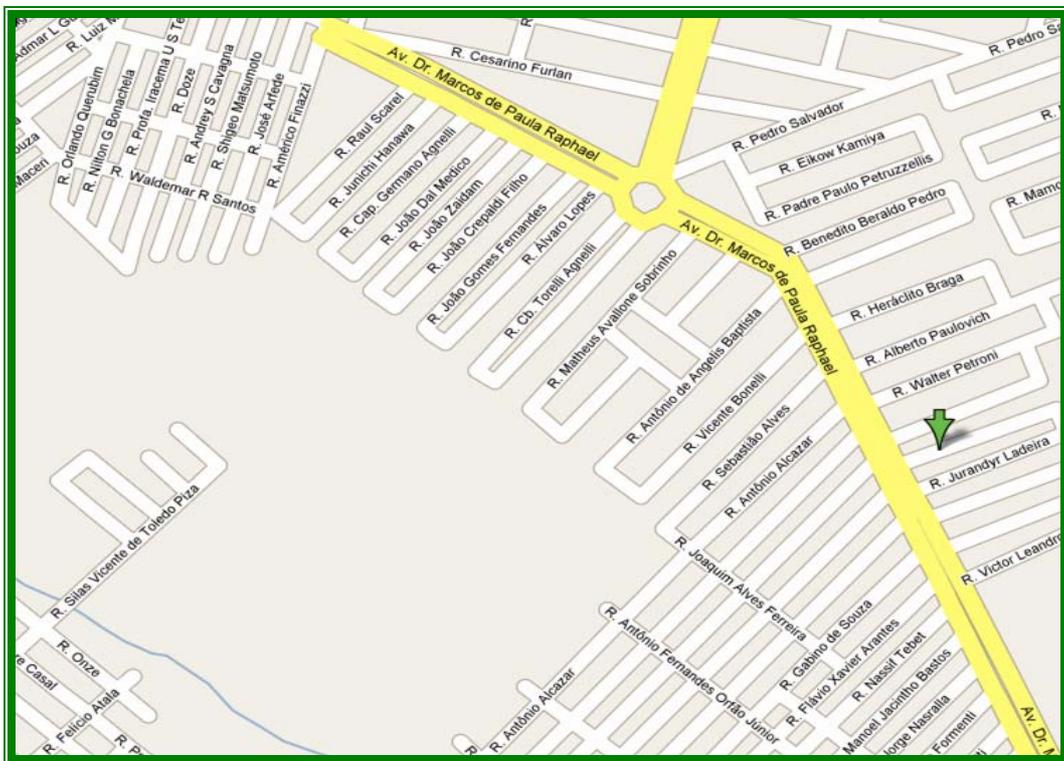
<sup>47</sup> No que se refere às áreas desprovidas de infra-estrutura urbana pública na cidade de Bauru destacam-se bairros como: o Fortunato Rocha Lima, Santa Edwirges, Parque Jaraguá, Pousada da Esperança, Parque Bauru, Parque Roosevelt, entre outros. No entanto, a maioria se concentra na parte Norte da cidade, justamente em áreas próximas ao prolongamento da Avenida Nações Unidas Norte, como fora apresentando no capítulo 4.2.3 *Bairros do setor sul da cidade e as grandes avenidas*, portanto, com o prolongamento desta avenida a especulação imobiliária iniciou-se de modo que a população desses bairros próximos são expropriados para áreas mais periféricas e com menos infra-estrutura pública, uma vez que essa população não têm condições de pagar pelas melhorias que serão realizadas e que geram a supervalorização dessas áreas. Assim, nota-se que esses fatores de investimento público, como do prolongamento da referida avenida, para um setor antes pouco povoado (vazio urbano) e valorizado exerce pressão sobre o preço da terra e consequentemente sobre o setor imobiliário o que provoca a densificação da área e ainda mais especulação – valorização.

FOTO 28 – Núcleo Habitacional Mary Dota (década de 1990)



Fonte: JORNAL DA CIDADE

FIGURA 27 A – Núcleo Habitacional Mary Dota



Fonte: GOOGLE MAPS, 28 set. 2007.





Soma-se a essas novas centralidades o setor oeste da Vila Falcão principalmente devido ao fato de, na atualidade, constituir-se em uma área de passagem, ligação entre o centro e novos bairros periféricos, tendo as ruas Campos Sales, dos Andradas e Carlos de Campos como vias de acesso, com grande fluxo de automóveis e pessoas, o que tem facilitado a formação de corredores de comércio e serviços como foi mencionado no capítulo 4.2.2 Os Primeiros Bairros.

As novas centralidades estão surgindo em locais de alta concentração populacional e que, também está distante do centro tradicional, como exemplo, o setor nordeste da cidade Núcleo Habitacional Mary Dota, ou então, em setores de passagem, ou seja, ligação do centro da cidade com bairros periféricos, como Falcão e Bela Vista, ver FOTO 29. Fatores como o intenso tráfego de veículos, a falta de estacionamento na área central e no setor sul da cidade e o próprio crescimento da mancha urbana, isto é, a distância da área central têm favorecido a formação de novos núcleos comerciais, ainda que pequenos, mas que atendem em parte às necessidades da população desses setores. A partir daí nota-se o início de novas centralidades principalmente em bairros antigos como a Bela Vista e Falcão e também no Núcleo Habitacional Mary Dota.

FOTO 29 – Centro (Estação Ferroviária), Vila Falcão e Bela Vista.



Fonte: ADRIANO, 2006.

Considerando o surgimento de novas centralidades a questão torna-se complexa devido à falta de investimento público e planejamento para esses novos centros, portanto, a ausência de atuação do poder público, como por exemplo, para a instalação de equipamentos públicos e, até mesmo em relação ao zoneamento, gerando problemas sociais futuros, como de tráfego e até mesmo ambientais. Ainda deve-se mencionar que em outros setores periféricos, ou seja, mais distantes destas áreas onde residem populações mais pobres a situação é pior, uma vez que não existem praticamente estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, até mesmo porque são áreas desprovidas de infra-estrutura pública e de investimentos.

Após ter apresentado aspectos da evolução urbana de Bauru serão destacados, a seguir, outros importantes aspectos como os vazios urbanos, os núcleos habitacionais, os condomínios, o processo de verticalização e o crescimento dos núcleos de favelas que (re) configuram o espaço urbano, favorecendo o entendimento da evolução urbana desta cidade média paulista.

#### 4.3 Análise da Mancha Urbana e as Novas formas de expansão

Neste sub-capítulo será realizada análise da evolução da mancha urbana de Bauru, destacando os aspectos mencionados acima. Serão usadas imagens de satélite da expansão da mancha urbana nas últimas décadas.

No ano de 1996, segundo o IBGE, o município de Bauru contava com 292.566 habitantes. Nesse ano, Toledo publicou no Jornal da Cidade uma reportagem intitulada “Bauru deve manter vocação para comércio e prestação de serviços”, na qual era apresentada uma análise sobre o crescimento demográfico da cidade realizada pelo geógrafo e urbanista Said Yusuf Abu Lawi.

Segundo Lawi, no ano de 1996, ou seja, há exatamente onze anos, caso o município de Bauru mantivesse os índices de crescimento vegetativo e migratório, a sua população atingiria no prazo de dez anos, 350.000 habitantes.<sup>48</sup>

Este pesquisador ainda destacava que isso ocorreria caso o município não tivesse um expressivo crescimento industrial. Em sua opinião caso isso acontecesse aumentaria ainda mais o contingente populacional nestes mesmos dez anos, chegando a 450.000 habitantes e, conseqüentemente haveria o agravamento de questões sociais.

---

<sup>48</sup> Merece destacar que o pesquisador usou como referência para o ano de 1996 o número de 300.000 habitantes para o município de Bauru-SP.

A segunda possibilidade apontada pelo pesquisador, não ocorreu, ou seja, o município não passou por uma difusão da industrialização. Todavia, sua primeira análise referente à perspectiva de crescimento populacional, embasada nas características econômicas do município, voltado para o comércio e prestação de serviços, se realizou exatamente.

Sobre as características econômicas do município convém voltar a ressaltar que o fato do mesmo ter se constituído como entroncamento rodo-ferroviário foi decisivo para o desenvolvimento comercial e de prestação de serviços na atualidade. De acordo com o IBGE e a Fundação SEADE, a economia de Bauru está dividida da seguinte forma: 1,9% Agropecuária; 31,7% Indústria e; 66,4% Comércio e Serviços. Portanto, o índice apresentado confirma a relevância do setor terciário na economia da cidade, assim representando elemento significativo na questão das centralidades, como também no crescimento populacional.

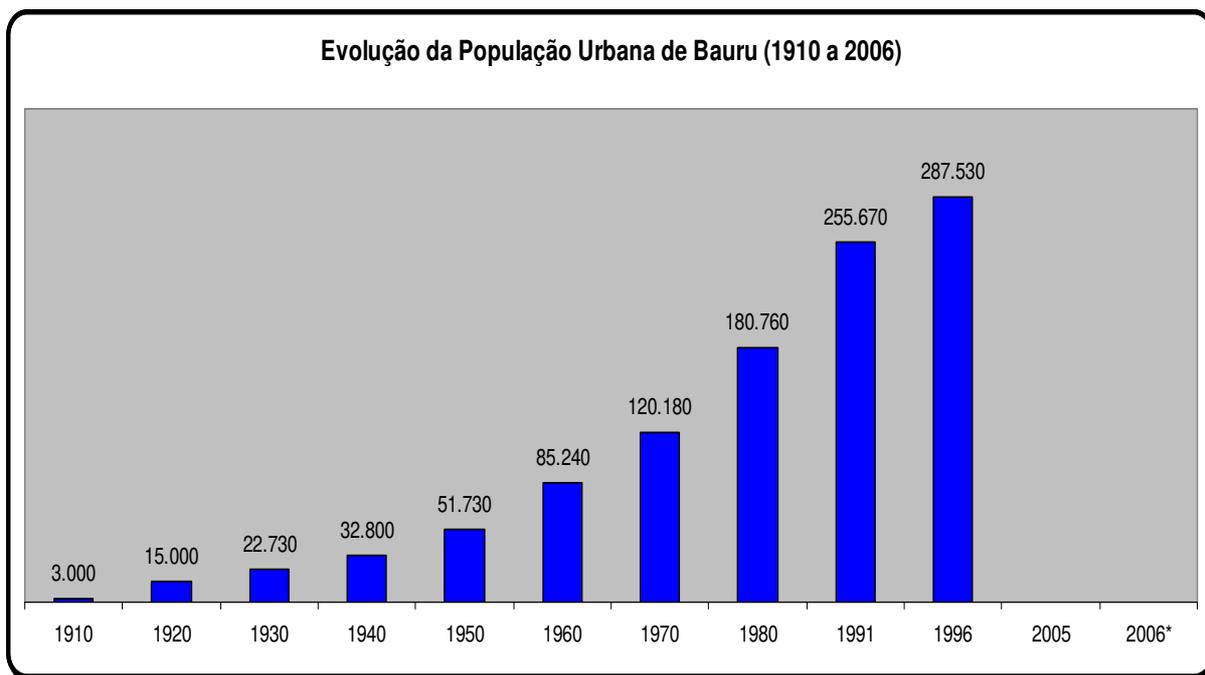
No ano de 1996, o município de Bauru contava com 292.566 habitantes, no ano de 2000 eram 316.064 habitantes e no ano 2005, conforme o IBGE, 350.492 habitantes. Portanto, neste ano de 2006 o município atingiu o número de 350.000 habitantes, conforme apontado por Lawi, isto no ano de 1996.

QUADRO 3 – Evolução da População de Bauru no período de 1910 a 2006

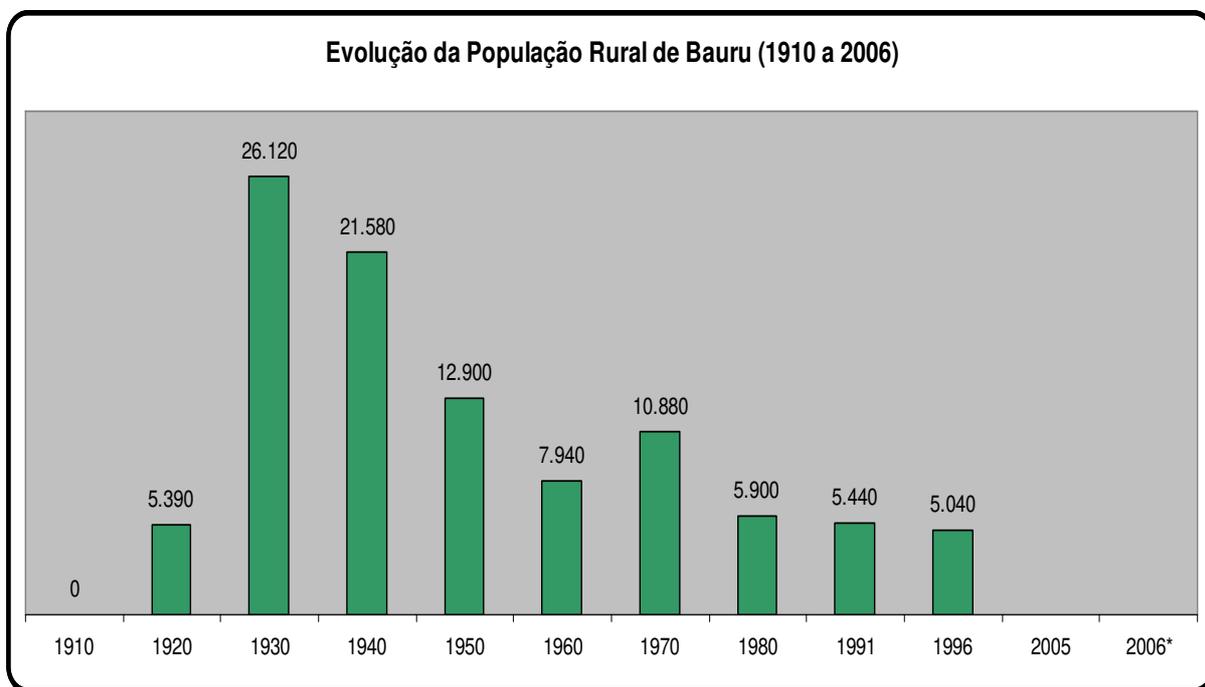
Ano	População				Total
	Urbana	%	Rural	%	
1910	3.000	100,00%	0	0,00%	3.000
1920	15.000	73,57%	5.390	26,43%	20.390
1930	22.730	46,53%	26.120	53,47%	48.850
1940	32.800	60,32%	21.580	39,68%	54.380
1950	51.730	80,04%	12.900	19,96%	64.630
1960	85.240	91,48%	7.940	8,52%	93.180
1970	120.180	91,70%	10.880	8,30%	131.060
1980	180.760	96,84%	5.900	3,16%	186.660
1991	255.670	97,92%	5.440	2,08%	261.110
1996	287.530	98,28%	5.040	1,72%	292.570
2005					350.490
2006*					356.680

\* População estimada pelo IBGE em 01/07/2006.

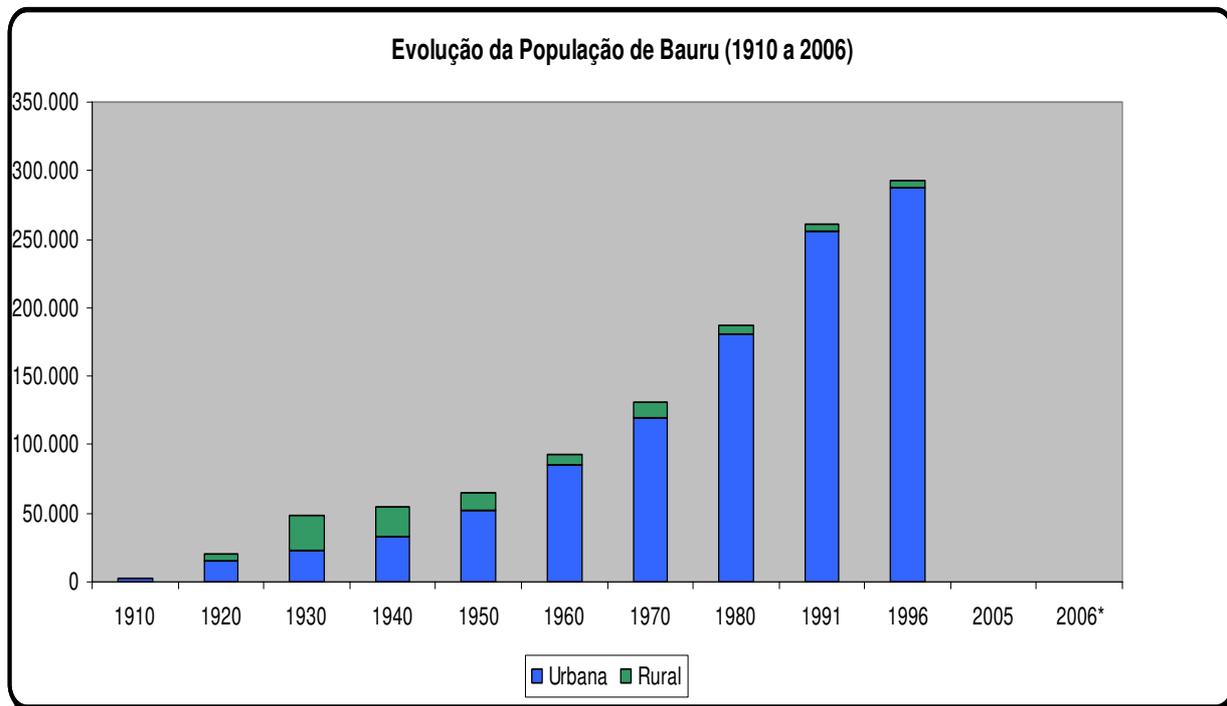
Fonte: IBGE (2006), disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)



**GRÁFICO 3 – Evolução da População Urbana de Bauru (1910 a 2006)**  
 Fonte: IBGE (2006), disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) e elaborado pelo autor.



**GRÁFICO 4 – Evolução da População Rural de Bauru (1910 a 2006)**  
 Fonte: IBGE (2006), disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) e elaborado pelo autor.



**GRÁFICO 5 – Evolução da População de Bauru (1910 a 2006)**  
 Fonte: IBGE (2006), disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br) e elaborado pelo autor.

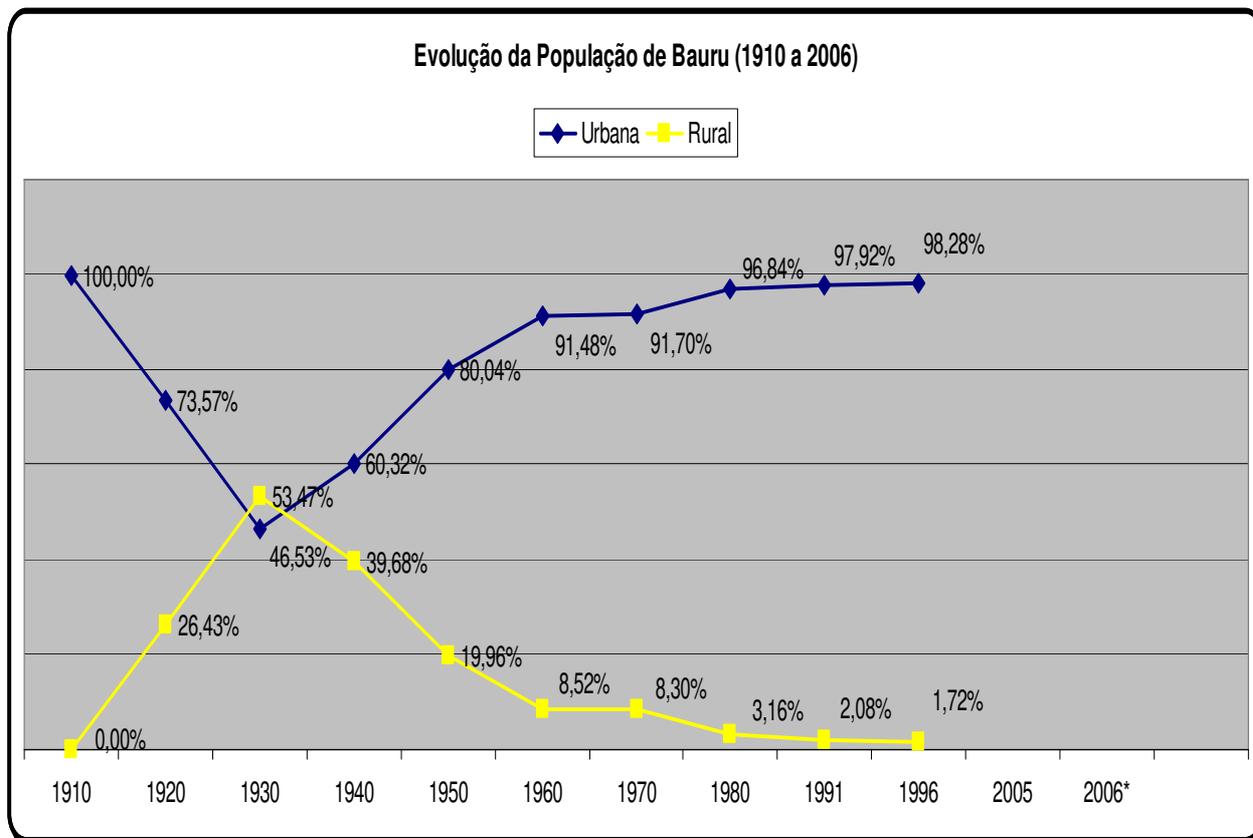


GRÁFICO 6 – Evolução da População de Bauru representada por linha de grade (1910 a 2006).  
 Fonte: Elaborado pelo autor

O crescimento da população do município de Bauru, principalmente no que se refere ao índice urbano, como mostrado nos QUADRO 3 e GRÁFICOS 3, 4, 5 e 6, é elemento responsável pela expansão da mancha urbana e logicamente causador do surgimento de inúmeros loteamentos e bairros.

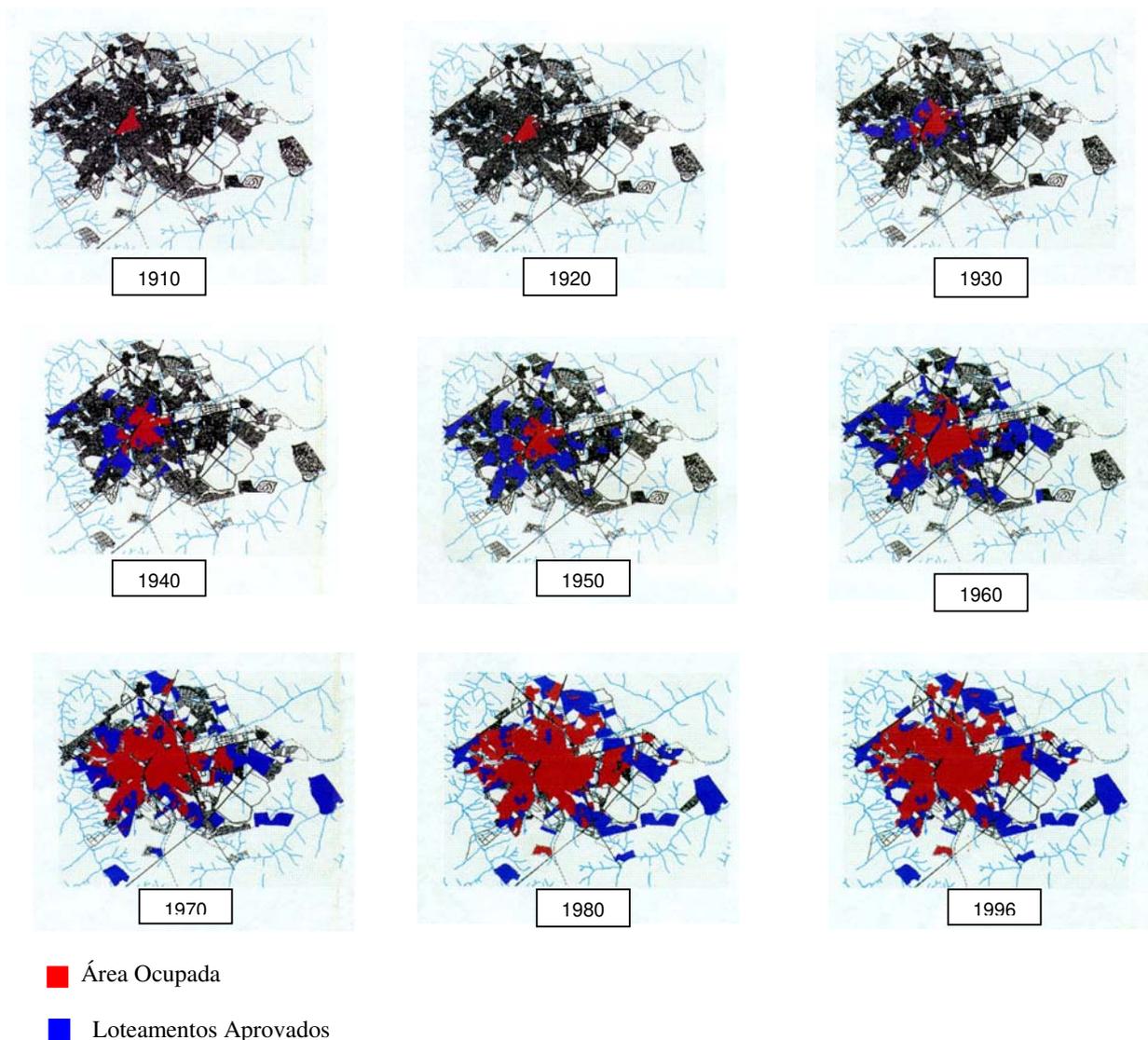
Não se pode deixar de lado ainda alguns características relacionadas à expansão urbana, como as barreiras físico-naturais e também as divisões político-administrativas do município. Aliás, o município de Bauru atualmente depara-se com essa questão.

Através de imagens de satélite, ver FIGURA 30 observa-se que a zona sul da cidade é único setor que ainda tem possibilidade de crescimento do tecido urbano. Todos os outros setores da cidade atingiram seus limites, seja devido à situação próxima as áreas de nascentes e/ou mananciais, à área de vegetação preservada, e por fim a proximidade de municípios

vizinhos.

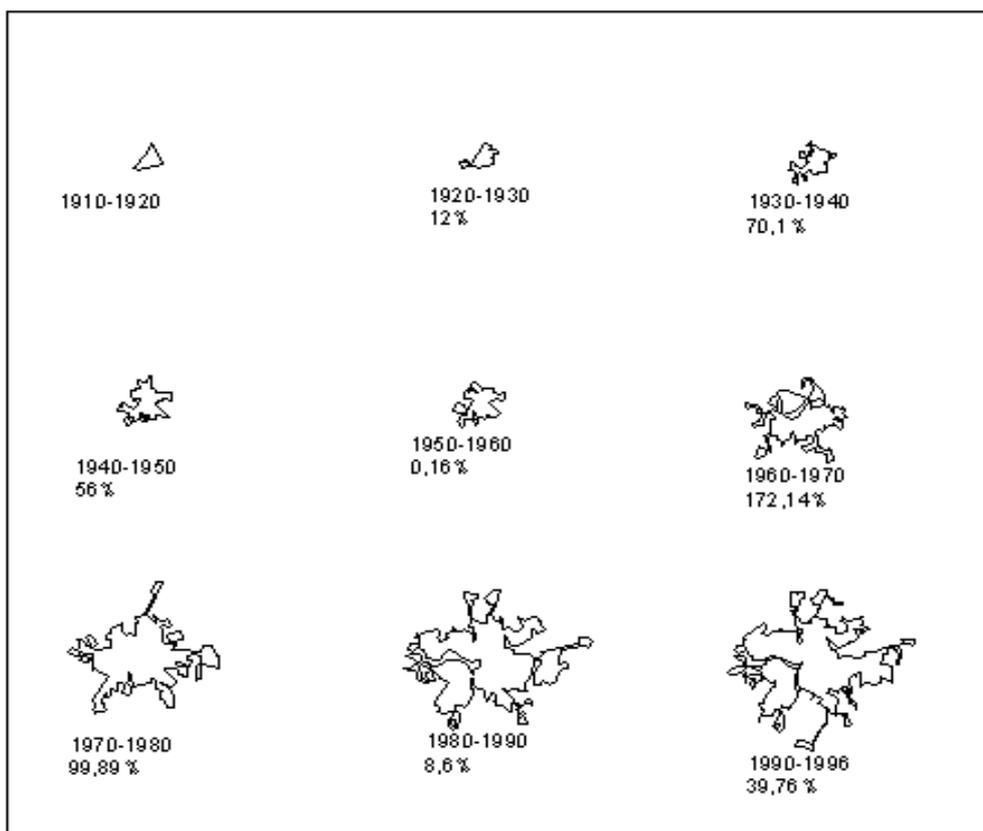
Para uma melhor visualização da situação da ocupação e crescimento urbano do município de Bauru, como também da definição de novas centralidades, apresenta-se a seguir a evolução histórica da ocupação do seu sítio urbano de Bauru representado nas Figuras que retratam os períodos de 1910-1920, 1920-1930, 1930-1940, 1940-1950, 1950-1960, 1960-1970, 1970-1980, 1980-1990, 1990-1996, inclusive destacando o seu crescimento em percentual.

FIGURA 30 - Evolução Urbana de Bauru – 1910/1996



Fonte: Plano Diretor de Bauru 1996 – p.35, adaptado pelo autor.

FIGURA 31 – Porcentagem da Evolução Urbana do Município de Bauru 1910/1996



Fonte: Este percentual foi criado a partir das imagens da Evolução Urbana do Plano Diretor do Município de Bauru. Foram gerados polígonos no programa CAD – R14 e calculada a área em metros quadrados. Em seguida foi estabelecido um percentual comparativo que também é medido no mesmo programa originando as porcentagens conhecidas. Produzido por Ludmila Sarraipa. Adaptado por Danilo Fernando Bastazini

De acordo com as FIGURA 30 e 31, nota-se que nas primeiras décadas 1910/1920 o crescimento da cidade concentrava-se em torno da Rua Araújo Leite sentido Norte/Sul, onde se iniciou o núcleo urbano de Bauru. A Rua Araújo Leite era a antiga estrada que ligava Fortaleza e Botucatu ao interior passando pela futura Bauru, daí a aglomeração urbana concentrar-se nesta área.

Mas, com a chegada da ferrovia (1905) identifica-se que a ocupação urbana direciona-se levemente para oeste, onde atualmente está constituído o centro da cidade. A ferrovia foi responsável pela mudança de direção do eixo de crescimento de Norte/Sul para Leste/Oeste, através da Rua Batista de Carvalho, isto no início do século XX.

Nas décadas de 1920/1930 esta tendência para o oeste continua a se fazer sentir, com o adensamento da Vila Falcão, onde foram instaladas as oficinas da Companhia Ferroviária. Junto às oficinas, o pátio ferroviário disposto entre a Vila Falcão e o Centro da cidade possibilitou no seu entorno, o surgimento do primeiro bairro do setor norte: o Jardim Bela Vista.

Na direção Leste, o crescimento foi decorrente de um aglomerado que estava localizado na direção da cidade de Pederneiras e vivia em função da instalação de uma indústria de bebidas. Era a Vila Antártica que foi anexada à malha urbana de Bauru.

Nas décadas de 1930/1940 passa a ser visível a área de loteamentos aprovados. Na parte da FIGURA 30 que corresponde a esta época, nota-se a maior concentração de loteamentos aprovados a oeste, justamente na região onde havia maior expectativa de crescimento da cidade. Ocorre também a expansão significativa dos bairros existentes, embora descontínua.

Vale destacar que ainda nas décadas de 1940/1950 e início de 1960 a característica principal foi a de surgimento de novos loteamentos, decorrentes do fracionamento de antigas fazendas e que devido à distância da malha urbana, permaneceram vazios por muitos anos.

Se observada a FIGURA 30, nas ilustrações referentes a 1940/1950, 1950/1960 e 1960/1970 que correspondem aos períodos em que os loteamentos foram aprovados, poderá ser notado o seu aumento gradativo com conseqüências diretas para o surgimento de bairros sem infra-estrutura e para a formação de vazios urbanos, que serão destacados mais adiante.

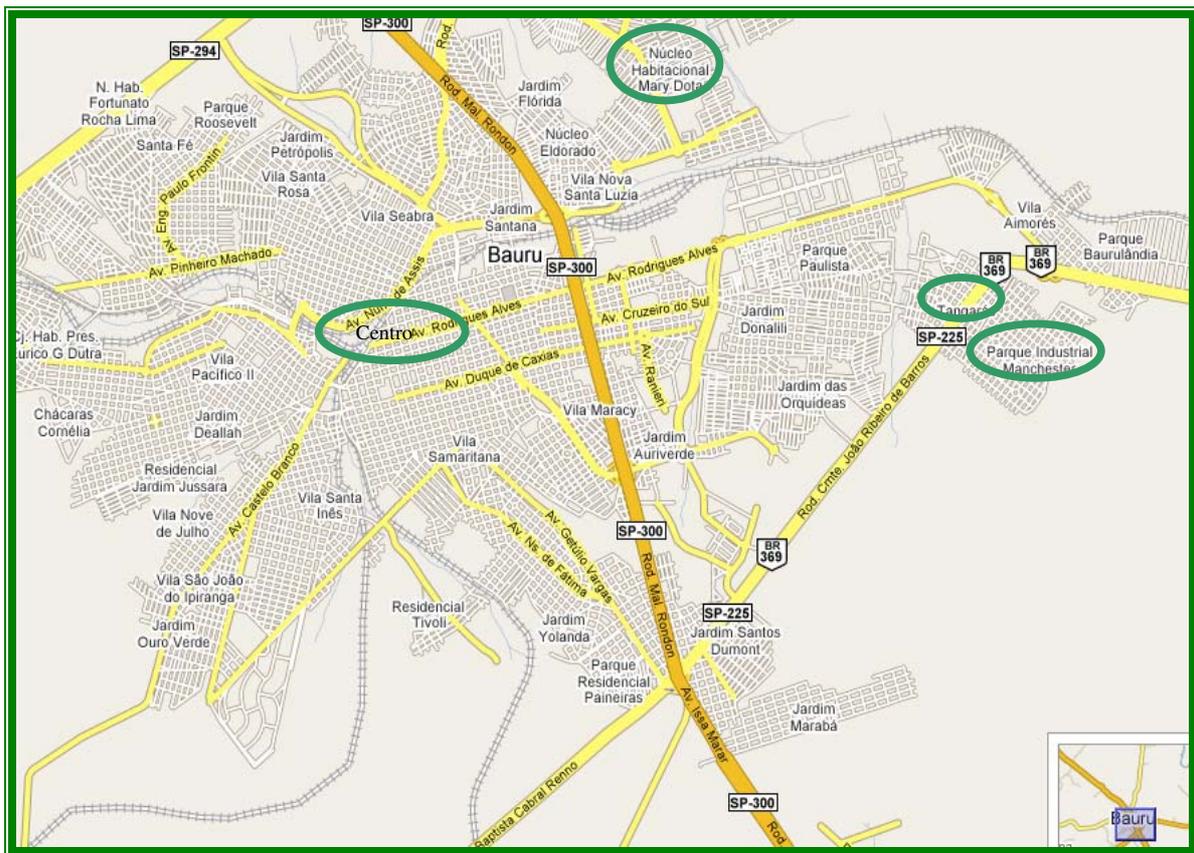
Os córregos e as linhas férreas que cortam a cidade dificultaram a expansão urbana constituindo-se em verdadeiras barreiras, que foram vencidas com a construção de alguns viadutos no início da década de 50, como o da Vila Falcão e o da Bela Vista. As rodovias também foram por certo tempo, como obstáculos ao crescimento da malha urbana de Bauru.

Observando ainda a FIGURA 30 de 1960/1970, um fato chama a atenção: o aumento da área ocupada, se comparada ao período anterior. Na FIGURA 31, isso pode ser melhor analisado, pois são apresentados os valores em percentual de crescimento desta área. Do período de 1950/1960 para 1960/1970 houve crescimento de 172,14%, inclusive é o maior aumento entre todos os períodos calculados. Este período de crescimento significativo coincide com o contexto brasileiro de crescimento urbano, ao modelo desenvolvimentista adotado, responsável pelo processo de industrialização que favoreceu a urbanização no Brasil.

Neste mesmo período, em Bauru, surgem novos loteamentos distantes do centro como: Tangarás, Parque Industrial, Manchester, Jardim Mary, Jardim TV e Marília. (FIGURA 32)

Também houve Chácaras de Recreio que passaram a ser loteadas também, embora de forma parcial, localizadas longe da malha urbana, como: Estância Balneária, Águas Virtuosas, Chácara Cardoso, Chácaras Terra Branca, Parque Santa Rita, entre outras. Houve também a intensificação da ocupação de bairros antigos como Falcão, Bela Vista, Independência, e outros mais antigos.

FIGURA 32 – Loteamentos distantes do Centro de Bauru



Fonte: GOOGLE MAPS, 03 out. 2007.

Mas no período seguinte, 1970/1980, a cidade passou por outra fase de crescimento acentuado, correspondendo a 99,89% em relação ao período anterior. Trata-se do segundo maior crescimento nesta seqüência de fases. Este crescimento foi provocado pela implantação dos núcleos habitacionais que alteraram as características da ocupação urbana. A grande maioria destes núcleos foram instalados em áreas periféricas, formando regiões de alta densidade populacional e colaborando na formação dos vazios urbanos.

No início da década de 1980 houve crescimento da mancha urbana na direção SO (sudoeste), no entanto, a topografia como considerada inclinação e as nascentes de cursos de água constituíram-se numa barreira natural naquele setor. Desta forma, na década de 1990, muda-se o eixo de crescimento, passando para N/NE (Norte/Nordeste). Esta inversão foi favorecida pela topografia e novamente pela implantação de outros conjuntos habitacionais populares, sendo o maior deles o Núcleo Habitacional Mary Dota.

Merece destaque que a porção Leste da cidade nos últimos anos recebeu a implantação de diversos conjuntos habitacionais (Pastor Arlindo Lopes Viana, José Regino, entre outros) de modo que já se encontra ao lado da área de reserva ambiental (Cerrado), portanto, impossibilitada de crescimento.

Antes de concluir essa etapa faz-se necessário comentar sobre a periferização, ou seja, o aumento do setor periférico da mancha urbana da cidade de Bauru, isto notado através das imagens.

O crescimento periférico da cidade, ou seja, a expansão da periferia da cidade através de loteamentos desprovidos de infra-estrutura, que compreendem habitações de padrão precário, ocorreu nas grandes metrópoles como São Paulo nas décadas de 1950, 1960 e 1970, inclusive expressando um longo processo de exclusão social e de espoliação urbana, conforme Kowarick (1993).

Mas também cidades médias como Bauru, nas décadas de 1970 e 1980, passaram por processo semelhante, seja quando a população busca loteamentos mais acessíveis na periferia da cidade, como também quando da construção de núcleos habitacionais, conforme será apresentado no capítulo 4.3.2 Núcleos Habitacionais.

De acordo com Hora e Souza (1995), nos períodos de 1970 – 1980 e 1980 – 1991, a cidade de Bauru teve significativo crescimento populacional urbano, inclusive sendo superior ao de outras cidades do oeste paulista como Marília e Presidente Prudente, ver FIGURA 33. Na análise de Leme (1992b), na década de 1970 na região do oeste paulista houve a redução da atividade pecuária e crescimento de áreas dedicadas à cana-de-açúcar, enquanto em Bauru a pecuária se manteve e até aumentou, em contrapartida a atividades tradicionais da fruticultura (abacaxi) algodão e milho, que inclusive utilizam mais mão-de-obra. Ainda Leme diz que o crescimento industrial do setor alimentício foi significativo nas décadas de 1970 e 1980.

Diante do exposto, nota-se que essas circunstâncias favoreceram o fluxo de pessoas para a

cidade de Bauru nos referidos períodos e conseqüentemente o aumento da mancha urbana, em especial a periférica.

FIGURA 33 – Cidades a Oeste de Bauru: Marília e Presidente Prudente



Fonte: CENTRO PAULA SOUZA.

#### 4.3.1 Vazios Urbanos

Para compreender o porquê da existência de vazios urbanos na cidade de Bauru, faz-se necessário inicialmente tecer algumas considerações sobre questões referentes ao solo urbano, às formas de apropriação do mesmo e aos mecanismos utilizados pela especulação imobiliária.

Primeiramente, é importante lembrar que mesmo sendo um bem natural que não pode ser reproduzido, a terra, tornou-se uma mercadoria, isso porque o homem, através do trabalho, realiza diferentes atividades econômicas que necessitam e utilizam da terra e assim, conseqüentemente lhe atribui valor.

Fazendo um retrospecto histórico sobre este problema no Brasil, a necessidade de formação de um mercado de terras, para a compra e a venda das mesmas, substituiu o sistema das

sesmarias e donatarias, através dos quais o poder público distribuía as terras no campo ou nas cidades para pessoas influentes.

Para isso foi criada em 1850 a Lei de Terras, que se tornou referência para a compreensão desse processo, inclusive, porque é a partir deste momento que a terra passa a ter conotação de mercadoria, como referido anteriormente. Assim, com a Lei de Terras se restringiu o acesso à imensidão de terras brasileiras de modo que esta passou, portanto a ser privada.

Com a Lei de Terras o Estado proibiu o uso das chamadas terras devolutas, ou seja, as terras do próprio Estado, deste modo o acesso às mesmas poderia ocorrer, entretanto, somente através da compra.

Mas foi o contexto econômico nacional da época que foi decisivo para a criação da lei de terras, com a abolição da escravidão e com a chegada dos imigrantes europeus para trabalhar como colonos, foi preciso impedir estes trabalhadores livres de terem acesso a terra; por isso houve a criação desta Lei. Deste modo, o que houve foi o incentivo à imigração (colonização), porém, criando-se uma legislação que dificultou o acesso a terra por parte dos imigrantes (MARTINS, 1998).

Na mesma perspectiva é elaborada a análise de Silva (1996) referente à Lei de Terras como também à legislação que regulamentou o mercado de terras, porém, esta autora, enfatiza que a apropriação das terras através da posse continuou ocorrendo no país, o que favoreceu o surgimento dos latifúndios.

Mas neste processo de apropriação da terra, antes pública, agora privada, que contribuiu para a formação dos latifúndios houve diferentes formas utilizadas desde a posse, a grilagem, como também à utilização da força. Em São Paulo, a expansão da cafeicultura também favoreceu o crescimento da grande propriedade, como o início dos núcleos urbanos.

Com relação aos terrenos urbanos convém destacar que os mesmos não são iguais uns aos outros, portanto, existem aspectos específicos relacionados à sua localização que são essenciais no seu preço. Soma-se à localização a questão da infra-estrutura e outros equipamentos que favorecem a valorização dos terrenos.

O solo urbano, essa mercadoria *sui-generis*, que possui relação direta com o capital, se valoriza mesmo não sendo uma atividade produtiva, ou seja, o valor de produção não é determinante neste caso, porém, é o mercado e suas variáveis que definem o seu preço.

O uso do solo na economia capitalista é regulado pelo mecanismo de mercado, no qual se forma o preço desta mercadoria *sui-generis* que é o acesso à utilização do espaço. Este acesso pode ser ganho mediante a compra de um direito de propriedade ou mediante o pagamento de um aluguel periódico. (SINGER, 1980, p.78)

Nota-se que o mercado de terras (compra e venda) é decisivo na definição do preço do solo nos países capitalistas, sendo que o acesso a esse solo e, conseqüentemente à utilização do espaço como se refere Singer, só é possível através da compra ou locação, isto tanto para o meio rural como o urbano.

Nessa relação rural – urbano, a expansão da área urbana é feita através da anexação de terras de uso agrícola próximas aos limites de áreas urbanas, que tendem a ser vendidas e fragmentadas para uso urbano, para se obter mais lucros.

As áreas urbanas também cresceram muito devido ao intenso fluxo migratório para as mesmas, principalmente a partir de 1950. Isso foi decorrente das crises da economia agrícola, como também, das dificuldades de manter a propriedade ou a posse da terra pelo pequeno produtor rural, das dificuldades de manter um trabalho no campo e da esperança de se obter um emprego urbano, no setor secundário ou no de serviços, em especial na construção civil (SANTOS, R., 1983).

Assim, no processo de crescimento das áreas urbanas, elas necessitam de mais terras para a sua expansão, conseqüentemente, ocorre o parcelamento de áreas agrícolas próximas às cidades, gerando o aumento da produção de lotes urbanos.

Nesta situação, a especulação também está presente, isso porque o proprietário das terras rurais transformadas em urbanas se beneficia do *trabalho social*, ou seja, da produção social da cidade.<sup>49</sup>

A transformação no uso da terra, com a expansão da fronteira urbana, produz os chamados ganhos de urbanização para o loteador que pode, também, ser o

---

<sup>49</sup> Produção social da cidade, neste caso refere-se aos investimentos que possibilitam a vida na cidade, ou seja, os equipamentos de consumo e toda infra-estrutura básica presente no urbano. O Estado é um agente imprescindível nesta questão, pois é ele que através da cobrança de impostos e taxas da população viabiliza os equipamentos de consumo coletivo como água, luz, esgoto, transporte coletivo, sistema viário, outros.

incorporador imobiliário. Comprando glebas a preços inferiores aos fixados no mercado, tem a possibilidade de auferir um sobre lucro de urbanização, principalmente após a realização dos primeiros lançamentos, que produzem uma revalorização da área. (SANTOS, R., 1994, p.127-128)

Deste modo, o proprietário se beneficia do trabalho incorporado na área urbana resultante da aplicação de capital social, pois passa a agregar valor aos novos loteamentos. Portanto, há, de fato, o aumento do preço destes terrenos. Enfim, esse processo repete-se porque a terra rural vizinha também se valoriza e futuramente pode ser incorporada pela expansão urbana.

Assim, o proprietário de terras assume o papel do explorador, pois beneficia-se de investimentos da sociedade como um todo, por isso, esses novos proprietários de lotes urbanos são verdadeiros “especuladores”.

Todavia, é necessária uma ressalva, ocorre que a formação dos loteamentos urbanos pode-se realizar através da ocupação de terras já existentes no meio urbano, porém, não efetivamente ocupadas, como também pode ocorrer pela anexação de terras agrícolas, conforme exposto anteriormente.<sup>50</sup>

A apropriação de terras para a formação de loteamentos pode ocorrer através do adensamento da ocupação de núcleos já existentes, ou através da expansão do “*continuum* urbano”. Neste caso, é preciso “produzir” terras urbanizadas, através das anexações de áreas ‘desocupadas’, à espera de valorização, ou de áreas utilizadas com outros tipos de uso, como agrícola, principalmente. Com isso, tem-se o aumento da oferta de terrenos “construtíveis” para dinamizar a atividade imobiliária na cidade. (SANTOS, R., 1994, p.127-128)

Portanto, a formação de novos loteamentos ocorre com o adensamento do espaço urbano, ocupando os vazios existentes, ou ainda com a incorporação de áreas de uso agrícola. Através destas estratégias há o aumento da área urbana e da oferta de terrenos no mercado imobiliário, de acordo com estratégias que favorecem a especulação.

Para a compreensão dessa problemática a relação entre o tamanho das cidades, sua

---

<sup>50</sup> Em ambos os casos ocorrem a estratégia de se deixar “vazios urbanos” para fins especulativos.

estruturação e os vazios urbanos é imprescindível, isso porque a especulação influencia as possibilidades de acesso à terra e por consequência à habitação, do mesmo modo que a falta de moradias favorece a especulação. Esse raciocínio é apresentado por Santos (1993) que destaca o papel do transporte rodoviário e suas vias favorecendo o “espraiamento” das cidades, ou seja, a dispersão. Seguindo essa lógica a localização dos comércios e serviços, como também das moradias podem estar dispersos no território urbano, inclusive entre os vazios urbanos. Obviamente foi a expansão da rede de transportes que possibilitou à população pobre, que não tem condições de morar em áreas mais centrais, residir na periferia e ter acesso aos serviços das áreas centrais e chegar ao local de trabalho.

Essas questões da distribuição da população e dos serviços no território expressam uma disputa entre estes por localização geográfica. E, na questão da localização deve-se lembrar que havia um “sítio natural” que vem sendo transformado em “sítio social”, ou seja, transformado devido às necessidades sociais, de maneira desigual, de modo a valorizar setores específicos do urbano (SANTOS, 1993).

Portanto, surgem lugares que de acordo com exigências sociais relativas à funcionalidade são mais atrativos e valorizados, em contrapartida a outros menos valorizados. Soma-se a essa questão o papel do Estado no planejamento urbano e no direcionamento de investimentos públicos, como também o dos empresários do setor imobiliário que atuam diretamente para a especulação imobiliária. Isso porque, os investimentos públicos são direcionados para favorecer a valorização de alguns setores da cidade, sendo que os empresários e proprietários de terra, muitas vezes, beneficiam-se ao obter informações sobre os futuros investimentos públicos, como o prolongamento de uma avenida, ou outras obras de urbanização, adquirindo imóveis a baixos preços para depois das obras iniciadas terem uma supervalorização nos mesmos.<sup>51</sup>

No processo de implantação de um loteamento, de acordo com a lógica da especulação imobiliária, o proprietário de grandes extensões de terras, geralmente nomeia uma empresa imobiliária para realizar o gerenciamento das terras, desde os aspectos burocráticos junto a Prefeitura Municipal para a sua legalização, até a venda dos lotes e o seu *marketing*. Neste processo também é comum utilizar-se de estratégias para beneficiar-se dos investimentos públicos em seu empreendimento.

---

<sup>51</sup> Questões referentes às estratégias de especulação imobiliária ainda serão apresentadas em outros momentos.

O primeiro passo é superar os trâmites burocráticos da aprovação da planta do loteamento da gleba e satisfazer às posturas municipais (onde todos os meios são válidos, desde a corrupção pura e simples até a fuga à legislação – por exemplo, considerar melhoria no loteamento a extensão da energia elétrica pela *LIGHT* ou os planos de extensão da rede de água e/ou esgoto da SABESP, quando por lei, tais benfeitorias deveriam ser produto de investimentos do loteador). Não é demais lembrar que, a aplicação do dinheiro público para possibilitar a ampliação da apropriação da renda fundiária não é exclusividade do setor, pois não é de hoje que os empresários “mamam nas tetas” do Estado.

O segundo passo é colocar apenas parte da gleba loteada à venda (a oferta de lotes deve ser, sempre que possível inferior à procura). Esta primeira parte freqüentemente coincide com as “piores” áreas em termos de localização dentro da gleba. [...]

Instalados os serviços básicos (padaria, farmácia, botequins, mercearias, linhas de ônibus, etc.), é chegada a hora de colocar novas áreas à venda, obviamente por um preço superior às primeiras, a “melhoria” da localização permitindo dessa vez, aumentar a renda diferencial e, conseqüentemente, aumentar a renda fundiária auferida pelo proprietário do solo. E assim, vai até o final das últimas áreas ou lotes, levando à evolução dos preços das áreas melhor localizadas, numa espiral que sobe vertiginosamente. (OLIVEIRA, 1978, p. 77-78)<sup>52</sup>

Nesta perspectiva, ocorre a expansão da área da cidade, entretanto, é importante destacar que essa expansão não é contínua, ou seja, ocorre a produção dos chamados vazios urbanos: loteamentos surgem distantes uns dos outros produzindo áreas não ocupadas de acordo com as estratégias da especulação imobiliária, como já foi mencionado. Assim, essas áreas são mais valorizadas devido à sua localização, pois se beneficiam da infra-estrutura pública instalada. No entanto, essa descontinuidade urbana acarreta grandes gastos ao poder público, como com infra-estrutura, para atender aos loteamentos distantes e conseqüentemente favorece a valorização desses lotes desocupados.

Portanto, esses investimentos públicos muitas vezes não atendem à coletividade, mas sim

---

<sup>52</sup> Este processo sobre a implantação de loteamentos urbanos é ilustrativo da cidade de São Paulo, por isso os exemplos de empresas de energia elétrica e de abastecimento de água ser desta cidade na época, no entanto isso não invalida a sua contribuição na ilustração deste processo.

aos setores específicos da cidade, ou seja, valoriza-se terras específicas, destinadas ao processo de especulação, mantendo os vazios urbanos.

Desta forma, os investimentos que foram realizados pelo poder público, que, obviamente, são decorrentes da participação da população através do pagamento de taxas e impostos, são os responsáveis pela valorização dos terrenos urbanos, como também responsáveis pelo surgimento de novos loteamentos, mas, no entanto, privilegiando alguns setores da cidade, ou seja, determinados proprietários e não o todo.

Neste momento é pertinente utilizar a observação de Paul Singer em seu artigo intitulado *O uso do solo urbano na economia capitalista*, no qual o autor destaca que atribuir ao Estado a total responsabilidade pela má distribuição dos serviços urbanos é incorreto, isto porque, em sua análise, o grande culpado é o próprio mercado imobiliário.

Quem estuda um mapa da distribuição dos serviços urbanos de responsabilidade do Estado no território da cidade verifica facilmente que eles se encontram apenas à disposição dos moradores de rendimentos elevados ou médios. Quanto menor a renda da população, tanto mais escassos são os referidos serviços. Isto poderia despertar a suspeita de que o Estado agrava sistematicamente os desníveis econômicos e sociais, ao dotar somente as parcelas da população que já são privilegiadas de serviços urbanos, dos quais as parcelas mais pobres possivelmente carecem mais. Mas, a suspeita é infundada. Quem promove esta distribuição perversa dos serviços urbanos não é o Estado, mas o mercado imobiliário.

Sendo o montante de serviços urbanos escassos em relação às necessidades da população, o mercado os leiloa mediante a valorização diferencial do uso do solo, de modo que mesmo serviços fornecidos gratuitamente pelo Estado aos moradores – como ruas asfaltadas, galerias pluviais, iluminação pública, coleta seletiva de lixo etc. – acabam sendo usufruídos apenas por aqueles que podem pagar o seu “preço” incluído na renda do solo que dá acesso a eles. (SINGER, 1980, p. 89-90)

O exposto revela a necessidade de intervenção do Estado na mediação das questões referentes ao uso do solo urbano, coibindo a especulação imobiliária, de modo a propiciar maior

equidade dos serviços públicos urbanos, como também ao acesso à moradia. Portanto, existe a necessidade de planejamento urbano para a intervenção do poder público, considerando-se a questão da ocupação do solo urbano, tendo como perspectiva o enfrentamento das desigualdades sócio-espaciais. Assim, deve-se almejar uma cidade democrática, coletiva, ou seja, de todos, e que não tenha como referência para o seu crescimento urbano, os interesses dos empresários do setor imobiliário e construção civil, uma vez que presentemente estes é que são os beneficiários da renda obtida através da exploração do solo da própria cidade.

Neste sentido, Luiz César de Queiroz Ribeiro sintetiza em quatro pontos a reflexão aqui apresentada, referente às questões do solo urbano, especulação fundiário-imobiliária e os vazios urbanos.

- a. A terra não pode ser assimilada a um fator de produção;
- b. O rendimento da terra propicia um nível de bem-estar superior em relação aos outros tipos de rendimentos, já que o proprietário não despende esforços para auferi-lo;
- c. Os preços fundiários são determinados pela apropriação de economias externas criadas, sobretudo, pelo poder público;
- d. Assim sendo, torna-se necessária a intervenção governamental com o objetivo de corrigir as irracionalidades no uso do solo e de promover a equidade na distribuição sócio-espacial da riqueza. (RIBEIRO, 1997, p. 38)

Ribeiro (1997) com seu estudo contribui para o entendimento da questão do uso e ocupação da terra/solo urbano, resgatando a questão dos preços, dos rendimentos e um ponto de grande importância, a participação do governo no planejamento urbano, necessária para amenizar as desigualdades sócio-espaciais. Essas desigualdades são explicitadas no espaço urbano através da **forma urbana** e favorecem ainda mais a própria desigualdade, quando os investimentos públicos priorizam os setores da cidade que já são servidos pelos mesmos serviços, em contrapartida aos setores mais distantes e menos assistidos pelo governo.

Enfim, por trás destas manifestações urbanas está a grande estrutura produtiva que através da globalização e das próprias redes altera a espacialidade das cidades, ocorrendo a dispersão

geográfica, como a formação de novas centralidades. Assim, em síntese, na espacialidade urbana contemporânea, nota-se o reflexo desta questão global, através da intensificação de novas centralidades, como também da exclusão sócio-espacial.

No caso da exclusão sócio-espacial a questão da dificuldade de acesso à habitação é representativa, como também a ausência de planejamento que priorize as áreas carentes de investimentos públicos, além do agravante papel do especulador e do poder público que muitas vezes intensifica ainda mais a questão da exclusão como foi colocado anteriormente.

Através do exposto até o momento nota-se que desde o processo de privatização da terra até a produção dos vazios urbanos há uma dinâmica de especulação fundiária e imobiliária que se reflete na distribuição dos objetos geográficos. Essa disposição dos objetos geográficos e toda configuração urbana se constituem como objeto de análise para compreensão das novas centralidades.

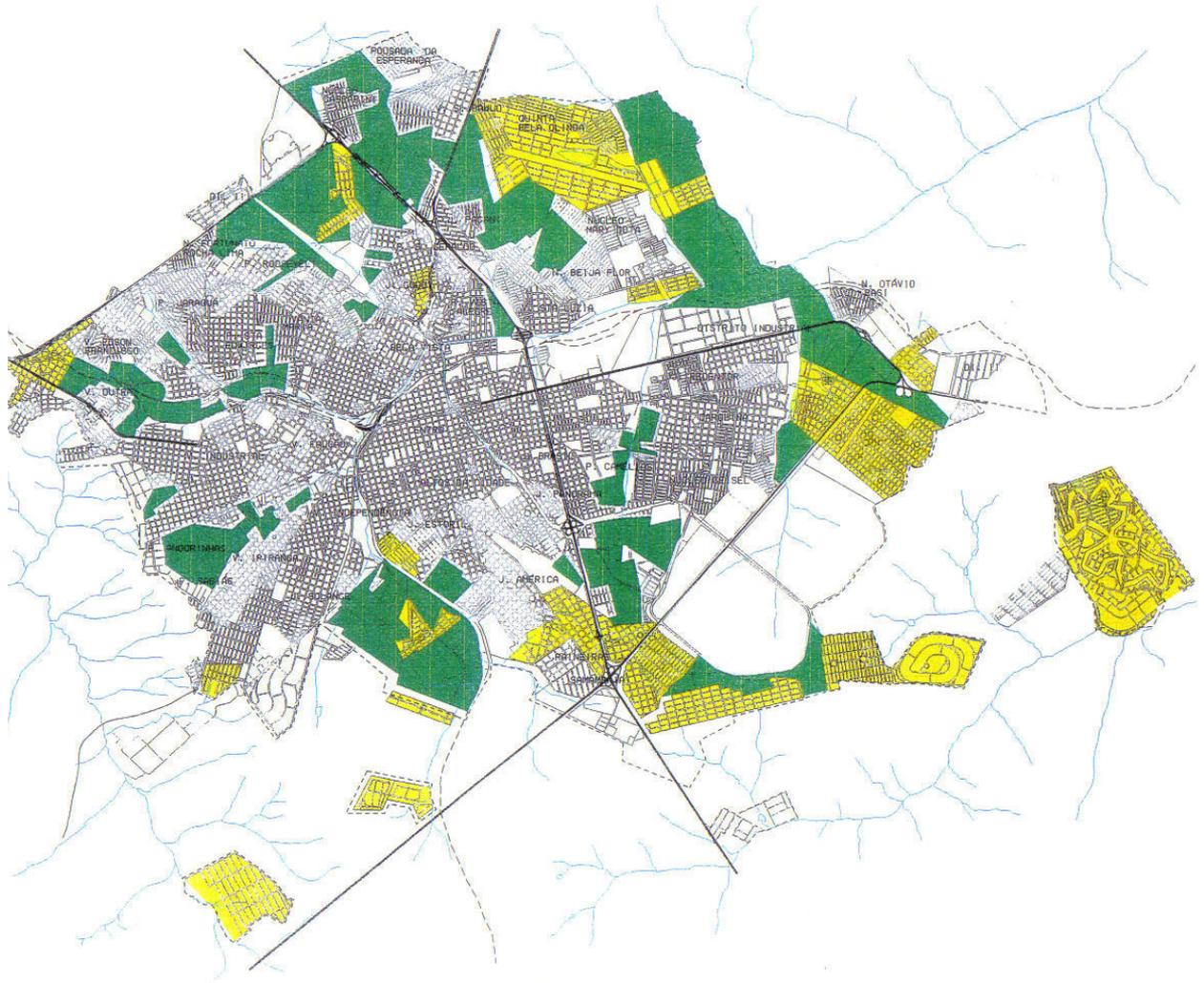
Deste modo, no estudo do processo de urbanização e estruturação das cidades, enfatizaram-se os **vazios urbanos**, porém, essa questão relaciona-se também com outros temas importantes como: habitação, verticalização, centro-periferia, favelas, exclusão e segregação urbana entre outros que serão ainda destacados.

Assim, é válido apresentar a seguinte frase: “As cidades são grandes porque há especulação e vice-versa; há especulação porque há vazios e vice-versa; porque há vazios e as cidades são grandes” (SANTOS, 1993, p.96).

Agora é necessário transpor o exposto para a realidade de Bauru.

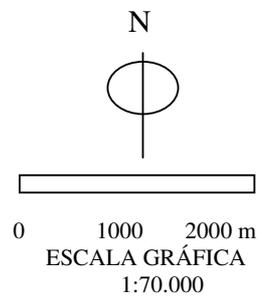
Alguns dados sobre o tamanho da cidade permitem fazer uma reflexão sobre a questão dos vazios urbanos: a área total do município de Bauru é de 702 km<sup>2</sup>, sendo que seu perímetro urbano corresponde a 120 km<sup>2</sup>. Bauru tem crescimento demográfico de 3% ao ano e área total urbanizada de 52,47%, sendo os 47,53% restantes correspondem principalmente aos vazios urbanos, conforme o MAPA 6.

## MAPA 6 – Vazios Urbanos



### Legenda

-  Vazios Urbanos
-  Loteamentos com baixa ocupação



Fonte: C.I.E. – SEPLAN – Secretaria de Planejamento – PMB – 1996

Segundo a SEPLAN – Secretaria de Planejamento, 47,53% é um número muito expressivo, de modo que esta área comportaria mais 300 mil pessoas, ou seja, uma outra cidade de Bauru.

A existência de vazios urbanos pode ser explicada principalmente pela especulação imobiliária.

(...) Bauru não fugiu às regras que presidem a expansão urbana no Brasil, grande atividade de especulação imobiliária, resultando no espraiamento progressivo da mancha urbana recortada por grandes vazios. E em decorrência desta situação há o encarecimento dos terrenos e a expulsão da população de baixa renda para as áreas periféricas (SOARES, 1996, p.68).

Nesta perspectiva, nota-se que a ocupação destes lugares vai contra os interesses da especulação imobiliária. Grande parte destes vazios urbanos localiza-se separando setores habitados da cidade e, os proprietários destes terrenos desocupados são especuladores que desejam a valorização dos seus imóveis. Conseqüentemente a população de baixa renda, ou melhor, quem não tem condições de pagar pelo preço cobrado por esses lotes, dirigem-se cada vez mais, para os setores mais periféricos da cidade e o poder municipal tem gastos, ainda maiores, para a instalação de infra-estrutura.

O economista Carlos Sette que realiza pesquisas sobre a cidade de Bauru, em entrevista concedida ao Jornal da Cidade em 2006, diz que a cidade está sofrendo as conseqüências de erros estratégicos (ausência de planejamento), o que favoreceu a concentração de bairros populares e aumentou os problemas relativos às demandas sociais. Ele destaca que 75% dos moradores da cidade pertencem às classes C, D, E, enquanto apenas 25% as classes A e B, o que na análise dele demonstra a necessidade de se trabalhar para diminuir as barreiras sociais (HILÁRIO, 2006d, p.04).

Estudo realizado pelo Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos da FAU-USP, no final da década de 1960, já apontava em Bauru a problemática da distância dos novos loteamentos com relação ao centro da cidade. Ou seja, o poder municipal teria que arcar com gastos consideráveis com infra-estrutura para atender os novos bairros.

“Número excessivo de loteamentos distantes da malha urbana, com baixa densidade de ocupação e sem melhoramentos, tornando impraticável a implantação de equipamentos sociais e transporte e exigindo grandes investimentos por parte do poder público” (BAURU, 1997, p.85).

É por isso que ocorria o crescimento aparentemente descontrolado da mancha urbana com o surgimento de novos bairros distantes do centro, localizados em antigas fazendas de café.

A Prefeitura Municipal de Bauru através da SEPLAN – Secretaria de Planejamento possui dados referentes aos loteamentos aprovados na cidade desde 1940, ver TABELA 2 e GRÁFICO 7.

TABELA 2 – Loteamentos aprovados pela Prefeitura de Bauru, no período de 1940 a 2006.

<b>Período</b>	<b>Particulares</b>	<b>Núcleos Habitacionais</b>	<b>Total</b>
Até 1940	29	-	29
1941 a 1950	57	-	57
1951 a 1960	57	1	58
1961 a 1970	55	2	57
1971 a 1980	52	17	69
1981 a 1990	21	19	40
1991 a 1998	22	21	43
1999 a 2006	19	16	35

Fonte: AMORIM (1998) e SEPLAN (2006)

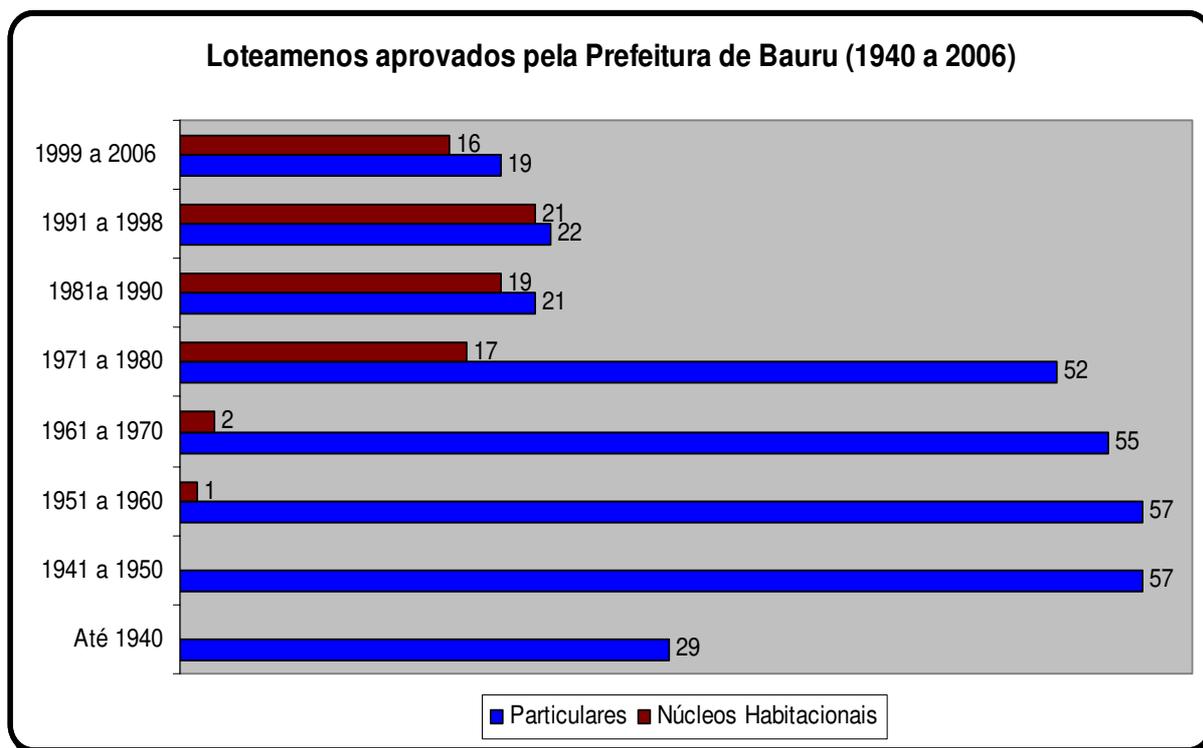


GRÁFICO 7 – Loteamentos aprovados pela Prefeitura de Bauru (1940 a 2006)

Fonte: AMORIM (1998) e SEPLAN (2006) e elaborado pelo autor.

Com base nas informações da TABELA 2, nota-se que até o ano de 1940 haviam sido aprovados 29 loteamentos na cidade de Bauru. Todavia, no período de 1941/1950 foram aprovados 57 loteamentos particulares, sendo que, deste período até 1980 o total de loteamentos aprovados foi de 241.

A década em que ocorreu o maior número de aprovações foi a que se inicia em 1971, com 69 loteamentos aprovados. A partir da próxima década (1981) a quantidade de aprovações tendeu ao decréscimo.

Importante a destacar é que, a partir da década de 1960, surgiram os loteamentos distantes dos setores que já eram ocupados e assim conseqüentemente foram surgindo novos vazios urbanos.

Em sua maioria os loteamentos não obedeciam a todos os critérios de planejamento urbano. A partir de 1967 e, notadamente, no início da década de 1970, foram estabelecidas as normas de zoneamento e infra-estrutura. Entretanto, de acordo com a Prefeitura Municipal em

1977, somente com a criação da Lei Municipal 2339/82, que estabelecia critérios para implantação de loteamentos, como por exemplo, a regulamentação do parcelamento, uso e ocupação do solo, nota-se de fato a preocupação prática com o planejamento urbano.<sup>53</sup>

Portanto, na década de 1980 criam-se normas mais rígidas para a aprovação dos loteamentos. O reflexo disto está evidenciado na TABELA 2 com relação ao período de 1981/1990 quando houve redução no número de loteamentos aprovados, principalmente os particulares. Neste período foram 40 loteamentos aprovados, sendo 21 particulares e 19 destinados aos Núcleos Habitacionais, ou seja, praticamente o mesmo número.

No período compreendido entre os anos de 1991/1998 ainda é perceptível o grande número de loteamentos destinados aos Núcleos Habitacionais, 21 loteamentos, enquanto os particulares totalizavam 22 loteamentos.

Todos esses loteamentos aprovados contribuíram para as características da estruturação espacial da cidade de Bauru. Neste sentido, diferentes modalidades de ocupação surgiram, como os Condomínios horizontais e verticais, as Favelas e os referidos Núcleos Habitacionais.

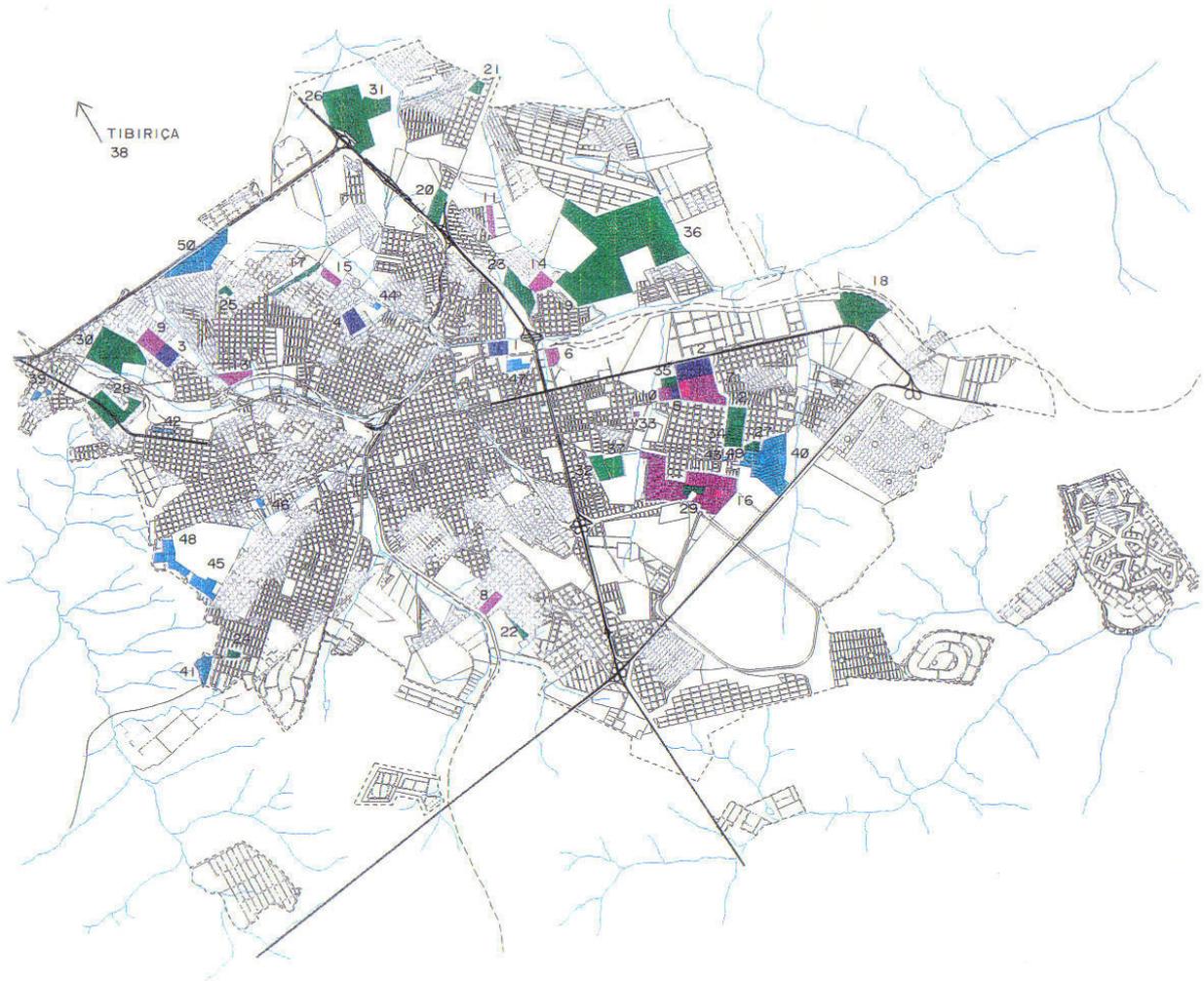
#### 4.3.2 Núcleos Habitacionais

Os núcleos habitacionais, como mostrado no MAPA 7, em grande parte, apresentam alto nível de concentração, principalmente se considerada suas áreas vizinhas, isso porque são construídos, na maioria das vezes em setores distantes do centro, onde os terrenos possuem menor valor. Trata-se de uma estratégia para a valorização dos terrenos intermediários, deixados desocupados ou ainda não loteados. A infra-estrutura que chega aos loteamentos mais distantes é mais onerosa para o poder municipal, como já mencionado.

---

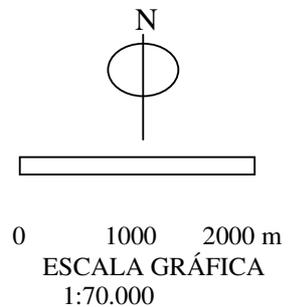
<sup>53</sup> A Lei Municipal 2339/82 diz que o proprietário necessita destinar 5% do lote para áreas institucionais como escolas, creches e postos de saúde, e também outros 10% para áreas verdes, isto além de realizar a arborização das ruas. Vale destacar que esta lei complementa a Lei Federal 6766/79 que responsabiliza o proprietário que deseje desmembrar a sua propriedade, a instalar toda a rede de estrutura básica (água, esgoto e energia elétrica). Portanto, observa-se que estas duas leis influenciaram no decréscimo dos loteamentos particulares em Bauru, a partir de 1980.

## MAPA 7 – Núcleos Habitacionais



### Legenda

-  Década de 60
-  Década de 70
-  Década de 80
-  Década de 90



Fonte: SEPLAN – Secretaria de Planejamento – PMB – 1996 e COHAB – Companhia de Habitação de Bauru – 1996

Nesta perspectiva, há o crescimento da mancha urbana, mas não de forma contínua, mas sim apresentando descontinuidades, como estratégia da especulação imobiliária que se beneficia da infra-estrutura urbana instalada com a valorização dessas áreas que não foram colocadas à venda ainda.<sup>54</sup>

[...] o crescimento descontínuo da cidade a forte especulação imobiliária, que deixa vazios à espera de valorização, que ocorreria graças à passagem dos serviços públicos estendidos à periferia. (SANTOS, R., 1994, p.111)

Portanto, a construção dos Conjuntos Habitacionais, em regiões específicas na periferia, valoriza grandes extensões de terra. Ou seja, constroem-se núcleos distantes da cidade para atender à demanda da população mais pobre, que não pode pagar pelos terrenos mais valorizados e supridos já dos serviços públicos essenciais. Esta população busca os lotes mais baratos e com isso, as glebas vazias, localizadas a meio caminho em relação ao centro e, que serão comercializadas depois de dotadas de toda a infra-estrutura que, obrigatoriamente, as atenderão antes de chegar aos loteamentos mais distantes. Estes terrenos melhores localizados, intermediários entre a área central e a periferia, têm a função de “reserva de valor” para o mercado imobiliário, garantindo uma margem de lucro maior a seus proprietários, pois são dotados de uma valorização extraordinária (SANTOS, R., 1994).

Além da infra-estrutura urbana instalada para atender às periferias, Santos, R. (1994) destaca que a construção de grandes eixos viários de ligação destes setores com a área central são investimentos que valorizam ainda mais as áreas intermediárias, como também os lotes ao longo dessas avenidas.

Portanto, a partir dessas estratégias a cidade cresce ao anexar novas áreas e mantém os vazios urbanos, que são um ônus para a cidade. Processo similar ao analisado pela autora para a metrópole paulistana, ocorre em Bauru, pois os núcleos habitacionais são construídos em áreas distantes da porção urbanizada da cidade.

Quanto à localização dos núcleos habitacionais de Bauru, ou seja, a sua distribuição

---

<sup>54</sup> No item 4.3.1 Vazios Urbanos, a discussão referente aos vazios urbanos e a especulação imobiliária foi realizada, todavia para se chegar aos núcleos habitacionais passa-se por áreas não loteadas – os chamados vazios urbanos – já que a lógica especulativa é a mesma.

espacial, tem-se uma concentração na porção leste da cidade e em menor parte ocorre uma continuidade até a porção oeste através do sentido nordeste/noroeste da cidade como será apresentando ainda neste item.

No que se referem a todos os Núcleos Habitacionais Populares, a cidade de Bauru, possui número expressivo, inclusive por sediar a COHAB – Cooperativa Habitacional e o INOCOOP – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais de São Paulo. Mas foi a partir da década de 1970 que houve uma intensificação desses núcleos na cidade. Os principais são os seguintes: Jardim Redentor (1968), Geisel (1980), Colina Verde, Beija Flor, Octávio Rasi (1983), Edson Bastos Gasparini, Mary Dota (1990), Edson Francisco da Silva e Fortunato Rocha Lima, como mostrado na FIGURA 34 A, B e C. Conforme a SEPLAN – Secretaria de Planejamento de Bauru, nos últimos trinta anos foram aprovados 57 loteamentos para construção de núcleos habitacionais na cidade de Bauru.

QUADRO 4 – Conjuntos e Núcleos Habitacionais aprovados até março de 1998.

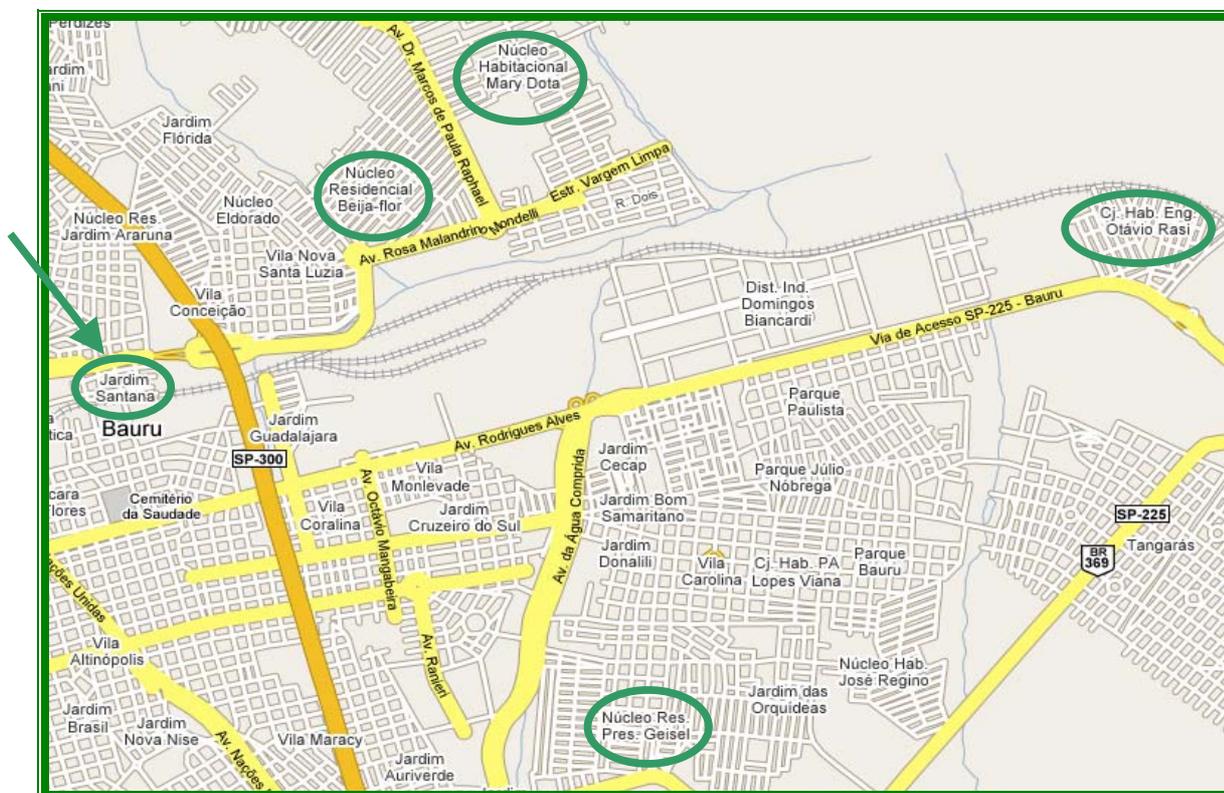
<i>Ano de aprovação</i>	<i>Nome</i>
1966	J. Santana
1968	N. J. Redentor
1968	J. Nova Esperança
1968	Parque União
1969	J. Cecap
1970	J. Guadalajara
1973	N. J. Redentor II
1975	N. Hab. J. América
1977	J. Nova Esperança II
1977	N. R. Bom Samaritano
1977	N. R. Parque Perdizes
1978	N. J. Redentor III
1978	C. H. J. Rosa Branca
1978	N. J. Eldorado
1979	J. Progresso
1979	N. R. Pres. Geisel

<i>Ano de aprovação</i>	<i>Nome</i>
1980	C. H. Alto Alegre
1980	N. R. Otávio Rasi
1981	N. R. Beija Flor
1981	N. R. P. Colina Verde
1981	Mut. Severina Sbeghen
1981	Mut. Carmen C. Coube
1982	Parque R. J. Araruna
1982	Mut. Ouro Verde
1982	Mut. 9 de Julho
1982	N. R. Edson Gasparini
1983	Mut. Luiz Ed. Coube
1983	Eurico Gaspar Dutra
1984	Mut. Darcy C. Improta
1985	N. Edson Franc. Silva
1985	N. Índia Vanuire
1988	P. R. J. Das Camélias
1988	Verde Sul
1988	N. Pastor Arlindo L. Viana
1988	Mut. Primavera
1989	N. R. Mary Dota
1990	J. Flamboyant
1991	N. H. Tibiriçá
1991	Mut. Leão XII – 1ª etapa
1993	N. José Regino
1993	Monte Verde Residencial
1994	J. Marilú I e II
1995	Torre Residencial
1995	Res. Juréia
1995	Sabiá I, II, III, IV, VII
1996	Res. Manoel Lopes
1996	Vila Inglesa

<i>Ano de aprovação</i>	<i>Nome</i>
1996	Andorinha I, II, III, IV
1996	Vila Tecnológica
1996	C. Fortunato R. Lima
1996	Izaura Pitta Garms
1997	Joaquim G. Oliveira
1998	Nobuji Nagasawa

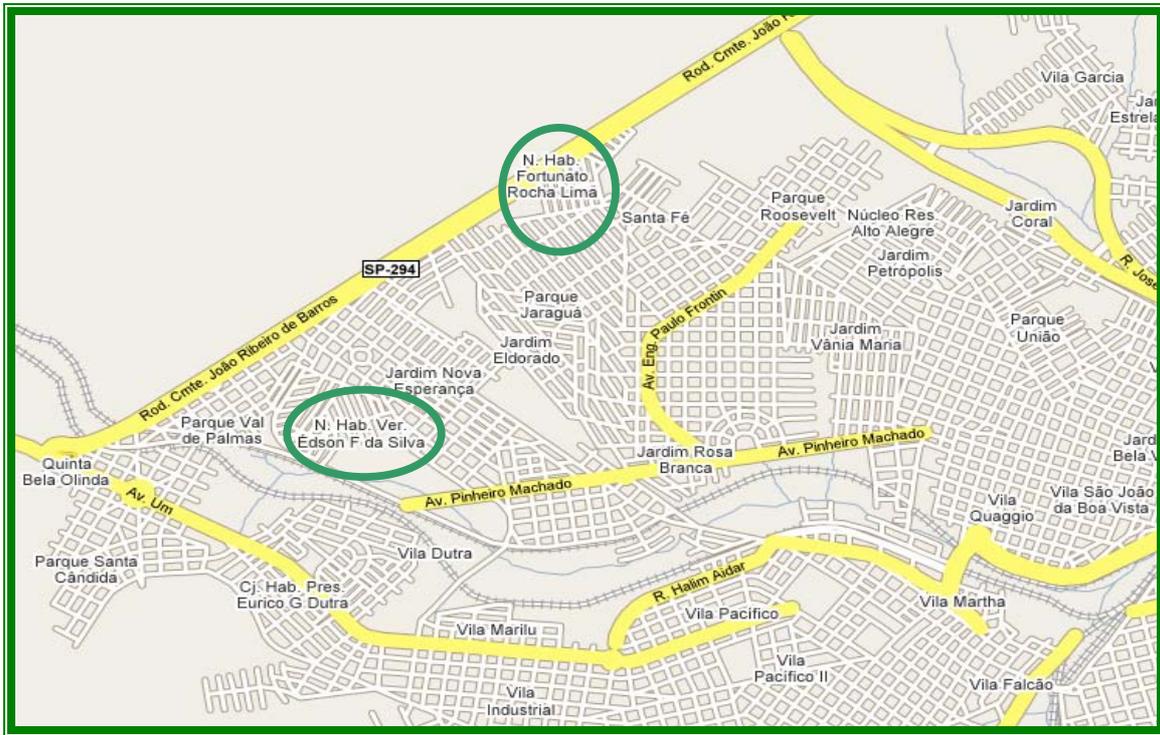
Fonte: Bauru (1997) e Seplan (2006).

FIGURA 34 A – Núcleos Habitacionais Populares



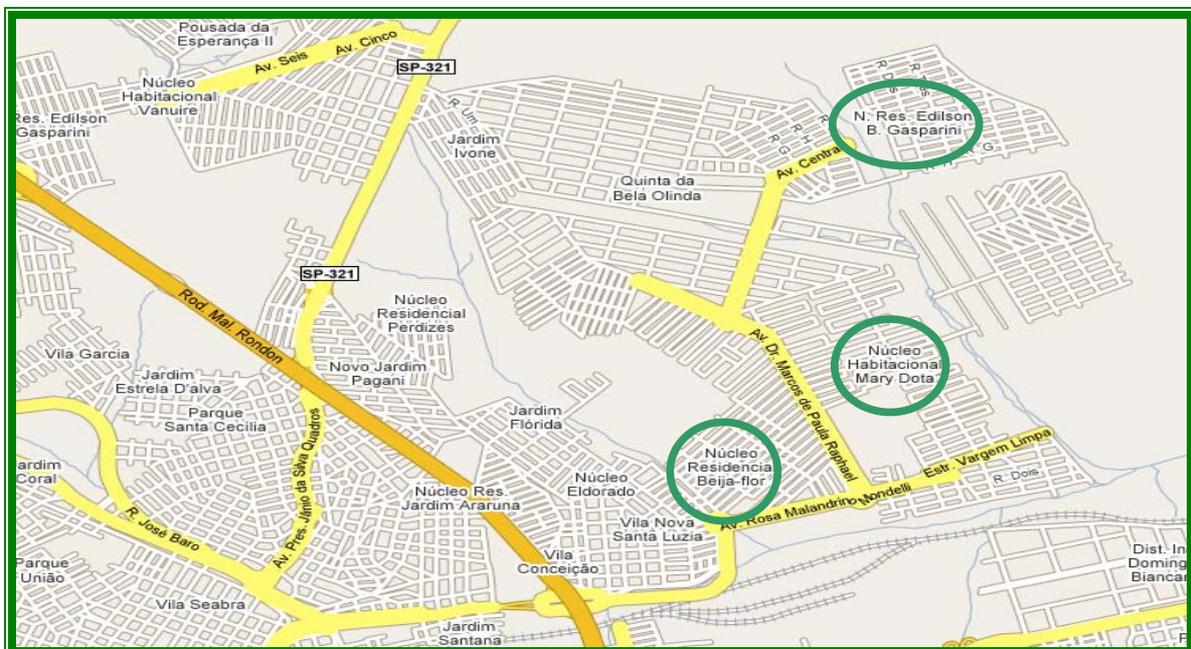
Fonte: GOOGLE MAPS, 10 out. 2007.

FIGURA 34 B – Continuação dos Núcleos Habitacionais Populares



Fonte: GOOGLE MAPS, 10 out. 2007.

FIGURA 34 C - Continuação dos Núcleos Habitacionais Populares



Fonte: GOOGLE MAPS, 10 out. 2007.

Deve-se destacar que o Jardim Santana, ver a FIGURA 34 A, conforme apresentado no QUADRO 4, foi o primeiro conjunto habitacional construído em Bauru, no ano de 1966, através de recursos do BNH. Ainda neste mesmo ano foi criada a COHAB Bauru, que através de recursos do FGTS viabilizados pelo BNH possibilitava que a COHAB construísse casas populares destinadas à população de renda entre um e três salários mínimos.

A partir da relação entre BNH – COHAB explicitava-se a tendência da política habitacional do governo federal com o municipal de modo que nesta perspectiva quando havia mais recursos do nível federal para habitação, conseqüentemente a construção de conjuntos habitacionais na cidade era maior. Inclusive isso pode ser identificado nas décadas de 1980 (vinte núcleos construídos) e 1990 (dezessete núcleos).

Mas vale destacar que outras variáveis justificam a expressiva construção de núcleos habitacionais na cidade de Bauru nas décadas referidas (1980 e 1990), como exemplo tem-se os programas de financiamento de material de construção; a construção de conjuntos em sistema de mutirão; acordos (contratos) entre a COHAB e o INOCOOP; e até mesmo a finalidade política na construção desses conjuntos.

Nas décadas de 1980 e 1990 houve em Bauru clara preocupação do poder municipal com as moradias destinadas à população de baixa renda, entretanto a justificativa para preocupação é “eleitoreira”, isto é, o significado dessas construções junto aos eleitores e o favorecimento político para os indivíduos e políticos diretamente envolvidos nas obras.

Inclusive o período entre 1988 e 1993 é marcado pela construção dos maiores conjuntos habitacionais em Bauru, embora tenha havido até certa redução no número de conjuntos construídos neste período, mas em contrapartida, nota-se o aumento no número de unidades habitacionais por conjunto construído, como exemplo, o Mary Dota com 3.638 unidades aprovado em 1989 e entregue no ano de 1992, na época considerado o maior núcleo habitacional do país.

Ainda deve ser lembrada a questão da localização desses núcleos na cidade, isto porque, conforme exposto anteriormente, há uma lógica em construí-los em áreas periféricas, devido à intenção de favorecer a especulação fundiária e imobiliária, através da criação de vazios urbanos, por isso a localização entre áreas densamente ocupadas e a periferia. De fato em Bauru a maioria dos núcleos habitacionais foram construídos em glebas periféricas desprovidas de infra-estrutura

básica e com preços baixos de terrenos, o que exigiu do poder municipal, grandes investimentos em infra-estrutura pública como iluminação, esgoto, pavimentação, creches, escolas, entre outros. Merece ainda dizer que o Plano Diretor de Bauru 1996 destaca que a grande maioria dos loteamentos da periferia de Bauru tem baixa ocupação o que contrasta com os vizinhos conjuntos habitacionais também periféricos que apresentam índice de 100% de ocupação. Portanto, a localização dos núcleos habitacionais e os investimentos públicos supervalorizaram novas áreas em seu entorno.

No início da implantação dos núcleos, isto no ano de 1966, construiu-se o Jardim Santana localizado relativamente próximo à área central da cidade junto à linha férrea da Noroeste, constituindo-se em uma exceção em relação à tradicional construção desses núcleos em setores periféricos.

Entretanto, após 1968, o Núcleo Jardim Redentor é instalado em área periférica no setor leste da cidade, o que passa a ser uma tendência para construção de outros núcleos como Cecap (1969), Redentor II (1973), Redentor III (1978), Geisel (1979) (ver FIGURA 35) e inúmeros outros que atualmente somam mais de 15 conjuntos habitacionais nesta porção leste da cidade, o que a coloca como área da cidade com maior concentração de núcleos habitacionais.

FIGURA 35– Jardim Cecap, Redentor e Geisel



Fonte: GOOGLE MAPS, 01 out. 2007.

O Plano Diretor de Bauru de 1996, afirma que os conjuntos habitacionais tiveram influência direta na direção do crescimento da cidade, isto pela criação de vazios urbanos e valorização de áreas adjacentes como fora exposto anteriormente neste mesmo capítulo assim como também nos capítulos 4.3 Análise da Mancha Urbana e as Novas Formas de Expansão e o 4.3.1 Vazios Urbanos. Também, segundo o Plano Diretor de 1996, somente o setor Sul da cidade de Bauru não teve influência dos núcleos habitacionais para o seu crescimento, pois todos os outros setores da cidade cresceram em função dos núcleos habitacionais. Pode se concluir que no caso de Bauru os núcleos habitacionais foram essenciais no crescimento da cidade, se constituindo, além disso, num verdadeiro mecanismo de especulação imobiliária. Enfim, neste sentido retorna-se a discussão dos capítulos anteriores (4.2.3 Bairros do setor sul da Cidade e as Grandes Avenidas; 4.3 Análise da Mancha Urbana e as Novas Formas de Expansão e o 4.3.1 Vazios Urbanos) nos quais se explorou essa questão da especulação fundiária e imobiliária na cidade de Bauru e que explicitou-se a questão sobre a apropriação privada da renda da terra como sobre a segregação sócio-espacial.

#### 4.3.3 Condomínios Horizontais e Verticais

Antes de iniciar este item faz-se necessário algumas considerações sobre a palavra condomínio, isto porque neste trabalho será utilizado este termo genericamente, tanto para condomínios de fato, como também para os loteamentos residenciais fechados, sejam horizontais ou verticais; até mesmo porque, para os objetivos desta pesquisa, esse aspecto não é tão significativo. Mas, no entanto, vale mencionar que é comum notar-se certa confusão entre os termos “condomínio” e “loteamento fechado”, isso tanto por parte dos empreendedores, como também por diferentes profissionais da área.

Sobre essa questão, o que tem ocorrido nas cidades brasileiras é a divisão de uma gleba de terras em lotes, ou seja, realiza-se o loteamento de uma área e a propriedade é adquirida através da compra de cada lote/terreno, sendo o acesso a esse espaço totalmente público, como também a infra-estrutura disponibilizada. Esse é o caso do loteamento urbano de acordo com a Lei 6.766/79, se estiver integrado na cidade, portanto, tendo usos urbanos (FREITAS, 1998).

No caso dos condomínios a gleba é única, sendo os terrenos adquiridos sob a forma de parcela sobre toda a gleba. Freitas (1998) apresenta a Lei 4.591/64 como sustentação desta

modalidade de assentamento, onde o empreendedor ou condôminos têm responsabilidade sobre a infra-estrutura local, o que lhes permite o controle de acesso ao local. Também as áreas comuns do condomínio devem seguir padrões de legislação específica, que exige as mesmas proporções que as áreas públicas do loteamento, sendo, neste caso, de responsabilidade/propriedade dos condôminos. Nesta perspectiva, torna-se legal a existência de guarita (portaria com seguranças) para controlar a entrada de pessoas no condomínio.

A questão não é a simples diferença nas definições, mas sim no sentido prático, uma vez que muitos loteamentos são criados e utilizados como condomínios, ou seja, ocorre uma apropriação e utilização indevida do público pelo privado.<sup>55</sup>

Os loteamentos fechados constituem uma materialização clara, evidente e inegável da privatização do espaço público. Neles, ruas e áreas de lazer ficam confinadas atrás dos muros que os rodeiam, disponíveis exclusivamente para os seus moradores. [...] os loteamentos fechados nascem amparados pela Lei Federal 6.766 de 1979, situação que constitui uma ilegalidade, já que a citada lei não contempla a figura dos loteamentos ‘fechados’. [...] o loteamento, por definição, não pode ser fechado, pois implica na negação de acesso a espaços públicos que são gerados para a cidade: vias de circulação e logradouros públicos. (SOBARZO *in* SPÓSITO, 2006, p.199)

Nesta perspectiva, a própria legislação referente aos loteamentos não possibilita que o mesmo seja fechado, todavia, na maioria das vezes, era isso o que ocorria praticamente em todo o Brasil.

Os condomínios, sem dúvidas, representam um fenômeno urbanístico expressivo das cidades na atualidade. A sua existência tem relação direta com o complexo processo urbano do qual faz parte as transformações estruturais econômicas e sócio-espaciais.

Esta dinâmica sócio-espacial urbana está inserida num contexto global e de profundas mudanças no plano tecnológico e informacional.

---

<sup>55</sup> Vale destacar que no caso da cidade de Bauri a própria Secretaria de Planejamento – SEPLAN, afirma que essa confusão e apropriação é algo comum nos “condomínios” já instalados na cidade. Todavia, a legislação municipal atual tem clara essa questão de modo que atualmente não ocorre esse problema como os novos empreendimentos.

Os condomínios expressam uma nova forma de moradia de alto padrão voltado às camadas de maior poder aquisitivo da sociedade. No entanto, esse novo padrão de habitação reforça a segregação espacial conforme exposto por Correa (1995; 1997) e Villaça (1998) no capítulo 2.2.1 Centro-periferia.

Para Luchiari (1999) os condomínios surgiram no Brasil por volta de 1970, expressando uma tendência no mercado de imóveis e influenciando na reorganização das cidades, de modo a evidenciar uma segregação sócio-espacial contemporânea. A autora ainda destaca que esse modelo de urbanismo importado dos Estados Unidos desvaloriza e empobrece o espaço público, na medida em que busca a defesa através de barreiras físicas segregando-se e, por conseguinte, intensificando ainda mais a exclusão social. Deste modo, o individualismo de um grupo fica explícito, a conquista de seus anseios particulares, não havendo interação com outros bairros e setores da cidade.

Estes enclaves viram as costas para os problemas da cidade e voltam-se para si mesmos através de uma organização rigorosa, regida por associações de proprietários que cuidam da estética arquitetônica, do paisagismo, do lixo, da segurança, das redes de esgoto e muito mais. (LUCHIARI, 1999, p.166)

Essa segregação espacial provocada pela proliferação dos condomínios não é um fenômeno novo, uma vez que, no processo de urbanização, as classes mais abastadas sempre buscaram a separação. Nota-se que estas classes têm peso social e político, de forma que conseguem definir a localização de sua moradia na cidade, assim como induzem o crescimento da mesma. Segundo Villaça (1978) a população de alta renda sempre considerou o aspecto locacional para formação de seus bairros, sendo o acesso ao centro e aos serviços um importante fator nesta escolha, assim como também os valores sociais.

A formação dos condomínios é favorecida por diferentes fatores sustentados na sonhada qualidade de vida, traduzida por áreas verdes, segurança e toda uma infra-estrutura divulgada junto ao *marketing* para a sua venda/construção. Neste sentido, a segurança é fator preponderante no discurso, tanto para a venda como para a compra de moradias em condomínios,

principalmente na atualidade, devido à constante divulgação de violência urbana.<sup>56</sup>

Aspecto significativo nesta discussão é a influência nas decisões políticas, como também, o poder de consumo dos moradores mais ricos desses condomínios, pois essas características propiciam a concentração de comércio e prestação de serviços nos locais em que as mesmas residem. Deste modo, próximo ao local de escolha de residência e formação de novo setor de moradia de alto padrão, surge uma concentração de comércio voltado a esse público, o que reforça a diferenciação urbana.<sup>57</sup> Portanto, a paisagem urbana é alterada não somente pelo aspecto físico e arquitetônico dos condomínios, mas também pela nova função comercial e de serviços que é criada – instalada, assim ocorrendo uma ruptura com a cidade, ou melhor, com o próprio bairro.

... esta unidade espacial programada e racionalizada cria uma ruptura com o bairro e com a cidade. As atividades e funções, assim como as noções de solidariedade e comunidade restringem-se em espaços isolados e separados por fronteiras sociais, econômicas e materiais, quebrando a continuidade física da paisagem urbana e rompendo com a diversidade preexistente nas cidades: edifícios de diferentes idades e grupos sociais diferenciados convivendo em áreas que fundem diversas funções (comerciais, residenciais e de serviços).

O mundo exterior é banido desta concepção ideal e, ao banir os problemas do meio urbano, perde-se também a possibilidade de troca com a diversidade que a antiga vivência nas cidades oferecia. A diversidade dos bairros é substituída pelas áreas programadas para o lazer, para o trabalho e para a moradia, projetando no tecido urbano novas formas como os *shoppings-centers*, os

---

<sup>56</sup> Neste sentido vale destacar que, essa segregação social no espaço urbano, através dos condomínios visando à segurança, pode reforçar ainda mais a violência, uma vez que exclui a relação com o todo da cidade, ou seja, empobrece a esfera pública, ao desconsiderar o espaço público e até mesmo se contrapor ao Estado.

<sup>57</sup> Convém destacar que o próprio prestígio social que alguns setores ou bairros da cidade adquirem por receber alguns condomínios de alto padrão provoca também a atração de outros moradores e a também concentração de comércio, mas agora voltado a esses novos moradores de classe média. Portanto, surgem no entorno dos condomínios nova concentração de moradias e comércio, porém, de classe inferior ao dos condomínios, mas que seguem o modelo deste. Também a implementação de condomínios em setores periféricos valoriza possíveis “vazios urbanos” ou terrenos que estejam em seu entorno o que favorece a valorização expressiva aos seus proprietários. Essas questões remetem a Villaça (1998) que apresenta a ideologia da classe dominante e sua forma de conceber e entender a cidade como algo que influencia as outras classes sociais. Assim, essa ideologia da classe dominante funciona também como liderança no urbano de modo que é divulgado e buscado o seu modelo de moradia e consumo por outras parcelas de população.

prédios de escritórios, os distritos industriais, os parques temáticos e os condomínios fechados, ressaltando atividades que se encontravam integradas na diversidade do meio urbano. (LUCHIARI, 1999, p. 168)

Assim, essa diferenciação urbana apresenta os loteamentos como um padrão diferenciado de urbanização, com características próprias que vão do isolamento, seja através dos muros altos, cercas elétricas e portarias com diversas seguranças, como até mesmo a própria localização em grande parte na periferia das cidades, porém junto às vias de acesso rápido, como rodovias e grandes avenidas. Essa localização próxima às vias de acesso rápido expressa a relação espaço – tempo, pois o acesso e o tempo de deslocamento são fatores que sustentam a localização dos condomínios, dada a busca por redução de tempo no percurso de determinadas distâncias.

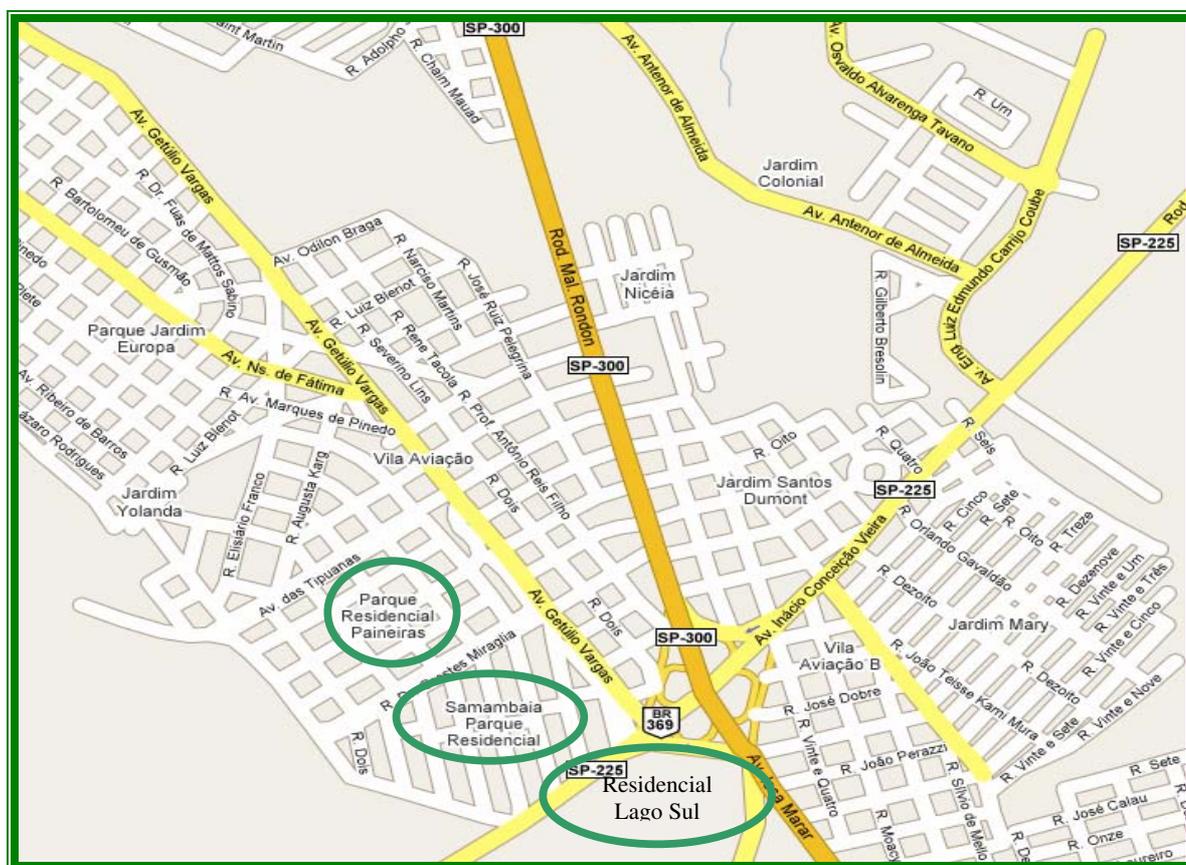
Com base no exposto merece destacar que essa nova forma de assentamento geralmente localizada em setores periféricos, ou seja, distante do centro, como também a concentração de comércio e serviços em setores periféricos junto às rodovias e a esses condomínios, como exemplo os *shoppings-centers*, reforçam a discussão sobre as centralidades. Isso porque, a partir da questão do “caos” e da violência urbana, como também da busca por qualidade de vida tem-se a concentração de comércio e serviços em avenidas de acesso e nas proximidades desses assentamentos. Portanto, novas centralidades começam a surgir.

A seguir serão destacados os condomínios horizontais e verticais da cidade de Bauru para que se possa ter uma visão de como estão presentes e dispostos na cidade.

#### 4.3.3.1 Condomínios Horizontais

No setor sul da cidade de Bauru, no limite com outros municípios, estão presentes os condomínios horizontais destinados à população de classe média e média alta. Ver FIGURA 36. Divulgados como um produto que oferece “qualidade de vida”, através de amplas áreas verdes e segurança, estes condomínios concentram-se no setor periférico da cidade e necessitam de investimento em infra-estrutura pública. O setor sul já contava com amplos serviços de infra-estrutura pública, mas, devido ao fato de os condomínios se instalarem em áreas mais periféricas, houve a necessidade de ampliar estes serviços.

FIGURA 36 – Condomínios Horizontais setor Sul



Fonte: GOOGLE MAPS, 09 out. 2007.

A “qualidade de vida” transforma-se em uma mercadoria de alta demanda e “quem pode compra”. Assim, as classes sociais mais privilegiadas passaram a se concentrar em setores periféricos da cidade, como foi discutido no item anterior. Desta mesma maneira, num passado não muito distante, as pessoas com alto padrão de vida habitavam o centro da cidade, que também se caracterizava como um local proibitivo para a moradia dos mais pobres. Diante do exposto, nota-se que a exclusão sócio-espacial permanece, embora haja uma aparente mudança de valores, ocasionada pela ideologização do que seja “qualidade de vida” e busca de segurança. Esta possibilidade de compra e venda de “qualidade de vida” relaciona-se também à acessibilidade: melhoria das vias de comunicação (avenidas e estradas) e uso mais intensivo do automóvel.

Observando essas formas de habitação também se torna evidente o papel da divisão entre

os condomínios e os bairros de população de baixo poder aquisitivo, ou seja, a clara distinção entre habitações de alto padrão e as de baixo padrão sócio-econômico. Reproduz-se no espaço a diferença de renda, refletida não somente na forma arquitetônica da habitação, mas na forma de vida. O muro, ou as muralhas, com outros aparatos de segurança nestes condomínios, significam a nítida separação entre os que podem e os que não podem pagar por este tipo de moradia. Assim, reforça-se o símbolo, ou a idéia de distinção, separação ou segregação ou ainda exclusão.

Em Bauru, essa questão é evidenciada pelo grande número de condomínios residenciais fechados existentes, como também no seu aumento.

Na visão do arquiteto bauruense Jurandyr Bueno Filho, citado por Santana (2005), os condomínios descaracterizam a cidade, demonstrando cada vez mais o quanto a cidade se fecha e automaticamente segrega outros setores.

...preocupação com a intensa criação de condomínios residenciais fechados que descaracterizam a cidade de Bauru. Os bairros novos estão virando verdadeiros guetos por uma questão de violência. Você anda e vê 500 metros de muro de um lado e 500 do outro. A cidade está virando um feudo com muros altos. Tem setores em Bauru que estão avançando com tantos condomínios fechados que você anda quilômetros sem ver nenhuma casa. Só se vê muro. A cidade está se fechando, segregando bairros. Isso provoca um novo desenho da cidade absolutamente estranho... (SANTANA, 2005).

O que se observa na cidade de Bauru, como em muitas outras, é uma nova configuração urbana, na qual os muros são cada vez mais “justificados” pela busca da segurança devido à violência urbana, reforçando com isso a segregação. Mas há também a questão do *status*: o que o condomínio simboliza ou representa para os que podem nele morar.

Algo preocupante nesta perspectiva diz respeito à revitalização das cidades que são comprometidas por interferências urbanas, como as dos condomínios. Essas alterações na paisagem envolvem não só a estruturação do espaço urbano e o conjunto da arquitetura, mas também o simbólico.

Paulo Mendes da Rocha, conforme Santana (2005) adota uma concepção de cidade como espaço para todos, ou seja, as áreas urbanas devem ser disponíveis a toda população, tendo como

sustentação o transporte público. Posiciona sobre a questão dos condomínios da seguinte forma:

É um desastre imenso. Pior é o desenho das pessoas. A esperança é a revolução dos jovens. Eles têm que pular o muro como presidiários. A esperança é que a vida fora dos muros se torne de tal maneira invejável que os meninos comecem a pular o muro e a escapar desses presídios. Os jovens não vão ficar atrás do muro. Você vai ver “teresas” feitas de lençóis e os meninos pulando o muro para ir brincar na cidade real dos que têm coragem. Porque não tem futuro essa perspectiva. É uma perspectiva amarga. Acontece no mundo inteiro mais ou menos coisas assim. É o abandono daquilo que era a matriz da cidade. É uma verdadeira tragédia porque desmoraliza a inteligência de uma maneira geral quando se chama artistas e arquitetos para revitalizar a cidade, aquela que está morta porque foi abandonada. Nós não temos condições de revitalizar uma cidade, não há arquitetura que possa revitalizar uma cidade. A idéia de cidade é feita pela vida ativa das pessoas e é isso que encanta a cidade. Há uma tendência de degenerar tudo (SANTANA, 2005).

#### 4.3.3.2 Condomínios Verticais

Os mais importantes edifícios construídos nas duas últimas décadas em modelo de condomínios fechados são os seguintes: Camélias (1988), Verde Sul (1988), Flamboyant (1989), Monte Verde (1993), Jardim Marilú (1994), Vila Inglesa (1995), Andorinha (1996), Sabiá (1996) e Manoel Lopes (1996), tornando-se nítida nesta década a tendência à verticalização residencial voltada para classe média.

Barbosa (1996), através de sua pesquisa sobre a verticalização na cidade de Bauru, apontou no período de 1980 a 1995, o percentual de edifícios construídos nos bairros de Bauru:<sup>58</sup>

- Encontrou a maior concentração na região do Centro, (40% do total entre prédios antigos e novos, comerciais e residenciais, com predomínio da primeira modalidade);
- A Vila Universitária (12%), seguida do Jardim América (ambos localizados na zona sul/ bairro de classe média alta), (8%), sendo atualmente o bairro com maior

---

<sup>58</sup> Apesar da pesquisa não ser atual, ela propicia que se tenha uma noção do processo de verticalização na cidade de Bauru, nestes anos que foram os mais expressivos deste processo.

valorização;

- O Jardim Panorama (7%) é um bairro com grande interesse comercial e residencial, dadas as condições de infra-estrutura pública instaladas, além de sua boa localização;
- O Jardim Estoril (zona sul - classe alta), (5%), possui na sua maioria residências de alto padrão com amplos jardins e ruas muito arborizadas;
- A região do Jardim Aeroporto (zona sul), (3%);
- Os bairros Ouro Verde, Higienópolis, Cardia e Europa (2%), enquanto os (17%) restantes se dividem entre vários bairros, colocado pelo autor da pesquisa como Outros.

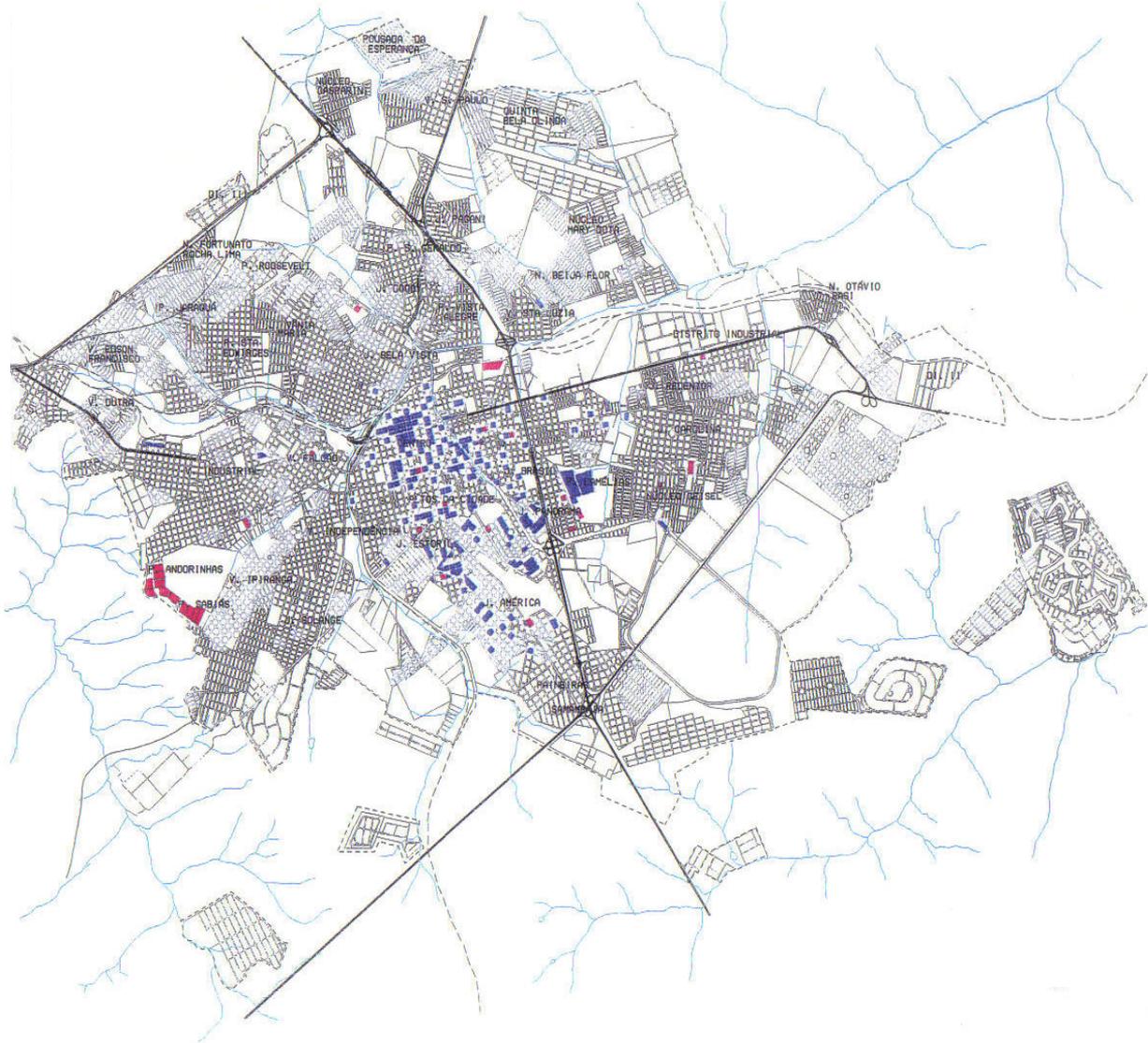
Sendo assim, apesar da verticalização propiciar a acomodação de muitas famílias em uma porção de terreno geralmente pequeno, pode-se considerar que isso é um fator benéfico aos empreendedores e, por sua vez, favorece a especulação por parte das construtoras e empreendedoras imobiliárias, pois o lucro sobre um terreno multiplica-se por várias vezes sobre o mesmo, concentrando inúmeras famílias. Isso significa que o processo de verticalização, na maioria das vezes não atende ao *déficit* habitacional e sim, capitaliza e maximiza os lucros dos empreendedores imobiliários.

Mas, a construção de edifícios com grande número de moradias gera uma problemática, isto porque maximiza o uso do espaço, como o aumento do tráfego de automóveis a quantidade de esgoto lançado nas tubulações, dentre outros, que contribuem para o saturamento da capacidade da infra-estrutura pública instalada.

#### 4.3.4 Verticalização

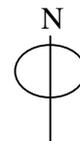
Os profissionais da área urbana denominam “verticalização” o fenômeno que tem alterado a paisagem e o espaço urbano com o adensamento de construções verticais, ou seja, aumento dos edifícios com inúmeras unidades, uma sobre as outras, num mesmo terreno, ver MAPA 8.

## MAPA 8 – Verticalização



### Legenda

-  Edifícios Aprovados
-  Edifícios com Habite-se N



0 1000 2000 m  
ESCALA GRÁFICA  
1:70.000

Fonte: SEPLAN – Secretaria de Planejamento – PMB – Julho - 1996

Neste sentido, o processo de verticalização apresenta-se como uma possibilidade estratégica de se valorizar, e muito, determinado lugar, uma vez que, em cada unidade de um mesmo edifício, se reproduz o solo urbano. Portanto, o ganho dos “agentes da verticalização”<sup>59</sup> é multiplicado várias vezes através das inúmeras unidades habitacionais sobrepostas. Inclusive no caso brasileiro esse processo destaca-se com relação às moradias e em menor escala para o setor de serviços, como os prédios de escritórios.

A verticalização, portanto, tem um efeito de sobrevalorização do espaço, visto que se instala em áreas bem equipadas, do ponto de vista da infra-estrutura, e vai se projetar como valor [...].

Assim parece-nos que a verticalização, além de a produção do edifício realiza plenamente a reprodução, através da combinação das diversas formas do capital, valoriza ou sobre valoriza o espaço urbano onde se instala.

[...] o processo de verticalização revela um fantástico processo de produção. A produção de edifícios, tal como se dá em nossos dias, revela uma estratégia de capital... (SOUZA, 1994, p.143-147).

As condições de infra-estrutura urbana, equipamentos básicos como água, esgoto, energia elétrica e transporte são decisivos na localização dos empreendimentos verticais que se aproveitam destas condições já instaladas para agregar ainda mais valor aos imóveis, além de não exigir gastos por parte do empreendedor. Todavia, é necessário explicar que, de modo geral, os empreendimentos seguem a lógica da rentabilidade, portanto, se haverá ou não colapso nos serviços públicos (fluxo de automóveis, água, esgoto, circulação de ar,...) da área na qual o edifício foi construído, decorrente da multiplicação de unidades habitacionais num mesmo terreno, o que sobrecarrega o sistema de serviços público, não é considerado problema do empreendedor, mas sim do poder público.

Esses impactos no espaço urbano são facilmente percebidos, por exemplo, quando da instalação de um grande conjunto habitacional vertical, que logicamente demandará melhor estrutura de serviços públicos, haja vista o novo fluxo de pessoas na localidade. Associado a isso

---

<sup>59</sup> Os agentes da verticalização são os incorporadores, agentes imobiliários, empresários do setor da construção civil responsáveis pela especulação imobiliária, conforme discutido no capítulo 4.3.1 Vazios Urbanos.

ocorrerá concentração de comércio e serviços para atender a nova demanda de moradores, o que refletirá tanto na valorização deste local como nos problemas relacionados à alta densidade.

A instalação de um grande conjunto habitacional vertical contribui para o aumento da segregação, presente neste processo devido à referida valorização da área que recebe determinada construção e que exclui pessoas de menor renda, que não conseguem continuar morando no mesmo local devido ao aumento de impostos, taxas, serviços, consumo, etc.

Os agentes responsáveis pela verticalização atuam junto ao poder público, viabilizam a construção de empreendimentos nos locais estrategicamente desejados e através do *marketing* urbano (segurança, qualidade de vida, por exemplo), viabilizam a venda das unidades habitacionais.

É importante destacar que a verticalização, principalmente para a moradia, não é reflexo da falta de espaço intra-urbano. Isso porque a grande maioria das cidades brasileiras e, em especial Bauru, como apresentado anteriormente (ver capítulo 4.3.1 Vazios Urbanos), possui percentual elevado de áreas não ocupadas. Assim, conclui-se que a expressiva verticalização não ocorre pela necessidade, pela demanda, mas pela lógica da especulação imobiliária, sustentada na própria reprodução do capital.

Para Mendes (1992) o processo de verticalização expressa a estratégia entre os capitais fundiário, imobiliário e financeiro que provocam a multiplicação do solo urbano. Souza (1994) enriquece ainda mais a questão ao afirmar que a verticalização é entendida na relação entre os capitais: imobiliário, financeiro, fundiário e produtivo que numa relação espaço/tempo se expressam em sua apropriação do espaço urbano. A autora ainda menciona que a verticalização na cidade de São Paulo, a partir dos anos de 1920, ocorreu associada ao grande desenvolvimento industrial e tecnológico, sustentado nos interesses econômicos, além das novas possibilidades relacionadas à técnica construtiva, com a utilização de estruturas de concreto e também do elevador.

A partir da metrópole paulista o processo de verticalização foi se difundindo para outras capitais e grandes cidades. Este fenômeno foi estudado por Maria Adélia Aparecida de Souza nas décadas de 1980 e 1990 na cidade de São Paulo, e mais especificamente a Avenida Paulista. Na década de 1990 surgem pesquisas sobre a verticalização também em cidades médias, como as realizadas por Maria Encarnação Beltrão Spósito.

Em Bauru, o processo de verticalização é um dos fenômenos que mais se destaca dentro

de todo o processo de ocupação urbana das duas últimas décadas. Identificado primeiramente na região central da cidade, este processo foi iniciado na década de 80, com edifícios destinados à classe média alta, expandindo-se, posteriormente em direção à zona sul.

Ao contrário dos Condomínios ou Residenciais Fechados horizontais, os Condomínios Verticais Residenciais praticamente caracterizam-se por não possuírem área verde, geralmente apresentam *playground*, certo paisagismo em torno dos edifícios e o espaço restante é deixado para o estacionamento. Caracterizam-se pelo extremo aproveitamento do terreno para comportar o maior número de moradias com o intuito de maximizar o capital empregado e com isso, a lucratividade também.

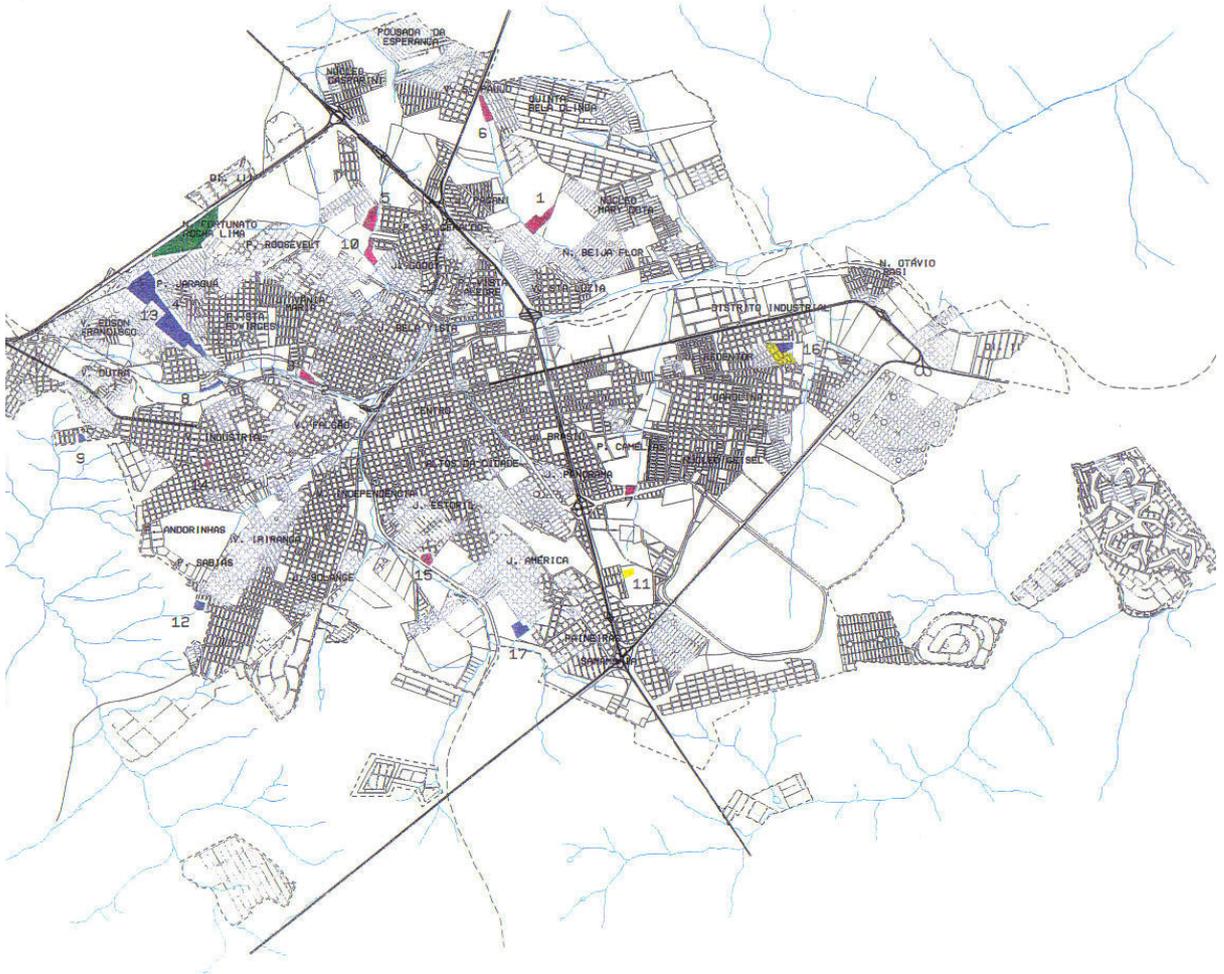
O processo de verticalização no município de Bauru é um dos fenômenos que mais se destaca dentro de todo o processo de ocupação urbana das duas últimas décadas. Identificado primeiramente na região central da cidade, este processo foi iniciado na década de 80, com edifícios destinados à classe média alta, expandindo-se em direção à zona sul, posteriormente.

#### 4.3.5 Favelas

A expansão da industrialização contribuiu para o crescimento populacional das cidades relacionado à necessidade de trabalhadores para a indústria; estimulou a imigração para os centros urbanos, aumentando a demanda por moradias, o que veio favorecer a dinâmica do mercado imobiliário. Muito desses trabalhadores fabris tiveram que se fixar em áreas periféricas das cidades, devido aos altos preços dos imóveis nas áreas centrais, assim favorecendo o adensamento de bairros pobres e proporcionando o surgimento de outros. Assim a falta ou escassez de moradia popular contribuiu para o processo de favelização da população mais pobre.

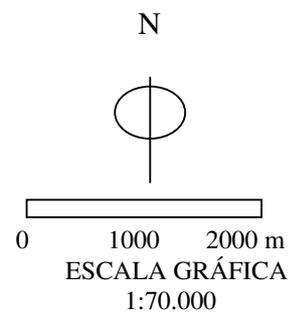
Mas sobre a origem das favelas (MAPA 9), os primeiros registros referem-se ao Rio de Janeiro do final do século XIX, apesar de que as favelas, de fato, sejam reconhecidas somente por volta da década de 1940.

## MAPA 43 – Favelas



### Legenda

- Favelas removidas em 1996 – desfavelamento – 1ª etapa
- Favelas a serem removidas no desfavelamento – 2ª etapa
- Favelas existentes
- Desfavelamento 1ª e 2ª etapa.



Fonte: Prefeitura Municipal de Baurópolis – 1996 – Coordenadoria do desfavelamento

A favela só se tornou fenômeno reconhecido oficialmente na década de 1940; sua história até este momento, inclusive suas origens e sua expansão inicial são ainda uma lacuna na historiografia do Rio de Janeiro. São poucos os registros disponíveis para reconstruí-la.

A versão mais difundida sobre o início da favela remete à Guerra de Canudos. A favela do Morro da Providência teria sido formada por soldados que retornaram da luta contra Antonio Conselheiro em 1897. Os ex-combatentes acampados nas cercanias do Ministério da Guerra na base do morro aguardavam definição sobre sua situação no exército; como não recebessem resposta, permaneceram a espera estabelecendo-se em casebres precários construídos nas encostas. (VAZ *in* SAMPAIO, 1998, p.49) <sup>60</sup>.

Quanto ao termo **favela**, Vaz *in* Sampaio (1998) explica que no mesmo morro, onde os soldados se instalaram eram presentes arbustos com favas que por sua vez também eram comuns no sertão baiano e, conhecidos como faveleiros. A partir daí o termo faveleiros passou a ser empregado para referir-se aos moradores como também ao próprio morro. Assim, em seguida o morro da Providência passou a ser chamado de Morro da Favela e na década de 1920 os próprios jornais já utilizavam o termo favela.

Sobre as construções dos barracos nas favelas sabe-se que a precariedade de suas construções é elemento característico das favelas e que comumente foi utilizado para defini-la. Entretanto, conforme Rodrigues (1988) as mudanças nos materiais utilizados na construção dos barracos, como a própria urbanização das favelas, tem favorecido para que as definições sobre favelas tenham mudado e estejam agora pautadas na ocupação ilegal, ou seja, no fato dos moradores não possuírem propriedade legal do terreno.

Sampaio *in* Sampaio (1998)<sup>61</sup> destaca que uma das características da favela é se instalar

---

<sup>60</sup> VAZ, Lílian Fessler. Do cortiço à favela: um lado obscuro da modernização do Rio de Janeiro. *In*: SAMPAIO, M. R. A. (org.) **Habitação e cidade**. São Paulo: FAUUSP, 1998.

<sup>61</sup> SAMPAIO, M.R.A. Vida na favela. *In*: SAMPAIO, M. R. A. (org.) **Habitação e cidade**. São Paulo: FAUUSP, 1998.

em área invadida<sup>62</sup> e, geralmente pública. As favelas podem surgir também em decorrência da ação de grileiros que vendiam terras aos futuros moradores, mesmo não sendo os proprietários das terras que vendiam.

Rodrigues (1988) ainda afirma que apesar das ocupações na grande maioria serem ilegais, o próprio poder público vem legitimando-as, uma vez que não reúne condições para resolver a questão. Portanto, a urbanização das favelas ocorre favorecendo a permanência desses moradores sendo a pressão (reivindicação) dos moradores também uma das razões para que tal urbanização ocorra.

Mas a questão da propriedade da terra é elemento essencial para elucidação da questão das favelas, isto porque, a ocupação ilegal é decorrente da escassez de ofertas de moradia e da necessidade de moradia associada à falta de condições de adquirir imóvel, encarecido dada a especulação com a mesma escassez.

A favela surge da necessidade de onde e do como morar. Se não é possível comprar casa pronta, nem terreno e auto-construir, tem se que buscar uma solução. Para alguns essa solução é a favela. A favela é produto da conjugação de vários processos: da expropriação dos pequenos proprietários rurais e da superexploração da força de trabalho no campo, que conduz a sucessivas migrações rural-urbana e também urbana-urbana, principalmente de pequenas e médias para as grandes cidades. É também produto do processo de empobrecimento da classe trabalhadora [...] Resultado também do preço da terra urbana e das edificações – mercadoria inacessível para maior parte dos trabalhadores – a favela exprime a luta pela sobrevivência e pelo direito ao uso do solo urbano de uma parcela da classe trabalhadora. (RODRIGUES, 1988, p. 40)

O trecho acima considera diferentes variáveis na compreensão do processo de surgimento das favelas, mostrando que esse processo não é linear, porque envolve diferentes aspectos, desde a expropriação do homem da terra, empobrecimento (redução salário) da classe trabalhadora,

---

<sup>62</sup> Esse termo “invasão” é passível de crítica. Em geral é utilizado por aqueles que têm uma visão menos comprometida com o social, ou que querem criminalizar a ação de ocupação de uma área pública ou privada por partes dos “sem teto” urbano. Os participantes dos movimentos sociais preferem o termo “ocupação”.

além da especulação imobiliária que complica ainda mais o acesso a um imóvel próprio e legal na cidade.

Devido às diferentes variáveis presentes nesta discussão – econômica, social, política, além da esfera do poder público – a favela não pode deixar de ser considerada nas discussões urbanas, em especial quando se trata de problemas habitacionais. Ela expressa no espaço urbano a segregação e a exclusão de forma absolutamente clara e didática.

Os assim chamados problemas habitacionais, entre os quais a própria favela, devem ser entendidos no âmbito de processos sócio-econômicos e políticos abrangentes, que determinam a produção do espaço de uma cidade e refletem sobre a terra urbana a segregação que caracteriza a excludente dinâmica das classes sociais. (KOWARICK, 1993, p.83)

Com relação à exclusão, percebe-se que a própria modernização urbana através de novos espaços de consumo exclui parte da população com menor poder de compra. Isso fica evidente também na possibilidade de acesso à moradia, pois a modernização das habitações, como o saneamento e toda a produção social da cidade, exclui aqueles que não podem pagar pelos benefícios devido à valorização. Por outro lado, não somente os terrenos melhores localizados se valorizam e dificultam o acesso à moradia das classes mais pobres, isso ocorre inclusive nas periferias.

Mesmo nessas periferias os terrenos são alvos de especulação imobiliária, uma vez que são necessários para a expansão urbana que por sua vez é provocada pela expansão das atividades do setor imobiliário, pelo aumento populacional e a necessidade de novas habitações. Consequentemente a população pobre tem dificuldades de compra de terrenos e moradia até mesmo em setores periféricos. É dentro deste quadro de valorização dos terrenos urbanos que ocorre a ocupação de terrenos para formação de favelas, relacionando à falta de dinheiro para a compra de terreno por parte das camadas mais pobres da sociedade.

Ainda sobre a questão da ocupação de terrenos para formação das favelas, Maricato *in* Arantes; Vainer; Maricato; (2000) discute que, as favelas geralmente ocupam áreas de fundo de vale, encostas, beira de córregos, isto é, áreas ambientalmente frágeis sujeitas às enchentes. Na visão da autora, essa ocupação de assentamentos espontâneos, ou seja, favelas, às margens de rios

e córregos ou nas encostas é resultado da exclusão territorial provocada pela própria reestruturação produtiva.

Essa questão merece ser considerada principalmente por expressar a exclusão habitacional, reforçando a definição de favela exposta anteriormente, sustentada na ausência de propriedade legal do terreno por parte dos seus moradores. Neste caso, ou seja, da ocupação de áreas hídras da cidade, a não propriedade do solo é evidente, uma vez que estas áreas são, em geral, do poder público e não destinadas para a ocupação.

Também é necessário mencionar que o próprio tecido urbano expressa a paisagem da desigualdade social, através das suas construções e modos de vida, como por exemplo, os condomínios fechados de alto padrão e no outro lado, as favelas. Neste sentido, a segregação residencial, expressa no espaço as diferenças das classes sociais, por isso podemos chamá-la de segregação sócio-espacial.

Assim, a segregação sócio-espacial traz implícita a dinâmica da exclusão e integração, isso porque a sociedade compreende forças de exclusão e integração.

A segregação social do espaço urbano sob o capitalismo, e especialmente nestes tempos de mudança, envolve uma tensão dinâmica entre forças e processos de exclusão e de integração sociais. A atual modificação dos padrões de segregação social nas diferentes cidades – um componente de tais mudanças – combina de forma complexa, realidades de exclusão com possibilidades de integração. O que é exclusão num sentido pode representar oportunidades de integração social em outro. (SABATINI *in* OLIVEIRA, 2001, p. 165)<sup>63</sup>.

No caso das favelas, mesmo sob a óptica do capitalismo, percebe-se a integração em termos sociais e políticos, que se constituem como alternativa diante da exclusão. A grande questão da desigualdade social não será resolvida, mas relativizada para que os moradores, no caso das favelas, consigam alternativas para inserção no mercado de trabalho, como forma mais digna de vida.

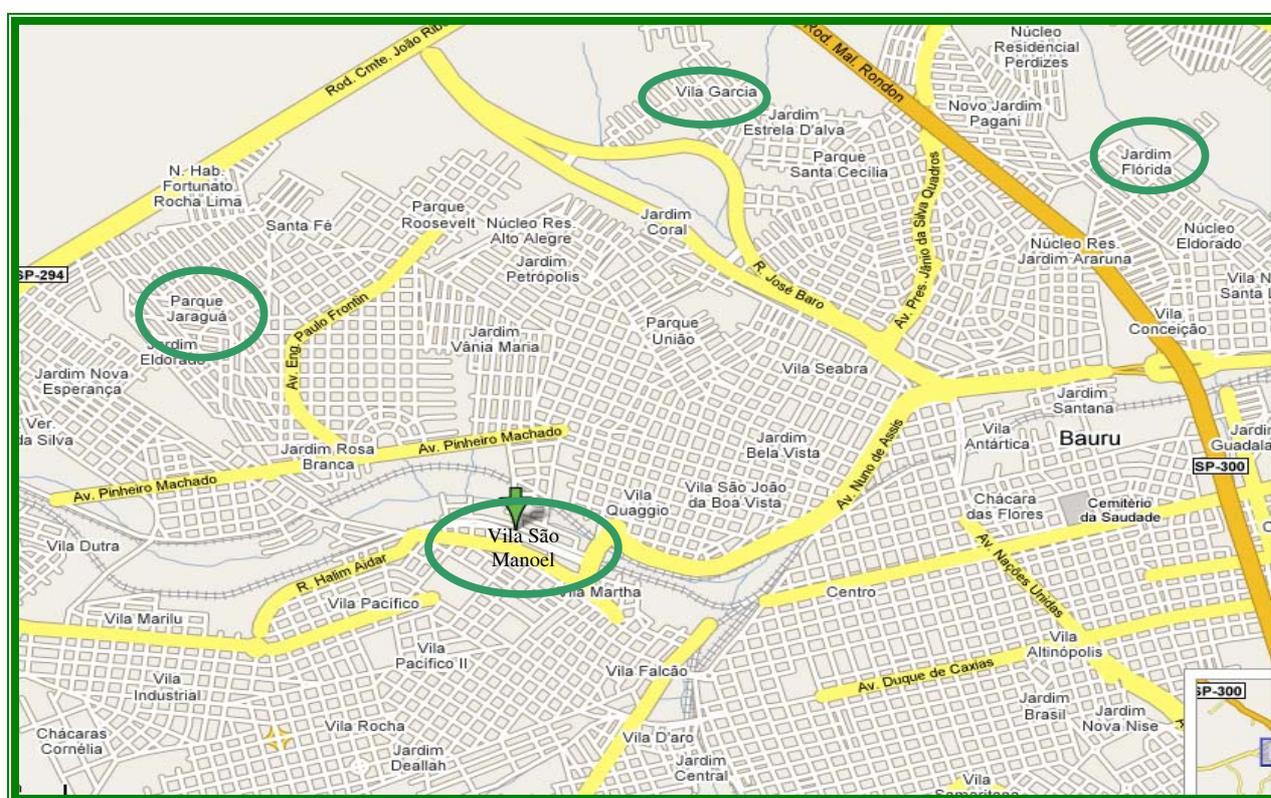
---

<sup>63</sup> SABATINI, Francisco. Transformação urbana e dialética entre integração e exclusão social: reflexão sobre as cidades latino-americanas e o caso de Santiago do Chile. *In*: OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social**: termos e abordagens. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

Segundo Soares (1996), no final da década de 1970 surgiram as primeiras favelas em Bauru, localizadas em locais impróprios à habitação como em fundos de vale, às margens de córregos (locais de inundação), o que agrava as condições de vida dos seus moradores.

Conforme o Plano Diretor de Bauru de 1996, até o ano de 1995, a cidade possuía 1.246 barracos, distribuídos em 17 favelas (Flórida, São Manoel, Gerson França, Jaraguá, Vila Garcia, Jardim Ivone, Samburá, Santa Filomena, Parque Real, Vila M. Célia, Jardim Nicéia, Jardim Vitória, Andorfato, Parque São João, Vila Zillo, Ferradura e Yolanda), ver FIGURA 37 A e B.

FIGURA 37 A –Distribuição das Favelas em Bauru



Fonte: GOOGLE MAPS, 10 out. 2007

FIGURA 37 B – Distribuição das Favelas em Bauru (continuação)



Fonte: GOOGLE MAPS, 10 out. 2007.

Por meio de programas de desfavelamento, a Prefeitura representada pela Coordenadoria do Projeto Desfavelamento, o DAE (Departamento de Água e Esgoto) e a COHAB (Companhia da Habitação) auxiliados pelo CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional Urbano), além de entidades assistenciais construíram 562 casas e iniciaram trabalho de assessoria assistencial através de escolas profissionalizantes, creches, alfabetização de adultos, entre outros serviços. A segunda fase deste mesmo projeto, em 400 lotes, não se iniciou, mas outro projeto de urbanização de favelas está em andamento.

TABELA 3 – Número de Moradias em Favelas nos anos de 1997, 1998 e 2004, seguido de suas evoluções em percentual

Nome das Favelas	Ano de Referência			Diferença %	
	1997	1998	2004	1997-1998	1998-2004
Ferradura Mirim	647	707	962	9,00%	36,00%
Parque Jaraguá	297	345	292	16,00%	- 15,00%
Jardim Nicéia	148	196	165	32,00%	- 16,00%
Jardim Yolanda	68	103	91	51,00%	- 12,00%
Jardim Vitória	62	84	84	35,00%	0,00%
Jardim Filomena	57	44	44	-23,00%	0,00%
Parque das Nações	43	56	82	30,00%	46,00%
Jardim Olímpico	38	32	0	-16,00%	- 100,00%
São Manoel	36	12	26	-67,00%	117,00%
Jardim Marise	32	78	0	144,00%	- 100,00%
Jardim Andorfato	28	51	31	82,00%	- 39,00%
Parque Real	13	24	34	85,00%	42,00%
Jardim Maria Célia	3	16	34	433,00%	113,00%
<b>Total</b>	<b>1472</b>	<b>1748</b>	<b>1845</b>	<b>19,00%</b>	<b>6,00%</b>

Fonte: Bauru (Prefeitura Municipal, 1997) e Seplan (2006).

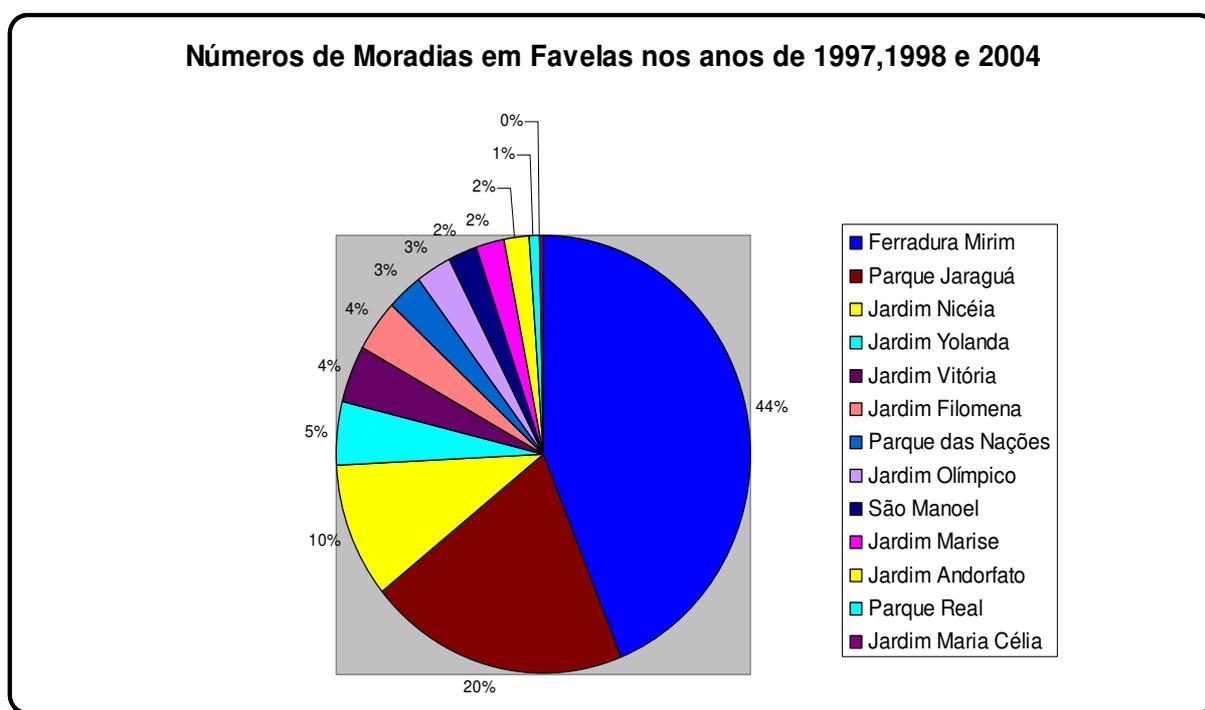


GRÁFICO 8 – Números de Moradias em Favelas nos anos de 1997, 1998 e 2004.

Fonte: Bauru (Prefeitura Municipal, 1997) e Seplan (2006) e elaborado pelo autor.

De acordo com a TABELA 3 e o GRÁFICO 8, no período compreendido entre 1997 - 1998 houve um aumento do número de barracos nas favelas de Bauru de 19%. Alguns fatores são responsáveis por este aumento como: desemprego, aumento da pobreza e assistencialismo desenvolvido por alguns órgãos bauruenses. Ao que se refere ao assistencialismo é comum entidades assistenciais e religiosas darem assistência aos moradores de algumas favelas, isto, por exemplo, na forma de cestas básicas, ou seja, alimentos.

Além das favelas, da verticalização, dos condomínios, dos núcleos habitacionais, dos vazios urbanos, enfim, de todo o crescimento da mancha urbana de Bauru expressou-se as novas formas de expansão da cidade. Neste sentido se observaram as diferentes formas de expressões urbanas de modo a explicitar as contradições espaciais.

Assim, na cidade de Bauru, pôde-se identificar a relação centro-periferia e a questão da centralidade. Nesta perspectiva notou-se que os moradores dos extremos, da periferia, de diferentes setores da cidade, em especial norte e leste, vivem nos limites da cidade com os municípios vizinhos e também junto às dificuldades da falta de atenção do poder público. Por outro lado também surgem as novas centralidades como numa superação da relação centro-periferia.

Com o intuito de apresentar a cidade de Bauru de forma ilustrativa para facilitar a compreensão de todos os aspectos expostos até o momento seguem as FIGURA 38 A e B.





## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A etapa final de um trabalho científico traz considerações finais a respeito dos temas que foram discutidos ao longo de sua produção. Antes de iniciar essa fase é necessário mencionar que o término de uma pesquisa está associado a um determinado momento reflexivo, de modo que outras considerações ocorreriam em momentos posteriores, uma vez que o trabalho científico envolve um processo de construção contínuo. Portanto, as reflexões como as próprias dinâmicas envolvidas com o objeto de estudo permitem novas considerações caso a mesma pesquisa seja retomada.

Aspecto também significativo a ser considerado, no caso desta pesquisa, refere-se à íntima relação entre a questão centro, periferia e novas centralidades com a dimensão social e econômica que são dinâmicas e que, decorrente disto, alteram constantemente o espaço urbano. Assim o objeto de estudo em questão sofre alterações, como num processo, neste sentido possibilitando outras pesquisas – análises.

As dinâmicas, presentes na discussão do objeto de estudo em questão são muitas e envolve a estruturação interna da cidade, desde a nova localização dos equipamentos de comércio e de serviços, a redefinição centro – periferia, a criação de núcleos habitacionais e condomínios, a especulação imobiliária, exclusão, segregação urbana e também as próprias medidas adotadas pela gestão municipal.

Esses elementos configuram-se como importantes variáveis que foram apresentadas e discutidas nesta tese na busca da compreensão de como ocorreu a reprodução do espaço urbano na cidade de Bauru a partir da relação centro, periferia e novas centralidades. Neste sentido identificou-se a interdependência entre essas diferentes dinâmicas e que foram decisivas para o estágio atual em que se encontra a cidade de Bauru no que se refere às novas centralidades.

A partir do início do núcleo urbano de Bauru e de toda a sua evolução urbana, conforme apresentado na tese, notou-se que o crescimento do perímetro urbano da cidade foi significativo, principalmente nas décadas de 1940, 1950, 1960 até 1980. As razões, conforme apresentadas e discutidas no capítulo *4.3 Análise da mancha urbana e as novas formas de expansão*, estão relacionadas à falta ou incapacidade de controle por parte do poder municipal; à crise agrícola, que por sua vez, levou ao loteamento de áreas rurais e a falta de legislação específica. Nesta perspectiva destaca-se, na década de 1950 – 1960, a crise agrícola que dificultou que a população

rural, principalmente os pequenos agricultores, permanecesse no campo.

Segundo Santos, R. (1983; 1994) devido à necessidade de mais terras para o urbano houve o parcelamento das áreas agrícolas, ou seja, a criação de novos loteamentos, assim as terras rurais transformaram-se em urbanas e especuladores atentos à transformação foram favorecidos com o trabalho social (produção social da cidade). Essas considerações feitas pela referida autora para o meio urbano e também para as grandes cidades como São Paulo, foram, portanto, também constatadas na realidade de Bauru.

A grande questão, conseqüente do aumento dos loteamentos na cidade de Bauru, foi o surgimento dos vazios urbanos, o que propiciou que alguns proprietários tivessem os seus imóveis valorizados. Com a realização desta pesquisa identificou-se que aproximadamente 47% dos imóveis de Bauru são não urbanizados, ou seja, correspondem aos vazios urbanos. A lógica dos vazios urbanos, como também o seu aumento e sustentação, foi abordado no capítulo 4.3.1 *Vazios urbanos* e mostrou estar associado à especulação fundiária e também imobiliária, como mostrou Santos (1993), Martins (1998), Singer (1980), Ribeiro (1997) e Santos R. (1983;1994).

A análise sobre os vazios urbanos foi importante na discussão centro – periferia, pois expressou a territorialidade da cidade de Bauru. Observou-se que a partir de 1980 e principalmente na década de 1990, em especial no ano de 1996, com o novo Plano Diretor, a Prefeitura Municipal de Bauru, criou uma legislação mais específica para autorizar novos loteamentos. Deste modo objetivou-se diminuir o crescimento da cidade e a conseqüente formação dos vazios urbanos. No entanto, a responsabilidade pela criação de tantos loteamentos, no passado, é de fato do próprio poder municipal. Cabe, justamente, a ele tomar medidas que regulamentem e diminuam o crescimento periférico da cidade. O poder público, também, deveria ter adotado uma política para adensar as áreas não ocupadas, ou seja, os vazios urbanos. Poderia não permitir o crescimento desordenado, que onera o próprio poder público e, obviamente, a população, através de gastos em infra-estrutura urbana, além de privilegiar especuladores imobiliários ou proprietários de terra como foi interpretado por Singer (1980), no capítulo 4.3.1 *Vazios urbanos*. Outro equívoco por parte do poder municipal foi a aprovação de muitos núcleos habitacionais nas décadas de 1980 e 1990 em setores ainda mais distantes da cidade, localizando-os em novas áreas periféricas e que conseqüentemente provocou a necessidade de instalação de nova infra-estrutura, assim criando mais uma vez novos vazios urbanos.

Sobre essa questão, conclui-se que é necessária maior intervenção do poder público, não

aprovando de forma discricionária, novos loteamentos, assim como deve favorecer a ocupação de áreas que já disponibilizam equipamento público e não estão ocupadas. Desta forma, o objetivo é a busca pela condensação da cidade, e não deixá-la dispersa. Vale dizer que a Prefeitura Municipal, na última década, voltou esforços para minimizar essa questão. O Plano Diretor de Bauru de 1996 e o atual de 2007 abordam de maneira incisiva esta questão dos vazios urbanos (relação centro – periferia), todavia, é necessária a busca de soluções que não permitam a interrupção das ações com a mudança na administração municipal. Portanto faz-se necessário diminuir o crescimento da mancha urbana de forma descontínua, e condensar a ocupação urbana na cidade.

Também relacionado aos vazios urbanos estão os núcleos habitacionais, expostos no capítulo 4.3.2 *Núcleos habitacionais*; neste caso, a grande maioria foi instalada em setores distantes do centro, portanto são periféricos, locais estes onde os terrenos possuem menor valor. Essa prática configurou-se, em Bauru, como estratégia para a valorização de terrenos intermediários. Isto pôde ser observado através da localização destes núcleos habitacionais e nos vazios urbanos formados com a sua instalação. Portanto, ocorreu o que Santos, R.(1994) explica sobre a necessidade de se estender os serviços públicos à periferia para atender a esses núcleos habitacionais, o que conseqüentemente valoriza os vazios urbanos intermediários que sustentam a especulação imobiliária – o que se traduz no território como o crescimento descontínuo da cidade.

As décadas de 1980 e 1990 receberam o maior número de núcleos habitacionais populares em Bauru, isso decorrente de planos da COHAB - Companhia de Habitação de Bauru e do INOCOOP – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais de São Paulo, além de interesses políticos. Também se constatou que entre o período de 1988 e 1993 se construiu menos núcleos, no entanto, o número de unidades habitacionais por núcleos foi muito maior, ou seja, foram construídos núcleos maiores. Esses foram amplamente divulgados, com intuídos “políticos” como destinados à população de baixa renda. Assim foi construído o Núcleo Habitacional Mary Dota, na porção leste da cidade, o maior da América Latina, com aproximadamente quatro mil unidades.

A concentração de núcleos habitacionais na porção leste da cidade se destaca, também por expressar uma nova centralidade, na medida em que atende, em parte, as necessidades de sua população como também de outros bairros vizinhos. O referido núcleo impulsionou o

crescimento deste setor da cidade, oferecendo comércio e prestação de serviços, de modo que o referido núcleo passou de um “bairro dormitório” para um novo centro, para população do setor norte e nordeste de Bauru.

No entanto, após a construção deste núcleo em 1989 com as suas aproximadas quatro mil casas, outros núcleos foram construídos, além da formação de novos loteamentos no seu entorno. Diante disto, percebeu-se que esse crescimento não foi acompanhado de instalação de todos os equipamentos públicos necessários para essa população crescente, o que é facilmente notado na Avenida Dr. Marcos de Paula Raphael, e em suas imediações, que não comportam o fluxo de pessoas e de trânsito. Vale mencionar que moradores dos bairros Bauru 2000, Quinta da Bela Olinda, Beija Flor, entre outros, buscam no Mary Dota atender parte de suas necessidades diárias de comércio e serviços. Portanto, a instalação do referido núcleo assim como o rápido aumento populacional desta área, não foi acompanhado de atenção necessária pelo poder público, ou seja, não houve planejamento urbano e a sua centralidade surgiu associada à alta densidade demográfica e às conseqüentes necessidades imediatas desta população.

Seguindo esta perspectiva, observou-se que na evolução histórica urbana de Bauru houve um desequilíbrio no direcionamento de investimentos públicos na cidade. Alguns setores, como o compreendido entre o centro e o setor sul da cidade, caracterizam-se por uma grande concentração de comércio e serviços disponíveis, enquanto outras áreas como o setor norte, que possui altos índices populacionais, não apresenta as mesmas condições, conforme exposto no capítulo 4.2.3 *Bairros do setor sul da cidade e as grandes avenidas*. Ainda constatou-se que o setor sul da cidade, em especial a área compreendida entre as avenidas Getúlio Vargas, Nossa Senhora de Fátima e Nações Unidas, foram favorecidas pela instalação de equipamentos públicos, que conseqüentemente favoreceram a instalação de investimentos privados.

Nesta lógica, esses setores da cidade foram beneficiados com a formação de uma nova centralidade, pois são presentes hospitais, clínicas médicas, galerias de lojas, agências bancárias, casas de entretenimento, supermercados e outros. Mas esses elementos foram significativos para justificar a concentração de comércio e de serviços neste setor da cidade, assim como a sua descaracterização de residencial para comercial além de corresponder ao metro quadrado mais valorizado da cidade.

No caso da Avenida Getúlio Vargas, a arquiteta da Secretaria de Planejamento Urbano da Prefeitura Municipal de Bauru, afirma que a avenida em questão, como os seus arredores se

descaracterizaram de residencial para comercial decorrente das constantes melhorias (investimentos) realizadas neste setor, conforme apresentado no capítulo 4.2.3 *Bairros do setor sul da cidade e as grandes avenidas*.

Esta Avenida é uma importante via de acesso entre o setor sul e a “periferia”, onde se concentram grande parte dos condomínios de alto padrão da cidade, e que por sua vez também concentra a maioria do comércio e serviços do setor sul. Merece ser enfatizado que justamente esta área, no setor sul da cidade, que concentra população de maior poder aquisitivo é a que se beneficiou dos investimentos públicos. Mas por outro lado, uma observação importante é a de que o setor sul da cidade de Bauru já está demonstrando certo esgotamento em relação às atividades comercial e de serviços. Como reflexo estas atividades têm se expandido para outros setores da cidade menos centrais.

Os investimentos públicos realizados foram decisivos na concentração de comércio e serviços, todavia, o planejamento destes bairros não foi realizado para comportar tal crescimento/adensamento, ou melhor, concentração.

Seguindo essa lógica, em alguns setores da cidade distantes do centro tradicional, principalmente em núcleos habitacionais - populares surgiram atividades comerciais e de serviços que atendem em parte às necessidades dos seus moradores. Como exemplo, o Parque das Camélias e o Núcleo Habitacional Mary Dota. Entretanto, é necessária uma ressalva, pois esses novos pontos de concentração de comércio e de prestação de serviços surgem sem equipamentos básicos necessários para manter essas novas centralidades, ou seja, são carentes de planejamento.

Alias, essa falta de planejamento é identificada em vias de acesso, ou novos corredores comerciais, que cada vez mais concentram atividades de comércio e prestação de serviços, porém, se apresentam como gargalos ao intenso fluxo de moradores e trânsito. Ainda como exemplo, pode-se citar a Avenida Castelo Branco na Vila Independência, importante via de acesso aos bairros do setor oeste (Jardim Terra Branca, Nipônica, Ferraz, Solange, Ouro Verde) e à cidade de Piratininga que já apresenta sinais de estrangulamento.

Constatou-se que há a formação de novas centralidades em outras áreas da cidade, inclusive mais periféricas (distantes). O Núcleo Mary Dota expressa claramente esta nova centralidade, com concentração de comércio e serviços que atende em parte a população do setor nordeste da cidade. Todavia, essa nova centralidade demonstra carência em especial de equipamentos públicos e, por sua vez, expressa a falta de planejamento e participação do poder

público. Isso observado através da própria dificuldade para o atendimento de todo o fluxo de moradores deste bairro como principalmente de outros no seu entorno. Essa constatação confirma o apontamento de José Xaides de Sampaio Alves, Chefe de Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Unesp Bauru, conforme destacado no capítulo 4.2.3 *Bairros do setor sul da cidade e as grandes avenidas*, que o Núcleo Habitacional Mary Dota é um bom exemplo de nova centralidade, formado a partir da alta concentração populacional e também da distância do centro.

Tanto no setor sul, como no norte da cidade de Bauru, podem ser notados os investimentos públicos como elemento significativo para o diferencial no desenvolvimento destas áreas. Diante disto, identificou-se que o setor sul é mais desenvolvido que o norte, logo, a concentração de comércio e serviços é maior no setor sul. Deve-se destacar que a concentração de investimentos públicos favoreceu os investimentos privados e consequentemente a concentração de atividades comerciais e de prestação de serviços neste setor.

Por outro lado, essa ausência de investimentos públicos no setor norte justifica a também falta de investimento privado. Nesta perspectiva Singer (1980) sustenta esse aspecto notado em Bauru, quando afirma que o poder público ao instalar serviços públicos urbanos influencia diretamente no preço do solo urbano, assim como no seu desenvolvimento. Também Maricato (2000), compartilha dessa mesma idéia de Singer (1980) que foi utilizada neste trabalho para explicar o caso de Bauru: o poder dos proprietários de terra ou empreendedores imobiliários, algumas vezes, consegue, até mesmo, direcionar (orientar) os investimentos públicos. Aspecto como esse foi constatado em Bauru no setor sul, principalmente nas imediações da Avenida Getúlio Vargas e também na Avenida Nações Unidas (sul), como surgimento de especulações sobre o seu prolongamento em direção à porção norte da cidade.

Em relação ao adensamento notou-se que este é maior nos setores com ótima infraestrutura instalada e que recebem ainda mais investimentos públicos, atraindo novos investimentos privados, o que colabora na formação de novas centralidades, principalmente caracterizada pela diversidade de produtos e serviços de boa qualidade. Por outro lado, os setores periféricos menos servidos de equipamentos públicos, ou seja, sem infraestrutura, ou que não receberam ainda novos investimentos públicos, são ocupados de maneira desordenada o que na maioria das vezes não atrai investimentos privados que favoreceriam o seu desenvolvimento.

Através desta lógica torna-se nítida que as novas centralidades podem ser favorecidas pela atuação do poder público, que destina novos investimentos, que possibilitam a valorização desses

lugares. Isso pode ser evidenciado com a instalação de equipamentos públicos nas Avenidas Nações Unidas, Getúlio Vargas e setor sul da cidade que passam por uma alta valorização imobiliária, conforme apresentado no capítulo 4.2.3 *Bairros do setor sul da cidade e as grandes avenidas*. Enquanto isso, outras áreas, geralmente periféricas, ficam desprovidas de investimentos públicos refletindo na falta de valorização dos imóveis ali localizados, além das dificuldades encontradas pelos moradores que precisam se deslocar até outros centros ou ao próprio centro tradicional da cidade, para serem atendidos em suas necessidades de serviços e compras.

Portanto, percebeu-se que a influência dos investimentos públicos e o adensamento populacional em Bauru foram fatores significativos na elevação do preço da terra, ou melhor, para a especulação imobiliária. Como lembra Singer (1980), o Estado ao realizar investimentos públicos favorece a especulação e ainda Santos, R. (1994) complementa ao destacar que essa especulação ocorre inclusive por especuladores que representam as próprias empresas de construção civil, conforme discussão realizada no capítulo 4.2.3 *Bairros do setor sul da cidade e as grandes avenidas*.

Diante do exposto, convém ressaltar que ainda existem as áreas que estão mais distantes destas novas áreas centrais, ou seja, mais periféricas e que têm aumentado de modo significativo, decorrente do surgimento de loteamentos com a finalidade exclusiva de vender terrenos. Assim, essas áreas se formaram em Bauru sem a instalação de equipamentos públicos e conseqüentemente carentes de comércio e serviços. Conseqüentemente, a população precisa recorrer a outros bairros para atender em parte as suas necessidades, como o centro tradicional, a Vila Falcão, Bela Vista e a Cárdia. Enfim, dirigem-se ao centro *velho* ou aos novos centros, característicos destas novas centralidades em desenvolvimento. Apenas como exemplo, dessas periferias, notou-se nos extremos de Bauru que os bairros apresentam os mesmos problemas: falta de equipamentos/serviços público. Isso ocorre no extremo norte, no Núcleo Nova Bauru, no leste, Vila Santa Terezinha e no oeste, Bairro Val de Palmas. A exceção é o setor sul da cidade que no seu extremo concentra alguns condomínios de alto padrão, como o Residencial Lago Sul.

Quanto aos condomínios residenciais, observou-se certa concentração, principalmente no setor sul da cidade, ligados à área comercial deste mesmo setor através da Avenida Getúlio Vargas e Nações Unidas, a partir das quais também se faz a ligação com o centro tradicional da cidade.

Esses condomínios, de forma geral, expressam um padrão de exclusividade e de baixa

densidade demográfica, mesmo estando localizados distantes do centro da cidade, ou seja, nas novas periferias. Também esses condomínios explicitam certa articulação com o nível global, mais do que com a realidade do local, isso notado no padrão de vida dos seus moradores e também na questão da exclusão – segregação expressa nas próprias construções.

A observação acima reporta a discussão realizada no capítulo 2.2 *Centralidade*, na qual Côrrea (1997) destaca a segregação urbana presente na organização e reorganização do espaço da cidade, de modo a fazer com que este espaço seja concomitantemente fragmentado e articulado. Ainda neste sentido Spósito (1991) apresenta as mudanças sócio-espaciais que refletem na segregação urbana e que estão presentes na relação centro - periferia. Deste modo, no que se refere aos condomínios fechados da cidade de Bauru, notou-se a explicitação da segregação sócio-espacial que Sabatini *in* Oliveira (2001) no capítulo 2.2.1 *Centro-periferia*, afirma ocorrer nas mudanças da forma urbana da cidade, ou seja, os condomínios fechados representam uma nova forma de segregação social do espaço urbano.

No mesmo sentido, Villaça (1998) e Luchiari (1999) enfatizam que esse padrão de habitação evidencia a segregação sócio-espacial, que intensifica a exclusão social, além do poder de atrair investimentos públicos para o setor da cidade onde estão instalados. Este processo foi observado no setor sul da cidade de Bauru que concentra a maior parte dos condomínios, além do surgimento de uma nova centralidade a partir da concentração de grande variedade de produtos e de serviços direcionados a um público de maior padrão aquisitivo. Portanto, mesmo numa cidade média apresenta-se a questão da segregação sócio-espacial através desta nova forma de habitação. Estas novas configurações espaciais permitem notar que a relação com o global é muito maior do que com o próprio local.

Essa percepção relacionada à exclusão sócio-espacial também foi notada com outra forma de habitação – as favelas que surgiram na década de 1970, e que, como os loteamentos irregulares, concentram-se em áreas desvalorizadas, sem infra-estrutura, como os fundos de vale, por exemplo.

Enfim, na perspectiva da relação centro-periferia, notou-se que somente no setor sul da cidade estão presentes condomínios fechados que concentram no seu entorno, ou em suas vias de acesso, comércio e serviços voltados a esse público e que valorizam as áreas próximas, dificultando a vida ou a presença dos moradores que não têm condições de pagar por essa valorização. Em contra-partida, nos outros extremos da cidade há bairros com pouca infra-

estrutura e investimentos públicos. Os moradores destes bairros necessitam se deslocar para longe para serem atendidos em suas necessidades básicas. Essa questão está relacionada ao que foi discutido no capítulo 2.2.1 *Centro – periferia* e se sustenta em Spósito (2001a) quando se refere à existência de dinâmicas diferentes na redefinição da relação centro-periferia e que por sua vez refletem na estrutura do espaço urbano. Dentre as dinâmicas existentes segundo a autora, existe a nova configuração do habitat urbano e diferentes formas de assentamentos humanos. Neste sentido notou-se que em Bauru são presentes diferentes formas de moradias como os condomínios (horizontais e verticais), favelas e bairros que expressam essas dinâmicas.

Nas áreas próximas do centro tradicional, onde em grande maioria encontravam-se residências de famílias tradicionais percebeu-se que estão se instalando diferentes tipos de comércio e serviços num processo de expansão do centro. Sobre esta expansão vale lembrar que segundo Cordeiro (1993) e Frúgoli (2000) ela está relacionada ao processo de desconcentração e por sua vez aos mecanismos de mercado e às suas práticas. Neste sentido em Bauru a expansão da área central com a substituição de residências por estabelecimentos comerciais, ou então, edifícios verticais é justificada uma vez que corresponde aos objetivos dos próprios mecanismos de mercado, ou num sentido amplo a do capital.

Desta forma, a questão da desconcentração é também notada em Bauru, pois o que se observou foram mudanças na estrutura urbana de modo que o centro tradicional se expandiu, como exemplo na Vila Cardia. Mas também o centro mudou a sua relação com outras áreas. Notou-se assim a relação entre concentração e descentralização apresentando-se como uma nova dinâmica espacial e decisiva para as novas centralidades.

Essa mudança espacial notada na cidade de Bauru, corresponde ao que Gottdiener (1993) diz sobre os novos padrões de crescimento *polinucleado*: a desconcentração corresponde à relação concentração e descentralização, que são as responsáveis pela formação das novas centralidades, conforme discutido no capítulo 2.2.1 *Centro – periferia*.

Verificou-se também, em alguns pontos do centro tradicional, processo de verticalização sendo que construções antigas foram substituídas por edifícios residenciais. Outro aspecto identificado no centro tradicional diz respeito à instalação de comércio na área central direcionado para população de menor poder aquisitivo, que depende do transporte coletivo. A questão do transporte coletivo é aspecto que favorece o dinamismo do centro tradicional e a presença de população de menor poder aquisitivo que depende deste tipo de transporte. No

capítulo 2.1 *Reprodução do Espaço Urbano*, destacou-se as afirmações de Côrrea (1995) segundo o qual a fragmentação da cidade é possível pelas vias de circulação e o transporte coletivo. Em Bauru todas as linhas de ônibus passam pelo centro tradicional, o que favorece o fluxo de pessoas e mercadorias neste local e também se articula com os outros setores fragmentados da cidade, ou seja, com as novas centralidades.

Em áreas mais distantes do centro tradicional, observou-se o que Spósito (1991) chama de desdobramento da área central ou ainda Corrêa (1995;1997) chama de coesão, ou seja, avenidas ou corredores comerciais com certa concentração de atividades comerciais, principalmente com certa especialização de suas atividades. Em Bauru essa expressão foi identificada principalmente no eixo de importantes avenidas, onde ocorre a segmentação do comércio e serviços que são direcionados, ou melhor, atendem principalmente ao público que não depende do transporte coletivo. Neste caso, destacam-se as seguintes avenidas entre o centro tradicional e o setor sul da cidade: Duque de Caxias, Getúlio Vargas, Nossa Senhora de Fátima e Nações Unidas, além de algumas importantes vias: Rio Branco, Gustavo Maciel e Araújo Leite.

Enfim, através desta pesquisa identificou-se que em áreas do centro tradicional, onde em grande maioria encontravam-se residências de famílias também tradicionais, estão se instalando diferentes tipos de comércio e serviços, de acordo com um processo de expansão territorial e espacial do centro.

Foi constatado, também, em alguns lugares, um processo de verticalização, sendo que construções antigas foram substituídas por edifícios residenciais. Verificou-se, ainda, a instalação de comércio direcionado para a população de menor poder aquisitivo, que depende do transporte coletivo.

Em áreas mais distantes, observou-se o desdobramento natural da área central, principalmente no eixo de importantes avenidas, onde ocorre a segmentação do comércio e serviços, que atendem, principalmente, ao público de melhor poder aquisitivo, que não depende do transporte coletivo.

No caso de outros setores da cidade, distantes do centro tradicional, principalmente em núcleos habitacionais populares, também surgiram comércios e serviços para atendimento às necessidades de seus moradores.

Portanto, a relação centro – periferia em Bauru ganhou uma nova dimensão, através da expansão do tecido urbano junto de diferentes formas de assentamento como os condomínios e

núcleos habitacionais, já expostos anteriormente. Essa expansão do tecido urbano foi determinante no deslocamento dentro dessas áreas o que, conseqüentemente indica a necessidade de um sistema de transportes e também de um sistema viário para atender ao novo fluxo.

Essa expansão do tecido urbano foi acompanhada da fragmentação urbana expressa na espacialização de diferentes dinâmicas que define novos fluxos, que permitem apreender essa espacialização. Deste modo, a dimensão espacial tornou-se objeto de análise, pois foi através da distribuição da infra-estrutura e dos equipamentos públicos privados no território que se pôde identificar a sua desigual distribuição em Bauru, determinando a relação centro-periferia e novas centralidades.

Vale mencionar que em Bauru, os interesses fundiários e imobiliários foram decisivos para a valorização de setores específicos da cidade. Num segundo momento os interesses econômicos (comerciais e de serviços) instalaram equipamentos em alguns locais da cidade, assim valorizando setores específicos. A partir dessa perspectiva surgiram as novas centralidades.

Justamente nesta evolução é que o poder público deveria ter se posicionado, de modo a atender aos interesses de toda população, a partir da preocupação com o coletivo e não favorecendo grupos específicos. A falta de um planejamento que considerasse tais questões favoreceu uma desigualdade espacial.

Enfim, nesta pesquisa percebeu-se uma mudança estrutural na centralidade urbana, em cidades de médio porte como Bauru, que se expandem e se deslocam de forma fragmentada, face às novas demandas de serviços e especulações imobiliárias. Dessa forma, ajudando a criar, simultaneamente, novos centros e vazios urbanos.

Esses deslocamentos dos espaços, que seguem, também, a lógica de produção e consumo, implicam uma necessária redefinição das relações entre centro-periferia, pela nova dinâmica que estabelecem. Por outro lado, ao modificarem a paisagem da cidade, seja no setor habitacional e/ou de serviço, impõem ao mesmo tempo a necessidade de novas políticas públicas de planejamento urbano para garantir uma organicidade socioeconômica, em cidades com essas características.

Diante dessas considerações e de toda a pesquisa, desde a sua fase de projeto, de discussão teórica, execução metodológica, enfim, de análise do estudo de caso, constatou-se que na cidade de Bauru é presente a redefinição de seu centro e periferia de modo a ocorrer o surgimento de novas centralidades.

A estruturação urbana da cidade de Bauru apresentou o seu dinamismo ganhando complexidade, de modo a revelar questões sobre o centro, periferia e as centralidades que estão engendradas na lógica do capital global, mas também apresentando suas especificidades, o local. Enfim, em tempos de globalização o espaço urbano de Bauru apresenta antigas e novas formas, conteúdos e principalmente estruturas se redefinindo e projetando novas centralidades.

O saldo qualitativo da realização desta tese e de todo o estudo e envolvimento foi muito significativo. A relação ensino – aprendizagem recebeu uma carga de conhecimento científico significativo e certamente diferencial para outros possíveis momentos de estudo como também para a prática da docência. Aspecto também relevante se deu na relação orientador - orientando, pois neste encontro pude me estruturar ainda mais enquanto pesquisador.

Mas ainda há algo que agregou muito em minha vida durante este período acadêmico: os poucos mais intensos momentos de amizades e os muitos momentos de solidão. Estes me trouxeram reflexão e sabedoria junto da proximidade com o espiritual que vem me proporcionando, a cada dia, compreender o grande segredo: o segredo da vida.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A IDADE real do nosso município. **Jornal da Cidade**. Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórica, p. 98.

ADRIANO. **Bauru-SP, inéditas fotos panorâmicas e ao nível da rua da "Cidade sem Limites"**. *Skyscraperciy – in urbanity we trust*. 13 set. 2006. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=394307>. Acessado em: 10 Ago. 2007.

ALMEIDA, Viviane. O desenvolvimento rural floresce nos pés de café de Val de Palmas. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 1996. Suplemento Rural, p. 08.

AMORIM, Adriana. Área urbana ainda comporta mais 300 mil. **Diário de Bauru**, Bauru, 15 set. 1998. **Dia a dia**, p.1.

AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. *In*: ANDRADE, Thompson A., SERRA, Rodrigo Valente (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ANDRADE, Thompson A., LODDER, Celsius A. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

ANDRADE, Thompson A., SERRA, Rodrigo Valente (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**: elaboração de trabalhos na graduação. São Paulo: Atlas, 2006.

ARANTES, Otília B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal. *In*: ARANTES, Otília B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, p. 11-74. 2000.

AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o oeste**. 2ª ed. São Paulo: Melhoramentos, s/d. v.12.

BAIRROS: cidades dentro da cidade. **Jornal de Cidade**. Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórica, p. 43 – 48.

BARBOSA, Valter Luís. **A verticalização, uma outra forma de apropriação do espaço: o caso de Bauru**. Dissertação (Mestrado). Bauru, Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, UNESP, 1996. 80 p.

BASTOS, I.A. **A ocupação natural, jurisdicional e religioso do sertão de Bauru**. Dissertação (Mestrado). Bauru, UNESP, 1994. 103p.

BAURU CLASSIFICADOS. Bauru: Pontos Turísticos. 2007. Disponível em: <http://www.bauruclassificados.com.br/index.php>. Acesso em: 15 mai. 2007.

BAURU (Prefeitura Municipal). Secretaria Municipal de Planejamento. **Plano Diretor de Bauru 1996**: caderno de dados, levantamentos, diagnóstico, lei n. 4126/1996. Bauru: Seplan/DAE, 1997.

BUENO FILHO, Jurandyr. Sobre o pátio da ferrovia. **Jornal da Cidade**, Bauru, 6 dez. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalle2005.php?codigo=63421](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalle2005.php?codigo=63421) . Acesso em: 15 abr. 2006.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CENTRO PAULA SOUZA. Competência em Educação Pública Profissional. **Perfil Histórico**. São Paulo. Disponível em: [http://www.centropaulasouza.sp.gov.br/QuemSomos/Perfil\\_Historico/Perfil\\_Historico.html](http://www.centropaulasouza.sp.gov.br/QuemSomos/Perfil_Historico/Perfil_Historico.html). Acesso em: 29 set. 2007.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 3 ed. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1983.

CORDEIRO, Helena Kohn. **O centro da metrópole paulistana: expansão recente**. São Paulo, 1980. Instituto de Geografia/USP, Série teses e monografias, n. 40, 1980.

CORDEIRO, Helena Kohn. A 'Cidade Mundial' de São Paulo e o complexo corporativo do seu centro metropolitano. *In*: SANTOS, M. *et al.* **O novo mapa do mundo: fim do século e globalização**. São Paulo: Hucitec/ Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 1993, p. 318-331.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CURUCI, Thatiza. Idosos devolveriam vida ao centro. **Jornal da Cidade**, Bauru, 24 mar. 2006. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=71521](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=71521) . Acesso em: 12 abr. 2006.

DAVIS, Kingsley *et al.* **Cidades: a urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

E O TREM chegou. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórico, p. 101.

FARRET, Ricardo L.; GONZALEZ, Suely Franco Netto; HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine. **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana**. São Paulo:

Projeto, 1985.

FEIRAS TUR, BR. 2007. **Bauru**. Disponível em: <http://www.ferias.tur.br/fotos/8961/bauru-sp.html> Acesso em 15 Nov. 2007.

FERRARI, Rodrigo. Ferrovia trouxe desenvolvimento à cidade. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=8103](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=8103). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERRARI, Rodrigo. Futuro de ferrovias ainda é incerto. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=81038](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=81038). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERRARI, Rodrigo. História de bairros está ‘presa’ aos trilhos. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006c. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=81039](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=81039). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERRARI, Rodrigo. Perigo circunda as áreas férreas. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006d. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=81041](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=81041). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERRARI, Rodrigo. Riscos são constantes nas passagens de nível. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006e. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=81040](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=81040). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERROBAN, Ferrovias Bandeirantes S.A. **Transportes Terrestres**. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/Modal/Ferroviario/Mapa/FERROBANmini.jpg> . Acesso em: 25 Nov. 2006.

FORTEZZA, Luciana La. Integração por meio de linha férrea. **Jornal da Cidade**, Bauru, 20 nov. 2005. Disponível em:

[http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=62122](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=62122). Acesso em: 27 Nov. 2005.

FREITAS, J. C. de. **Da legalidade dos loteamentos fechados**. São Paulo: Centro de apoio operacional das promotorias de justiça de habitação e urbanismo, 1998. Disponível em: [http://www.mp.sp.gov.br/pls/portal/docs/PAGE/CAO\\_URBANISMO\\_E\\_MEIO\\_AMBIENE/BIBLIOTECA\\_VIRTUAL/ARTIGOS/URBANISMO/DA%20LEGALIDADE%20DOS%20LOTEAMENTOS%20FECHADOS-OS%C3%89%20CARLOS%20DE%20FREITAS.HTM](http://www.mp.sp.gov.br/pls/portal/docs/PAGE/CAO_URBANISMO_E_MEIO_AMBIENE/BIBLIOTECA_VIRTUAL/ARTIGOS/URBANISMO/DA%20LEGALIDADE%20DOS%20LOTEAMENTOS%20FECHADOS-OS%C3%89%20CARLOS%20DE%20FREITAS.HTM). Acesso em: 05 Mai. 2007.

FRUGOLI JÚNIOR, Heitor. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

FRONTEIRA, Ricardo. **A estação em 12/09/2003, com o trem a vapor em sua plataforma**. 08 Jul. 2007. São Paulo. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/valpalmas.htm> Acesso em: 02 Ago. 2007.

GHIRARDELLO, Nilson. **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. Dissertação (Mestrado). São Carlos, Escola de Engenharia de São Carlos, USP, 1992. 187p.

GIESBRECHT, Ralph M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. São Paulo. 20 mai. 1999. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru.htm> Acesso em: 20 ago. 2007.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GONÇALVES, Nelson. Assassinato de Azarias Leite acelera a transferência da Comarca para Bauru. **Jornal da Cidade**, Bauru, 1 ago. 1996. Suplemento Política, p.3.

GONÇALVES, Néilson. Autorizados R\$ 29 mi para Nações. **Jornal da Cidade**, Bauru, 02 jul. 2006a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=79879](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=79879). Acesso em: 13 Jul. 2006.

GONÇALVES, Nelson. Crescimento urbano terá restrição na zona sul e incentivo na norte. **Jornal da Cidade**, Bauru, 28 mai. 2006b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=76660](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=76660). Acesso em 13 jul. 2006.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <http://maps.google.com/maps> . Acesso em: 10 Ago. 2007.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. Trad. Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & debate*. São Paulo, NERU, no 39, 1996.

HILÁRIO, Giselle. Bauru nasceu na Araújo Leite. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006a. Edição Documento-Histórica, p. 92.

HILÁRIO, Giselle. Bauru se consolida como pólo educacional. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006b. Edição Documento-Histórica, p.66.

HILÁRIO, Giselle. Comércio vive fase de expansão. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006c. Edição Documento-Histórica, p.17.

HILÁRIO, Giselle. Desafio é garantir crescimento. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006d. Edição Documento-Histórica, p.4.

HORA, M. L. F. da, SOUSA, S. A. de Dinâmica habitacional no oeste do Estado de São Paulo. **Recortes – Revista do Grupo Acadêmico sobre Produção do Espaço e Redefinições Regionais**, n.5, 1995, p.39-78.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **IBGE Cidades @**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>. Acesso em: 10 Dez. 2006.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO. Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960): Fundo IGG (FIGG). Foto da Rua Batista de Carvalho em 1937. Disponível: <http://www.igc.sp.gov.br/HistArqHist/aspecturb/bauru0093.html>. Acesso em: 15 nov. 2006.

IPEA; IBGE; UNICAMP. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil:** configuração atual e tendências da rede urbana. Brasília: IPEA, 2001. v.1, 396p.

IPEA; IBGE; UNICAMP; IE; NESUR. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil:** desenvolvimento regional e estruturação da rede urbana. Brasília: IPEA, 2001. v.3, 127p.

IPEA; INFURB. **Gestão do uso do solo e disfunção do crescimento urbano:** instrumentos de planejamento e gestão urbana em aglomerações urbanas: uma análise comparativa. Brasília: IPEA, 2001. v.1; 212 p.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

JORNAL DA CIDADE. **Polícia civil apreende 13 galos de briga na Bela Vista.** Bauru-SP, 15 dez. 2006. Ano XL, nº 13.392. Disponível em: [www.jcnet.com.br/fotos/capa151206.pdf](http://www.jcnet.com.br/fotos/capa151206.pdf) Acesso em: 29 set. 2007.

KOHLSDORF, Maria Elaine. Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar. *In:* FARRET, Ricardo L.; GONZALEZ, Suely Franco Netto; HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine. **O espaço da cidade:** contribuição à análise urbana. São Paulo: Projeto, 1985.

KOTLER, P. **Administração de marketing.** São Paulo: Prentice Hall, 2001.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana.** Rio de Janeiro: Paz e terra, 1993.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades**. Trad. Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

LEME, H. J. de C. A região administrativa de Bauru: cenários da urbanização paulista. In: **Coleção São Paulo no limiar do século XXI**. Secretaria de Planejamento e Gestão do Governo do Estado de São Paulo, vol. 7, São Paulo, SP, Fundação Seade, 1992a, p.95-6.

LEME, H. J. C. A região administrativa de Bauru. In: **Cenários da urbanização paulista**. São Paulo: SEADE, v.8, 1992b, p.91-129. (Coleção São Paulo no limiar do século XXI).

LIGABUE, Lígia. Para AEC, morosidade barra revitalização da área central. **Jornal da Cidade**, Bauru, 25 mar. 2006. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=71627](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=71627). Acesso em: 15 Jun. 2006.

LIMA, João Francisco Tidei. **A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru**. Dissertação (Mestrado). São Paulo, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, USP, 1978. 199 p.

LUCHIARI, M. T. D. P. **O lugar no mundo contemporâneo: turismo e urbanização em Ubatuba – SP**. 1999. 218 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UNICAMP, Campinas, 1999.

MAGALHÃES, Sabrina. Aeroporto começa operação até julho. **Jornal da Cidade**, Bauru, 15 out. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=59756](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=59756). Acesso em: 22 Jul. 2006.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121– 192.

MARINARI, Fábio. Ferrovia influenciou vinda de mascates. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 out.

2005b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=59799](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=59799). Acesso em: 08 Dez. 2005.

MARINARI, Fábio. Novo centro: projetos de revitalização e reforma prometem dar uma nova cara para a região mais antiga da cidade. **Jornal da Cidade**, Bauru, 30 out. 2005e. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=60725](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=60725). Acesso em: 13 Nov. 2005.

MARINARI, Fábio. Avenida está tomada pelo comércio. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 jan. 2006a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=65170](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=65170). Acesso em: 10 Mar. 2006.

MARINARI, Fábio. Getúlio, o “metro” mais cobiçado. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 jan. 2006c. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=65171](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=65171). Acesso em: 10 Mar. 2006.

MARINARI, Fábio. Via serviu de acesso para Agudos. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 jan. 2006d. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=65168](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=65168). Acesso em: 10 Mar. 2006.

MARTINS, J. S. **O cativo da terra**. 7ª edição. São Paulo: Hucitec, 1998.

MATTOS, Carlos Lopes. **Vida, paixão e poesia de Rodrigues de Abreu**. 2ª ed. Bauru: ABC do interior, 1986.

MENDES, C. M. **O edifício no jardim: um plano destruído – a verticalização de Maringá**. 1992. Tese (Doutorado) – USP Universidade de São Paulo, São Paulo.

MORAES, Flávio F. de. Universidade de São Paulo. Texto extraído da publicação “USP 1993-1997 – Relatório da Gestão do Reitor Flávio”. Disponível em: [http://www.fmrp.usp.br/rfa/Imagens/Odonto\\_Bauru.jpg](http://www.fmrp.usp.br/rfa/Imagens/Odonto_Bauru.jpg). Acesso em: 10 Ago. 2007.

MORGADO, A. **Famílias antigas ainda preferem o Centro.** *Jornal da Cidade*, Bauru, 01 fev. 1998. JC nos Bairros, p.01.

NEVES, João Correa, BUENO FILHO, Jurandyr. **Bauru:** edição histórica. São Paulo: Focus, [s.d.], 102 p.

OLIVEIRA, A. U. de. A lógica da especulação imobiliária. **Boletim paulista de geografia**, São Paulo, 55, p.87, novembro, 1978.

OLIVEIRA, Maria Coleta; PINTO, Luzia Guedes. Exclusão social e demografia: elementos para uma agenda. *In:* OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social:** termos e abordagens. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social: termos e abordagens.** Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

Os frutos da terra Bauru (1896-1988) Disponível em: [http://www.visitebauru.com.br/conheca\\_bauru/historia.html](http://www.visitebauru.com.br/conheca_bauru/historia.html). Acesso em: 15 Abr. 2006.

PACHECO, Renata. Bauru: um grande mosaico de culturas. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórica, p. 71.

PAIS, Sérgio. Centro quer (re) viver. **Jornal da Cidade**, Bauru, 03 jul. 2005a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=54054](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=54054). Acesso em: 12 Jun. 2006.

PAIS, Sérgio. Mudança de uma realidade urbana exige paciência. **Jornal da Cidade**, Bauru, 03 jul. 2005c. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=54050](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=54050). Acesso em: 12 Jun. 2006.

PAIS, Sérgio. Regiões “ignoram” falta de planejamento. **Jornal da Cidade**, Bauru, 24 abr. 2005d. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=5067](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=5067).

Acesso em: 12 Jun. 2006.

PEDERNEIRAS (Prefeitura Municipal). Hidrovia Tietê-Paraná. São Paulo, 15 Ago. 2007. Disponível em: <http://www.pederneiras.sp.gov.br/tiete/ferrovias.jpg> . Acesso em: 15 Dez. 2006.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Ruas e praças de Bauru (I). **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 out. 1975. Reminiscências.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Cidade se dividiu na hora de demolir a velha capela. **Jornal da Cidade**, Bauru, 29 mai. 1977. Reminiscências.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. A vingança dos índios, na construção da E. F. Noroeste. **Jornal da Cidade**, 9 mar. 1980.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Memorial da Câmara Municipal de Bauru: 1896-1996**. Bauru: Fergraf Comércio e Serviços Gráficos, 1996.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Recém-nomes, as primeiras Ruas de Bauru. **Jornal da Cidade**, 25 mar. 1984. Notas históricas.

PEREIRA, V. **Planejamento urbano e turismo cultural em Belo Horizonte**, Brasil: espetacularização da cultura e a produção social das imagens urbanas. In: CONGRESSO VIRTUAL DE TURISMO, 2., 2003. *Anais...* 2003.

PINTAUDI, Silvana M. O *Shopping-Center* no Brasil. In: PINTAUDI, Silvana Maria; FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. **Shoppings centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

PINTO, Fábio Negrão Figueira. **Espaço público - paisagem urbana: a transformação do espaço público em Bauru – da cultura ferroviária para a cultura de metrópole**. Dissertação (Mestrado). Bauru, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, UNESP, 1997. 169 p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU-SP. **Localização Geográfica de Bauru-SP**. São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br> . Acesso em: 15 mai. 2007.

RAMALHO, Flávio. Bauru completa 100 anos. **Jornal da Cidade**, Bauru, 1 ago. 1996. Suplemento História, p.01.

RAMOS, André Luiz. **A estação de Val de Palmas, em 19/05/2007**. 08 Jul. 2001. São Paulo. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/valpalmas.htm> Acesso em: 02 Ago. 2007.

RIBEIRO, L. C. Q. **Dos cortiços aos condomínios fechados**: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997.

RIBEIRO, J.; GARCIA, F. Sanches. **Citymarketing e Curitiba**: cultura e comunicação na construção da imagem urbana. São Paulo: UFSCAR, 1996.

RODRIGUES, A. M. **Moradia nas cidades brasileiras**. São Paulo: Contexto, 1988.

SABATINI, Francisco. Transformação urbana e dialética entre integração e exclusão social: reflexão sobre as cidades latino-americanas e o caso de Santiago do Chile. *In*: OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social**: termos e abordagens. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

SAMPAIO, M.R.A. Vida na favela. *In*: SAMPAIO, M. R. A. (org.) **Habitação e cidade**. São Paulo: FAUUSP, 1998.

SAMPAIO, M. R. A. (org.) **Habitação e cidade**. São Paulo: FAUUSP, 1998.

SÁNCHEZ GARCIA, F. Buscando um lugar ao sol para as cidades: o papel das atuais políticas de promoção urbana. *In*: *Revista Paranaense de Geografia*, Associação dos Geógrafos

Brasileiros, n. 4, 1999. Disponível em: [www.agbcuritiba.hpg.ig.com.br/Revistas/Rpg3/4fernanda.htm](http://www.agbcuritiba.hpg.ig.com.br/Revistas/Rpg3/4fernanda.htm). Acesso em: 15 Dez. 2006.

SANTANA, Ricardo. Arquiteto defende cidades democráticas. **Jornal da Cidade**, 10 jul. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=54356](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=54356). Acesso em: 10 Dez. 2005.

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. Trad. Antônia Dea Erdens, Maria Auxiliadora. São Paulo: Hucitec, 1981.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993. 157 p.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1997.

SANTOS, Milton. **Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo: razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Regina Célia Bega dos. **Osasco: migrações, condições de vida e apropriação do espaço**. São Paulo, 1983, 138 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade de São Paulo, USP, Brasil.

SANTOS, Regina Célia Bega dos. **Rochdale e Alphaville: formas diferenciadas de apropriação e ocupação da terra na metrópole paulistana**. 1994. 277 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 1994.

SILVA, L. O. **Terras devolutas e latifúndio: efeitos da lei de 1850**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. **Boletim paulista de geografia**, São Paulo, 57, p.77-92, dezembro, 1980.

SJOBORG, Gideon. Origem e evolução das cidades. *In: DAVIS, Kingsley et al. Cidades: a urbanização da humanidade.* Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

SOARES, Fabíola Pereira. **Expansão do processo de favelamento da cidade de Bauru.** Dissertação (Mestrado). Bauru, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, UNESP, 1996. 164p.

SOBARZO, O. A produção do espaço público em Presidente Prudente: reflexões na perspectiva dos loteamentos fechados. *In: SPÓSITO, E. S.; SPÓSITO BELTRÃO, M. E.; SOBARZO, O. (orgs). Cidades médias: produção do espaço urbano e regional.* São Paulo: Expressão popular, 2006, p.199-214.

SOBREIRA, Márcia Regina Nava. **Viagens através das ruas de Bauru.** Bauru, 1999.

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

SOUZA, M. A. A. **A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo.** São Paulo: Hucitec; Edusp, 1994.

SOUZA, Marcelo de. Chuva atrapalha, mas secretário estréia pista do novo aeroporto. **Jornal da Cidade**, Bauru, 30 mar. 2006a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=72017](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=72017). Acesso em: 22 Jul. 2006.

SOUZA, Marcelo de. Grupo Marca acerta a compra da estação. **Jornal da Cidade**, Bauru, 29 jun. 2006b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=79569](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=79569). Acesso em: 15 Jul. 2006.

SOUZA, Marcelo de. Para urbanista, interferência sem regras aumenta prejuízo. **Jornal da Cidade**, Bauru 01 abr. 2006c. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=72167](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=72167). Acesso em: 20 Abr. 2006.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**, São Paulo, n. 4, p. 27-37, 1998.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. *In: O espaço no fim do século - a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 2001a, p.83-99.

TADASHI, Rafael. Planejamento pode evitar desentendimentos. **Jornal da Cidade**, Bauru, 14 mai. 2006. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=75541](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=75541). Acesso em: 25 Mai. 2006.

TOLEDO, Paulo. Bauru deve manter vocação para comércio e prestação de serviços. **Jornal da Cidade**, Bauru, 1 Ago. 1996. Suplemento Perspectiva, p.2.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. *In: ARANTES, Otilia B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103.

VAZ, Lílian Fessler. Do cortiço à favela: um lado obscuro da modernização do Rio de Janeiro. *In: SAMPAIO, M. R. A. (org.) Habitação e cidade*. São Paulo: FAUUSP, 1998.

VILLAÇA, Flávio. A intervenção pública sobre o uso do solo urbano. **Uso do solo urbano**. São

Paulo: Fundação Faria Lima, 1978.

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

WIKIPEDIA, A enciclopédia livre. **Informações Geográficas da Cidade de Bauru**. São Paulo, 28 set. 2007. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Bauru> Acesso em: 29 set. 2007.

WIKIMEDIA COMMONS. Parque Vitória Régia em Bauru-SP. 04 Fev. 2007. Disponível em: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/81/149\\_4958.JPG/800px-149\\_4958.JPG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/81/149_4958.JPG/800px-149_4958.JPG) . Acesso em: 17 Nov. 2006.

ZAMBONI, Patrícia. Nações Unidas prospera na vocação de corredor comercial. **Jornal da Cidade**, Bauru, 05 mar. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=48425](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=48425). Acesso em 12 mar. 2006.

## BIBLIOGRAFIA

A IDADE real do nosso município. **Jornal da Cidade**. Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórica, p. 98.

ADRIANO. **Bauru-SP, inéditas fotos panorâmicas e ao nível da rua da "Cidade sem Limites"**. *Skyscrapercity – in urbanity we trust*. 13 set. 2006. Disponível em: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=394307>. Acessado em: 10 Ago. 2007.

ALBERTI, Salette da Silva. **Vila Dutra nos caminhos de Bauru: contextualização de uma identidade**. Dissertação (Mestrado). Bauru, UNESP, 1995. 165 p.

ALMEIDA, Viviane. O desenvolvimento rural floresce nos pés de café de Val de Palmas. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 1996. Suplemento Rural, p. 08.

AMORIM, Adriana. Área urbana ainda comporta mais 300 mil. **Diário de Bauru**, Bauru, 15 set. 1998. **Dia a dia**, p.1.

AMORIM FILHO, Oswaldo; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. *In*: ANDRADE, Thompson A., SERRA, Rodrigo Valente (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ANDRADE, Thompson A., LODDER, Celsius A. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

ANDRADE, Thompson A., SERRA, Rodrigo Valente (org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001.

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**: elaboração de trabalhos na graduação. São Paulo: Atlas, 2006.

ARANTES, Otília B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal. *In*: ARANTES, Otília B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, p. 11-74. 2000.

AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o oeste**. 2ª ed. São Paulo: Melhoramentos, s/d. v.12.

BAIRROS: cidades dentro da cidade. **Jornal de Cidade**. Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórica, p. 43 – 48.

BARBOSA, Valter Luís. **A verticalização, uma outra forma de apropriação do espaço: o caso de Bauru**. Dissertação (Mestrado). Bauru, Faculdade de Arquitetura Artes e Comunicação, UNESP, 1996. 80 p.

BARBOSA, Alaor. BNDS vende ações da Brasil ferrovias por R\$1 bilhão. **O Estado de São Paulo**, São Paulo, 11 mai. 2006. Disponível em: <http://www.estadao.com.br/ultimas/economia/noticias/2006/mai/11/133.htm>. Acesso em: 15 Nov. 2006.

BASTOS, I.A. **A ocupação natural, jurisdicional e religioso do sertão de Bauru**. Dissertação (Mestrado). Bauru, UNESP, 1994. 103p.

BAURU CLASSIFICADOS. Bauru: Pontos Turísticos. 2007. Disponível em: <http://www.bauruclassificados.com.br/index.php>. Acesso em: 15 mai. 2007.

BAURU (Prefeitura Municipal). Secretaria Municipal de Planejamento. **Plano Diretor de Bauru 1996**: caderno de dados, levantamentos, diagnóstico, lei n. 4126/1996. Bauru: Seplan/DAE, 1997.

BUENO FILHO, Jurandyr. Sobre o pátio da ferrovia. **Jornal da Cidade**, Bauru, 6 dez. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=63421](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=63421) . Acesso em: 15 abr. 2006.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Tradução de Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CENTRO PAULA SOUZA. Competência em Educação Pública Profissional. **Perfil Histórico**. São Paulo. Disponível em: [http://www.centropaulasouza.sp.gov.br/QuemSomos/Perfil\\_Historico/Perfil\\_Historico.html](http://www.centropaulasouza.sp.gov.br/QuemSomos/Perfil_Historico/Perfil_Historico.html). Acesso em: 29 set. 2007.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 3 ed. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil, 1983.

CORDEIRO, Helena Kohn. **O centro da metrópole paulistana: expansão recente**. São Paulo, 1980. Instituto de Geografia/USP, Série teses e monografias, n. 40, 1980.

CORDEIRO, Helena Kohn. A 'Cidade Mundial' de São Paulo e o complexo corporativo dos eu centro metropolitano. *In*: SANTOS, M. *et al.* **O novo mapa do mundo: fim do século e globalização**. São Paulo: Hucitec/ Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 1993, p. 318-331.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CURUCI, Thatiza. Idosos devolveriam vida ao centro. **Jornal da Cidade**, Bauru, 24 mar. 2006. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=71521](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=71521) . Acesso em: 12 abr. 2006.

DAVIS, Kingsley *et al.* **Cidades: a urbanização da humanidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

E O TREM chegou. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórico, p. 101.

FARRET, Ricardo L.; GONZALEZ, Suely Franco Netto; HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine. **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985.

FEIRAS TUR, BR. 2007. **Bauru**. Disponível em: <http://www.ferias.tur.br/fotos/8961/bauru-sp.html> Acesso em 15 Nov. 2007.

FERRARI, Rodrigo. Ferrovia trouxe desenvolvimento à cidade. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=8103](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=8103). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERRARI, Rodrigo. Futuro de ferrovias ainda é incerto. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=81038](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=81038). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERRARI, Rodrigo. História de bairros está ‘presa’ aos trilhos. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006c. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=81039](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=81039). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERRARI, Rodrigo. Perigo circunda as áreas férreas. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006d. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=81041](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=81041). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERRARI, Rodrigo. Riscos são constantes nas passagens de nível. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 jul. 2006e. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=81040](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=81040). Acesso em: 19 Jul. 2006.

FERROBAN, Ferrovias Bandeirantes S.A. **Transportes Terrestres**. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/Modal/Ferroviario/Mapa/FERROBANmini.jpg> . Acesso em: 25 Nov. 2006.

FORTEZZA, Luciana La. Integração por meio de linha férrea. **Jornal da Cidade**, Bauru, 20 nov. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=62122](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=62122). Acesso em: 27 Nov. 2005.

FREITAS, J. C. de. **Da legalidade dos loteamentos fechados**. São Paulo: Centro de apoio operacional das promotorias de justiça de habitação e urbanismo, 1998. Disponível em: [http://www.mp.sp.gov.br/pls/portal/docs/PAGE/CAO\\_URBANISMO\\_E\\_MEIO\\_AMBIENE/BIBLIOTECA\\_VIRTUAL/ARTIGOS/URBANISMO/DA%20LEGALIDADE%20DOS%20LOTEAMENTOS%20FECHADOS-OS%C3%89%20CARLOS%20DE%20FREITAS.HTM](http://www.mp.sp.gov.br/pls/portal/docs/PAGE/CAO_URBANISMO_E_MEIO_AMBIENE/BIBLIOTECA_VIRTUAL/ARTIGOS/URBANISMO/DA%20LEGALIDADE%20DOS%20LOTEAMENTOS%20FECHADOS-OS%C3%89%20CARLOS%20DE%20FREITAS.HTM). Acesso em: 05 Mai. 2007.

FRUGOLI JÚNIOR, Heitor. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez: Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

FRONTEIRA, Ricardo. **A estação em 12/09/2003, com o trem a vapor em sua plataforma**. 08 Jul. 2007. São Paulo. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/valpalmas.htm> Acesso em: 02 Ago. 2007.

GHIRARDELLO, Nilson. **Aspectos do direcionamento urbano da cidade de Bauru**. Dissertação (Mestrado). São Carlos, Escola de Engenharia de São Carlos, USP, 1992. 187p.

GIESBRECHT, Ralph M. **Estações Ferroviárias do Brasil**. São Paulo. 20 mai. 1999. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/b/bauru.htm> Acesso em: 20 ago. 2007.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1999.

GONÇALVES, Nelson. Assassinato de Azarias Leite acelera a transferência da Comarca para Bauru. **Jornal da Cidade**, Bauru, 1 ago. 1996. Suplemento Política, p.3.

GONÇALVES, Nélon. Autorizados R\$ 29 mi para Nações. **Jornal da Cidade**, Bauru, 02 jul. 2006a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=79879](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=79879). Acesso em: 13 Jul. 2006.

GONÇALVES, Nelson. Crescimento urbano terá restrição na zona sul e incentivo na norte. **Jornal da Cidade**, Bauru, 28 mai. 2006b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=76660](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=76660). Acesso em 13 jul. 2006.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <http://maps.google.com/maps> . Acesso em: 10 Ago. 2007.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. Trad. Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.

GUIA DA CIDADE DE BAURU. Disponível em: [http://www.faac.unesp.br/compos2006/fotos\\_Bosque.htm](http://www.faac.unesp.br/compos2006/fotos_Bosque.htm). Acesso em: 15 Jan. 2007.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço & debate. São Paulo, NERU, no 39, 1996.

HILÁRIO, Giselle. Bauru nasceu na Araújo Leite. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006a. Edição Documento-Histórica, p. 92.

HILÁRIO, Giselle. Bauru se consolida como pólo educacional. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006b. Edição Documento-Histórica, p.66.

HILÁRIO, Giselle. Comércio vive fase de expansão. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006c. Edição Documento-Histórica, p.17.

HILÁRIO, Giselle. Desafio é garantir crescimento. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006d. Edição Documento-Histórica, p.4.

HORA, M. L. F. da, SOUSA, S. A. de Dinâmica habitacional no oeste do Estado de São Paulo. **Recortes – Revista do Grupo Acadêmico sobre Produção do Espaço e Redefinições Regionais**, n.5, 1995, p.39-78.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **IBGE Cidades @**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>. Acesso em: 10 Dez. 2006.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO. Aspectos Urbanos da Capital e Cidades do Interior Paulista (1938-1960): Fundo IGG (FIGG). Foto da Rua Batista de Carvalho em 1937. Disponível: <http://www.igc.sp.gov.br/HistArqHist/aspecturb/bauru0093.html>. Acesso em: 15 nov. 2006.

IPEA; IBGE; UNICAMP. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: configuração atual e tendências da rede urbana. Brasília: IPEA, 2001. v.1, 396p.

IPEA; IBGE; UNICAMP; IE; NESUR. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: desenvolvimento regional e estruturação da rede urbana. Brasília: IPEA, 2001. v.3, 127p.

IPEA; INFURB. **Gestão do uso do solo e disfunção do crescimento urbano**: instrumentos de planejamento e gestão urbana em aglomerações urbanas: uma análise comparativa. Brasília: IPEA, 2001. v.1; 212 p.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

JORNAL DA CIDADE. **Polícia civil apreende 13 galos de briga na Bela Vista**. Bauru-SP, 15 dez. 2006. Ano XL, nº 13.392. Disponível em: [www.jcnet.com.br/fotos/capa151206.pdf](http://www.jcnet.com.br/fotos/capa151206.pdf) Acesso em: 29 set. 2007.

KOHLSDORF, Maria Elaine. Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar. In: FARRET, Ricardo L.; GONZALEZ, Suely Franco Netto; HOLANDA, Frederico de; KOHLSDORF, Maria Elaine. **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985.

KOTLER, P. *Administração de marketing*. São Paulo: Prentice Hall, 2001.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1993.

LEFEBVRE, Henri. **La revólucion urbana**. Madrid: Alianza, 1983.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

LE GOFF, Jacques. **Por amor às cidades**. Trad. Reginaldo Carmello Corrêa de Moraes. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

LEME, H. J. de C. A região administrativa de Bauru: cenários da urbanização paulista. In: **Coleção São Paulo no limiar do século XXI**. Secretaria de Planejamento e Gestão do Governo do Estado de São Paulo, vol. 7, São Paulo, SP, Fundação Seade, 1992a, p.95-6.

LEME, H. J. C. A região administrativa de Bauru. In: **Cenários da urbanização paulista**. São Paulo: SEADE, v.8, 1992b, p.91-129. (Coleção São Paulo no limiar do século XXI).

LIGABUE, Lígia. Para AEC, morosidade barra revitalização da área central. **Jornal da Cidade**, Bauru, 25 mar. 2006. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=71627](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=71627). Acesso em: 15 Jun. 2006.

LIMA, João Francisco Tidei. **A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru**. Dissertação (Mestrado). São Paulo, Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, USP, 1978. 199 p.

LIMA, Cristina. Zona sul é única que permite crescimento. **Diário de Bauru**, Bauru, 7 out. 1997. Dia a dia, p.2.

LOPES JUNIOR, Wilson Martins. **Análise das áreas verdes da cidade de Bauru - SP**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Presidente Prudente, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP 2000, 179 p.

LUCHIARI, M. T. D. P. **O lugar no mundo contemporâneo: turismo e urbanização em Ubatuba – SP**. 1999. 218 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UNICAMP, Campinas, 1999.

MAGALHÃES, Sabrina. Aeroporto começa operação até julho. **Jornal da Cidade**, Bauru, 15 out. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=59756](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=59756). Acesso em: 22 Jul. 2006.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. *In*: ARANTES, Otília B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121– 192.

MARINARI, Fábio. Ferrovia influenciou vinda de mascates. **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 out. 2005b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=59799](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=59799). Acesso em: 08 Dez. 2005.

MARINARI, Fábio. Novo centro: projetos de revitalização e reforma prometem dar uma nova cara para a região mais antiga da cidade. **Jornal da Cidade**, Bauru, 30 out. 2005e. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=60725](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=60725). Acesso em: 13 Nov. 2005.

MARINARI, Fábio. Avenida está tomada pelo comércio. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 jan. 2006a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=65170](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=65170). Acesso em: 10 Mar. 2006.

MARINARI, Fábio. Getúlio, o “metro” mais cobiçado. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 jan. 2006c. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=65171](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=65171). Acesso em: 10 Mar. 2006.

MARINARI, Fábio. Via serviu de acesso para Agudos. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 jan. 2006d. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=65168](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=65168). Acesso em: 10 Mar. 2006.

MARTINS, J. S. **O cativo da terra**. 7ª edição. São Paulo: Hucitec, 1998.

MATTOS, Carlos Lopes. **Vida, paixão e poesia de Rodrigues de Abreu**. 2ª ed. Bauru: ABC do interior, 1986.

MENDES, C. M. **O edifício no jardim: um plano destruído – a verticalização de Maringá**. 1992. Tese (Doutorado) – USP Universidade de São Paulo, São Paulo.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

MORAES, Flávio F. de. Universidade de São Paulo. Texto extraído da publicação “USP 1993-1997 – Relatório da Gestão do Reitor Flávio”. Disponível em: [http://www.fmrp.usp.br/rfa/Imagens/Odonto\\_Bauru.jpg](http://www.fmrp.usp.br/rfa/Imagens/Odonto_Bauru.jpg). Acesso em: 10 Ago. 2007.

MORGADO, A. **Famílias antigas ainda preferem o Centro**. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 fev. 1998. JC nos Bairros, p.01.

NEVES, João Correa, BUENO FILHO, Jurandyr. **Bauru: edição histórica**. São Paulo: Focus, [s.d.], 102 p.

OLIVEIRA, A. U. de. A lógica da especulação imobiliária. **Boletim paulista de geografia**, São Paulo, 55, p.87, novembro, 1978.

OLIVEIRA, Maria Coleta; PINTO, Luzia Guedes. Exclusão social e demografia: elementos para uma agenda. *In*: OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social: termos e abordagens**. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social: termos e abordagens**. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

Os frutos da terra Bauru (1896-1988) Disponível em: [http://www.visitebauru.com.br/conheca\\_bauru/historia.html](http://www.visitebauru.com.br/conheca_bauru/historia.html). Acesso em: 15 Abr. 2006.

PACHECO, Renata. Bauru: um grande mosaico de culturas. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórica, p. 71.

PAIS, Sérgio. Centro quer (re) viver. **Jornal da Cidade**, Bauru, 03 jul. 2005a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=54054](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=54054). Acesso em: 12 Jun. 2006.

PAIS, Sérgio. Comunidades autônomas x Comunidades esquecidas. **Jornal da Cidade**, Bauru, 24 abr. 2005b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=50676](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=50676). Acesso em: 18 Ago. 2006.

PAIS, Sérgio. Mudança de uma realidade urbana exige paciência. **Jornal da Cidade**, Bauru, 03 jul. 2005c. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=54050](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=54050). Acesso em: 12 Jun. 2006.

PAIS, Sérgio. Regiões “ignoram” falta de planejamento. **Jornal da Cidade**, Bauru, 24 abr. 2005d. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=5067](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=5067). Acesso em: 12 Jun. 2006.

PARQUE do Castelo nosso ‘Ibirapuera’ adormecido. **Jornal da Cidade**, Bauru, 02 mai. 2006. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=74532](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=74532). Acesso

em: 17 Jul. 2006.

PEDERNEIRAS (Prefeitura Municipal). Hidrovia Tietê-Paraná. São Paulo, 15 Ago. 2007. Disponível em: <http://www.pederneiras.sp.gov.br/tiete/ferrovias.jpg> . Acesso em: 15 Dez. 2006.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Ruas e praças de Bauru (I). **Jornal da Cidade**, Bauru, 16 out. 1975. Reminiscências.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Brasão de armas da cidade de Bauru. **Jornal da Cidade**, Bauru, 27 jul. 1975. Reminiscências, p.21.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Ruas e praças de Bauru (II). **Jornal da Cidade**, Bauru, 23 nov. 1975. Reminiscências.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Ruas e praças de Bauru (III). **Jornal da Cidade**, Bauru, 30 nov. 1975. Reminiscências.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Ruas e praças de Bauru (V). **Jornal da Cidade**, Bauru, 14 dez. 1975. Reminiscências.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. O desenvolvimento ferroviário da região de Bauru. **Jornal da Cidade**, Bauru, 07 mar. 1976. Reminiscências.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Cidade se dividiu na hora de demolir a velha capela. **Jornal da Cidade**, Bauru, 29 mai. 1977. Reminiscências.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. A vingança dos índios, na construção da E. F. Noroeste. **Jornal da Cidade**, 9 mar. 1980.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Machado de Mello e a construção da NOB (final). **Jornal da Cidade**, 15 abr. 1980. Notas históricas, p.39.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Memorial da Câmara Municipal de Bauru: 1896-1996**. Bauru: Fergraf Comércio e Serviços Gráficos, 1996.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Recém-nomes, as primeiras Ruas de Bauru. **Jornal da Cidade**, 25 mar. 1984. Notas históricas.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Como surgem e desaparecem as praças. **Jornal da Cidade**, 3 jun. 1984. Notas históricas.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Primórdios do serviço de água. **Jornal da Cidade**, 25 nov. 1984. Notas históricas.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Histórico da Avenida Rodrigues Alves. **Jornal da Cidade**, 12 abr. de 1992. Notas históricas, p.37.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Avenida Rodrigues Alves (II). **Jornal da Cidade**, 19 abr. 1992. Notas históricas, p.25.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Avenida Rodrigues Alves (III). **Jornal da Cidade**, 26 abr. 1992. Notas históricas, p.25.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. Avenida Rodrigues Alves (IV). **Jornal da Cidade**, 5 mai. 1992. p.25

PEREIRA, V. **Planejamento urbano e turismo cultural em Belo Horizonte**, Brasil: espetacularização da cultura e a produção social das imagens urbanas. *In: CONGRESSO VIRTUAL DE TURISMO, 2., 2003. Anais...* 2003.

PINTAUDI, Silvana M. O *Shopping-Center* no Brasil. *In: PINTAUDI, Silvana Maria; FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. **Shoppings centers**: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992.

PINTO, Fábio Negrão Figueira. **Espaço público - paisagem urbana: a transformação do espaço público em Bauru – da cultura ferroviária para a cultura de metrópole.** Dissertação (Mestrado). Bauru, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, UNESP, 1997. 169 p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BAURU-SP. **Localização Geográfica de Bauru-SP.** São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.bauru.sp.gov.br> . Acesso em: 15 mai. 2007.

RAMALHO, Flávio. Bauru completa 100 anos. **Jornal da Cidade**, Bauru, 1 ago. 1996. Suplemento História, p.01.

RAMOS, André Luiz. **A estação de Val de Palmas, em 19/05/2007.** 08 Jul. 2001. São Paulo. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/v/valpalmas.htm> Acesso em: 02 Ago. 2007.

RIBEIRO, L. C. Q. **Dos cortiços aos condomínios fechados:** as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Civilização brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997.

RIBEIRO, J.; GARCIA, F. Sanches. **Citymarketing e Curitiba:** cultura e comunicação na construção da imagem urbana. São Paulo: UFSCAR, 1996.

ROCHEFORT, Michel. **Redes e sistemas.** São Paulo: Hucitec, 1998.

RODRIGUES, A. M. **Moradia nas cidades brasileiras.** São Paulo: Contexto, 1988.

SABATINI, Francisco. Transformação urbana e dialética entre integração e exclusão social: reflexão sobre as cidades latino-americanas e o caso de Santiago do Chile. *In:* OLIVEIRA, Maria Coleta (org.). **Demografia da exclusão social:** termos e abordagens. Campinas: Editora da Unicamp, Nepo, 2001.

SAMPAIO, M.R.A. Vida na favela. *In:* SAMPAIO, M. R. A. (org.) **Habitação e cidade.** São Paulo: FAUUSP, 1998.

SAMPAIO, M. R. A. (org.) **Habitação e cidade**. São Paulo: FAUUSP, 1998.

SÁNCHEZ GARCIA, F. Buscando um lugar ao sol para as cidades: o papel das atuais políticas de promoção urbana. *In: Revista Paranaense de Geografia*, Associação dos Geógrafos Brasileiros, n. 4, 1999. Disponível em: [www.agbcuritiba.hpg.ig.com.br/Revistas/Rpg3/4fernanda.htm](http://www.agbcuritiba.hpg.ig.com.br/Revistas/Rpg3/4fernanda.htm). Acesso em: 15 Dez. 2006.

SANTANA, Ricardo. Arquiteto defende cidades democráticas. **Jornal da Cidade**, 10 jul. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=54356](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=54356). Acesso em: 10 Dez. 2005.

SANTOS, Milton. **A cidade como centro de região: definições e métodos de avaliação da centralidade**. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1959.

SANTOS, Milton. **O centro da cidade de Salvador**. Salvador: Progresso, 1959.

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. Trad. Antônia Dea Erdens, Maria Auxiliadora. São Paulo: Hucitec, 1981.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993. 157 p.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1997.

SANTOS, Milton. **Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo: razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Regina Célia Bega dos. **Osasco: migrações, condições de vida e apropriação do espaço**. São Paulo, 1983, 138 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade de São

Paulo, USP, Brasil.

SANTOS, Regina Célia Bega dos. **Rochdale e Alphaville**: formas diferenciadas de apropriação e ocupação da terra na metrópole paulistana. 1994. 277 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 1994.

SANTOS, Regina Célia Bega dos. O sentido da cidade no final do século XX. In: **Simpósio Nacional de Geografia Urbana**. Presidente Prudente. UNESP. AGB, 1999.

SILVA, L. O. **Terras devolutas e latifúndio**: efeitos da lei de 1850. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. **Boletim paulista de geografia**, São Paulo, 57, p.77-92, dezembro, 1980.

SÍMBOLOS municipais. **Jornal da Cidade**, Bauru, 01 ago. 2006. Edição Documento-Histórica, p. 110.

SJOBORG, Gideon. Origem e evolução das cidades. In: DAVIS, Kingsley *et al.* **Cidades**: a urbanização da humanidade. Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

SOARES, Fabíola Pereira. **Expansão do processo de favelamento da cidade de Bauru**. Dissertação (Mestrado). Bauru, Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, UNESP, 1996. 164p.

SOBARZO, O. A produção do espaço público em Presidente Prudente: reflexões na perspectiva dos loteamentos fechados. In: SPÓSITO, E. S.; SPÓSITO BELTRÃO, M. E.; SOBARZO, O. (orgs). **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão popular, 2006, p.199-214.

SOBREIRA, Márcia Regina Nava. **Viagens através das ruas de Bauru**. Bauru, 1999.

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

SOUZA, M. A. A. **A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo**. São Paulo: Hucitec; Edusp, 1994.

SOUZA, Marcelo de. Chuva atrapalha, mas secretário estréia pista do novo aeroporto. **Jornal da Cidade**, Bauru, 30 mar. 2006a. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=72017](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=72017). Acesso em: 22 Jul. 2006.

SOUZA, Marcelo de. Grupo Marca acerta a compra da estação. **Jornal da Cidade**, Bauru, 29 jun. 2006b. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=79569](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=79569). Acesso em: 15 Jul. 2006.

SOUZA, Marcelo de. Para urbanista, interferência sem regras aumenta prejuízo. **Jornal da Cidade**, Bauru 01 abr. 2006c. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=72167](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=72167). Acesso em: 20 Abr. 2006.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**, São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**, São Paulo, n. 4, p. 27-37, 1998.

SPÓSITO, Maria Encarnação B. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. *In: O espaço no fim do século - a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 2001a, p.83-99.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. *In*: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Urbanização e cidades perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: GAsPEER/UNESP, 2001b, p.609-643.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. *In*: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: GAsPEER/UNESP, 2001c, p. 235-253.

SPÓSITO, E. S.; SPÓSITO BELTRÃO, M. E.; SOBARZO, O. (orgs). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão popular, 2006.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reestruturação da cidade. *In*: MELO, Jayro Gonçalves (Org.). **Região, cidade e poder**. Presidente Prudente: GASPERR, 1996, p. 111-126.

TADASHI, Rafael. Planejamento pode evitar desentendimentos. **Jornal da Cidade**, Bauru, 14 mai. 2006. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2006.php?codigo=75541](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2006.php?codigo=75541). Acesso em: 25 Mai. 2006.

TOLEDO, Paulo. Bauru deve manter vocação para comércio e prestação de serviços. **Jornal da Cidade**, Bauru, 1 Ago. 1996. Suplemento Perspectiva, p.2.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. *In*: ARANTES, Otilia B. Fiori; VAINER, Carlos B.; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 75-103.

VAZ, Lílian Fessler. Do cortiço à favela: um lado obscuro da modernização do Rio de Janeiro. *In*: SAMPAIO, M. R. A. (org.) **Habitação e cidade**. São Paulo: FAUUSP, 1998.

VILLAÇA, Flávio. A intervenção pública sobre o uso do solo urbano. **Uso do solo urbano**. São

Paulo: Fundação Faria Lima, 1978.

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

WIKIPEDIA, A enciclopédia livre. **Informações Geográficas da Cidade de Bauru**. São Paulo, 28 set. 2007. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Bauru> Acesso em: 29 set. 2007.

WIKIMEDIA COMMONS. Parque Vitória Régia em Bauru-SP. 04 Fev. 2007. Disponível em: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/81/149\\_4958.JPG/800px-149\\_4958.JPG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/8/81/149_4958.JPG/800px-149_4958.JPG) . Acesso em: 17 Nov. 2006.

WHITACKER, Arthur Magon. Espaço e representação: algumas considerações acerca do centro de uma cidade média. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: GASPEER/UNESP, 2001, p.255-273.

WHITACKER, Arthur Magon. **A produção do espaço urbano em Presidente Prudente**: uma discussão sobre a centralidade urbana. Presidente Prudente, 1997. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP - Universidade Estadual Paulista.

ZAMBONI, Patrícia. Nações Unidas prospera na vocação de corredor comercial. **Jornal da Cidade**, Bauru, 05 mar. 2005. Disponível em: [http://www.jcnet.com.br/busca/busca\\_detalhe2005.php?codigo=48425](http://www.jcnet.com.br/busca/busca_detalhe2005.php?codigo=48425). Acesso em 12 mar. 2006.