



ANÁLISE MORFOLÓGICO-FUNCIONAL DA ÁREA URBANA DE UM PEQUENO MUNICÍPIO PAULISTA: estudo de caso sobre Cananeia (SP)

Ramon Lucato de Aguiar

Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Silvia Aparecida Guarnieri Ortigoza

Universidade Estadual Paulista (UNESP)

Resumo

Tendo em vista a lacuna verificada na análise morfológico-funcional de áreas urbanas, especialmente em consideração ao estudo de cidades pequenas, este artigo visa contribuir para uma investigação sobre uma pequena cidade litorânea paulista, Cananéia, ao adaptar o modelo de zoneamento morfológico-funcional proposto por Harris e Ullman em 1945 e adaptado por Amorim Filho e Sena Filho em 2007. Para tanto, buscou-se a divisão do município em setores e a análise das formas e da dinâmica que funcionalizam cada um destes setores, bem como dos fluxos que os integram entre si. Deve-se considerar que esta pesquisa possui caráter pioneiro ao adaptar o citado modelo a uma pequena cidade (núcleo urbano cuja hinterlândia não excede os limites do próprio município), obtendo um resultado satisfatório e evidenciando que a dinâmica e a estrutura urbana decorrente podem ser abstraídas a partir de uma escala maior para uma espacialização mais reduzida.

Palavras-chave: Geografia Urbana; Zoneamento Morfológico-funcional; Cidades Pequenas; Cananéia.

ANALYSIS URBAN AREA FUNCTIONAL- MORPHOLOGICAL OF A SMALL TOWN PAULISTA: case study of Cananeia (SP)

Abstract

Considering the gap observed in morphological-functional analysis of urban areas, especially in response to the study of small towns, this paper aims to contribute to

a systematic study of a small seaside town in the state of Sao Paulo (Brazil), Cananeia, adapting the morphological-functional zoning model proposed by Harris and Ullman in 1945 and adapted by AmorimFilho and SenaFilho in 2007. For this propose, the city was divided into sectors and it was done an analysis of the forms and dynamics that functionalize each of these sectors, as the flows that connect each sector with others. It should be considered that this research is pioneer in adapting the exposed model to a small town (urban center which hinterland does not exceed the limits of its own municipality), obtaining a satisfactory result and showing that the dynamics and the urban structure arising can be abstracted, from a major scale, for a smaller spacialization.

Keywords: Urban Geography; Morphological-functional Zoning; Small Towns; Cananeia.

INTRODUÇÃO

Muitas pesquisas em geografia urbana têm se concentrado no estudo dos processos sociais e econômicos recorrentes às grandes cidades, especialmente áreas metropolitanas, sendo sua caracterização morfológico-funcional negligenciada a um plano secundário. Quando se tratam das cidades inferiores na hierarquia urbana estes estudos escasseiam-se quase completamente, sendo as propostas de setorização morfológico-funcional para as cidades médias no Brasil ainda bastante incipientes, como elucida Amorim Filho (2007) na introdução ao seu trabalho sobre a morfologia das cidades médias mineiras. Para os pequenos centros urbanos este tipo de trabalho é, ainda, estranho à cultura acadêmica nacional.

Por isso, este artigo busca contribuir para o estudo do nível inferior da hierarquia urbana (cidades locais) através da caracterização morfológico-funcional de um município paulista (Cananéia). Para isso discutem-se, primeiramente, as principais concepções de cidade, o papel das pequenas cidades no meio socioeconômico contemporâneo e, por fim, analisam-se algumas propostas metodológicas para se proceder ao zoneamento morfológico-funcional de áreas urbanas, discutidas por Corrêa (1989), Villaça (2001) e Amorim Filho e Sena Filho (2007).

Estas análises embasam e justificam o principal escopo deste trabalho, o qual consiste em estudar e discutir as principais formas, processos e funções que fragmentam a paisagem (sem desarticulá-la) de uma pequena cidade do litoral sul do Estado de São Paulo. Desta forma, procedeu-se a uma divisão de sua área urbana nos setores morfológicos propostos por Harris e Ullman, em 1945, e caracterizou-se cada um destes setores em termos de seus aspectos funcionais e de sua inserção no contexto urbano do referido município.

Nas palavras de Del Rio (1990) a *morfologia urbana* consiste no “estudo analítico da produção e modificação da forma urbana no tempo”, ocupando-se com os elementos construídos e constitutivos do tecido urbano ao decorrer do tempo e formados através de processos sociais dinâmicos, historicamente determinados.

Stafford (1958 *apud* SANTOS, 1988) argumenta que os estudos acadêmicos não podem se abster, como é tão recorrente, do estudo das cidades pequenas, uma vez que esta classe representa o “limite inferior do ‘continuum central place’” (SANTOS, 1988, p. 26). Desta forma, esta análise propôs-se a contemplar um assunto pouco considerado no âmbito nacional de pesquisas sobre geografia urbana e a contribuir para a verificação de se um modelo consagrado de zoneamento morfológico-funcional, extensamente aplicado às grandes cidades no Brasil e, também, no exterior, pode adaptar-se a uma cidade local como Cananeia.

CARACTERIZAÇÃO MORFOLÓGICO-FUNCIONAL EM CIDADES PEQUENAS

Cidades pequenas

Para Amorim Filho (2007) a teorização e a formulação de modelos, nos estudos sobre geografia urbana, devem ser um de seus objetivos fundamentais. Para níveis urbanos de hierarquia superior muitas destas teorizações e modelos já foram ou estão sendo propostos e aplicados, mostrando-se suficientemente adequados na aprimoração de seu conhecimento.

O autor (AMORIM FILHO, 2007) lamenta a extrema concentração de estudos em geografia urbana sobre alguns temas consagrados, tais como economia, redes, fluxos e áreas de influência regional em detrimento de pesquisas sobre a estrutura, morfologia, funções e paisagens intraurbanas. Esta carência é mais acentuada quando se tratam das cidades médias e, praticamente, inexistem estudos envolvendo estas categorias quando se objetivam as cidades pequenas ou locais.

Ao pertencer a vários conjuntos como ao espaço, à rede urbana e ao sistema econômico, é importante precisar o que se considera uma cidade. A função por ela exercida é o que em primeiro lugar a define, uma vez que o principal caráter urbano é a reunião de atividades não agrícolas e a concentração humana, o que possibilita o exercício de atividades que consagram a existência de uma cidade, justificando-a (SANTOS, 1988).

Beaujeu-Garnier e Chabot (1970) afirmam que a função urbana é “a profissão exercida pela cidade, a sua razão de ser”. Para estes autores as funções de uma cidade são as atividades que justificam sua existência e que permitem o acúmulo dos recursos necessários para sua sustentação. Muito destes recursos provêm da inserção do núcleo urbano em sua região, isto é, são drenados da região para seu centro. Por isso não se pode conceber uma cidade sem uma extensão associada de terras que garantam sua existência e que, em troca, ela abastece e anima.

O segundo elemento definidor de uma cidade é a soma de atividades nela presentes, já que esta detém as atividades que se configuram em sua própria expressão, incorrendo a ela três papéis característicos: produzir e exportar bens e serviços, cercar e servir um território; e produzir, acumular e difundir o crescimento (polo de crescimento) (PUMAIN e SAINT-JULIEN, 1976 *apud* SANTOS, 1988).

Santos (1979) alerta ao perigo de se generalizar a classificação de uma cidade pequena ao atribuir a esta classe hierárquica simplesmente um limiar e um limite quantitativos, e assevera que o fenômeno urbano deve ser analisado e estudado em seu *aspecto qualitativo*.

Pierre George (1952 *apud* SANTOS, 1988) reconhece a arbitrariedade estatística para a classificação do que pode ser considerada uma cidade e rejeita este método ao afirmar que as formas e as funções de uma vila podem resistir mesmo que sua população ultrapasse em muito os limiares quantitativos de uma cidade. De modo análogo, aglomerações que concentram populações numericamente inferiores ao definido para que se enquadre na categoria *cidade* podem, excepcionalmente, exercer funções tipicamente urbanas.

A ocorrência do fenômeno urbano está intimamente correlacionada à independência que suas funções assumem em relação ao setor primário da economia (agropecuária), devendo estas funções, como elucida Sorre (1967), coalescerem em uma aglomeração, isto é, dependerem umas das outras, emancipando-se das atividades primárias que deram origem ao aglomerado, tornando-o autônomo.

As cidades locais, no Brasil, para serem classificadas desta maneira, devem polarizar um espaço que se circunscreve à sua própria unidade administrativa, não desbordando suas funções ao atendimento do território de municípios vizinhos. Por isso, pode-se falar, mesmo satisfazendo-se a premissa de independência das funções urbanas ao setor primário, em *cidades de subsistência*. Em outros termos, estas cidades satisfazem necessidades urbanas, através do provimento de serviços que se interdependem, contudo seu fornecimento circunscreve-se a si próprias, não transgredindo seus próprios limites (SANTOS, 1979).

Santos (1988, p. 26) esclarece, ainda, que na América Latina as cidades pequenas respondem

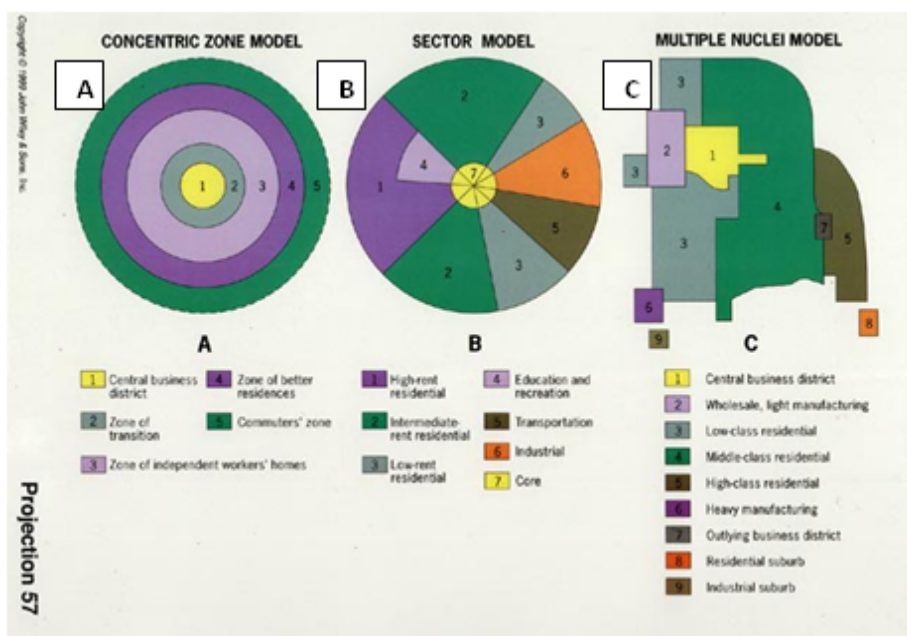
(...) às exigências das classes médias e ricas que elas encerram, desejosas de adotar modos de vida modernos ao modelo norte-americano: possuem pelo menos um hospital, um estabelecimento de ensino público, agências bancárias, meios de transporte que as liguem com o mundo exterior, uma estação emissora de rádio, equipamentos estes que constituem suas necessidades mínimas.

Todos estes elementos urbanos são respostas e simultaneamente respondem pela estruturação morfológica da cidade, devendo ser considerados em qualquer proposta que se disponha a definir a morfologia e as funções de um dado espaço urbano.

Caracterização morfológico-funcional urbana

O início da preocupação em se estudar o zoneamento morfológico-funcional das cidades ocorreu nos EUA na década de 1920, quando Ernest W. Burgess propôs, entre 1925 e 1929, o clássico *modelo das zonas concêntricas* (Fig. 01 a), em que uma região central seria envolvida sucessivamente por uma zona de transição, seguidas de uma zona residencial para a classe popular, zona residencial para a classe média, zona residencial para a classe mais abastada e, por fim, no anel periférico da cidade, uma zona de migrações pendulares, correspondendo aproximadamente aos subúrbios (PARK; BURGESS; MCKENZIE, 1984).

Figura 1. Esquematisação dos modelos de zoneamento morfológico-funcional urbano de Burgess, Hoyt e Harris&Ullman, respectivamente, Zonas Concêntricas, Setores Radiais e Núcleos Múltiplos.



Fonte: <http://www.marthabianco.com/Courses/Cities/Module-III/Lecgd3-1.htm>.

Entre os critérios considerados por Burgess (1984) na proposição de seu modelo encontram-se os econômicos, os sociológicos e os demográficos, com referências claras às funções e aspectos da paisagem de cada zona (PARK; BURGESS; MCKENZIE, 1984).

O economista Homer Hoyt, em 1939, propôs o *modelo dos setores radiais* (Fig. 01 b), que viria a substituir o anterior. Como seu proponente era funcionário de uma empresa federal de moradia, ele percebeu que o principal elemento na estruturação funcional de uma cidade era o valor do aluguel, deduzindo então que as variações espaciais no preço da moradia responderia pela estrutura das

zonas residenciais. Hoyt (2005) definiu que as zonas de locação da terra urbana não assumiria forma de círculos concêntricos, mas de setores radiais.

Hoyt (2005) também considera o papel desempenhado tanto pelos aspectos naturais quanto pela distribuição dos principais eixos de transporte como fatores descentralizadores e especulativos sobre o preço do terreno. Contudo, seu modelo, ao apegar-se estritamente a elementos econômicos, não considera os fatores sócio-culturais como definidores na espacialização de setores de ocupação do solo urbano. Por outro lado, a proposta de Hoyt rapidamente defasou-se, especialmente após a Segunda Guerra Mundial, com a generalização da continuada evolução na tecnologia de transportes e no alcance do transporte individual, os quais transformaram profundamente as condições sobre as quais se fundamentaram o modelo setorial.

Em 1945 os geógrafos C. D. Harris e E. L. Ullman propuseram o *modelo dos núcleos múltiplos* (Fig. 1 c), considerando todos os fatores elencados pelas propostas anteriores e acrescentando outros aspectos como a ideia de que a estrutura de utilização do solo urbano organiza-se mais em função de múltiplos núcleos do que em torno de apenas um núcleo central (HARRIS; ULLMAN, 1945).

Para não incorrer em simplificações exageradas, forçando a delimitação de zonas circulares concêntricas a um espaço que não se comporta estritamente desta maneira, optou-se, neste trabalho, pela aplicação do modelo dos núcleos múltiplos.

Independentemente do modelo sobre o qual se fundamenta a análise, a morfologia de uma cidade, qualquer que seja sua dimensão e posição na hierarquia urbana, depende de sua *organização espacial*, que corresponde ao complexo conjunto de usos da terra justapostos entre si. São estes usos que fazem do espaço urbano um *espaço fragmentado*, onde múltiplas áreas, como o centro, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais segregadas em classes, e áreas reservadas a futuras expansões, organizam-se de forma desigualmente distribuídas espacial e socioeconomicamente (CORRÊA, 1989).

Mas a esta fragmentação vincula-se uma *articulação*, já que cada uma de suas partes relaciona-se com as demais através de um fluxo constante de veículos, pessoas e recursos, uma vez que a população desloca-se de casa ao trabalho, ao lazer, às compras, ao culto religioso etc. Segundo Corrêa (1989), esta articulação também se manifesta de forma imaterial através de relações espaciais envolvendo decisões e investimentos de capital, mais-valia, salários, juros, lucros, rendas, poder e ideologia. “Estas relações são de natureza social, tendo como matriz a própria sociedade de classes e seus processos.” (p. 08). Neste processo o *centro* é o núcleo articulador das relações espaciais entre as diversas partes da cidade. Assim, para Corrêa (1989) o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado e um reflexo de uma sociedade complexamente estratificada em classes.

Existe um mediatizador entre os processos sociais e as formas espaciais, o qual viabiliza que aqueles originem estas. Este mediatizador constitui-se em um conjunto de forças atuantes em ação graças à ação combinada de diversos agentes modeladores que possibilitam as localizações e realocações das atividades e da população da cidade. Este elemento são os *processos espaciais*, imediatos agentes de organização desigual e mutável das cidades capitalistas (CORRÊA, 1989).

Corrêa (1989), então, define seis processos espaciais e suas respectivas formas: *centralização e a área central; descentralização e os núcleos secundários; coesão e as áreas especializadas; segregação e as áreas sociais; dinâmica espacial da segregação; e inércia e as áreas cristalizadas*.

Estes processos e formas são complementares entre si no sentido em que podem ocorrer simultaneamente na mesma cidade e no mesmo bairro. São estes processos e formas que orientam a proposta de caracterização morfológica apresentada e aplicada por Amorim Filho e Sena Filho (2007) a cidades médias de Minas Gerais e que, neste trabalho, se propõe a ser aplicada a uma cidade local, no caso de Cananéia.

O primeiro setor morfológico constitui-se na *área central* que, como já elucidado, corresponde ao núcleo articulador das relações espaciais entre as diversas partes da cidade, constituindo-se no foco não apenas da cidade, mas de toda a sua hinterlândia. É onde se concentra grande proporção das principais atividades terciárias, de gestão pública e privada e os terminais de transporte intra e interurbanos (CORRÊA, 1989).

O núcleo central de uma cidade ocupa sempre uma dimensão reduzida se comparada aos demais setores morfológicos (AMORIM FILHO, 2007) e deve ser relativizado conforme as dimensões da própria urbe. Assim, se em uma pequena cidade, como no caso de Cananéia, o centro pode reduzir-se a uma praça, um entroncamento ou um pequeno conjunto de ruas comerciais, em uma grande cidade o centro engloba um certo número de bairros, que diferem entre si quanto a suas funções e características (BORDE et al., 1980 *apud* AMORIM FILHO, 2007).

Por fim, é o setor central um espaço de decisões (ponto focal da gestão do território), abrigando as sedes sociais ou escritórios regionais das principais empresas que atuam na cidade, além dos estabelecimentos de comando do Estado (CORRÊA, 1989).

Para Corrêa (1989), a área central organiza-se em dois espaços geográficos contíguos e complementares: o núcleo central e a *zona periférica do centro*, devendo esta ser contemplada como intrinsecamente vinculada ao núcleo central.

Amorim Filho (2007, p. 51) afirma que

(...) os espaços pericentrais são constituídos pelos bairros que envolvem o centro principal (...) e que fazem a transição geográfica para as áreas periféricas. Predomina, nessa zona

pericentral, a função residencial. Porém intercalados nessas áreas residenciais, principalmente no entorno de praças, nos cruzamentos de avenidas e ruas importantes, e ao longo dos principais eixos de comunicação, desenvolvem-se equipamentos do setor terciário da economia e, em alguns casos, também do setor industrial, levando à formação de *subcentros*.

Externamente à zona periférica do centro, ou *pericentro*, desenvolve-se a *periferia*, a qual, de acordo com Amorim Filho (2007) inclui espaços verdes, áreas não construídas e sem uso estável do solo e alguns grandes tipos de ocupação, a saber: *espaços residenciais* e *espaços não residenciais*, que por sua vez englobam espaços industriais, novas implantações comerciais e grandes equipamentos periféricos.

Borde et. al. (1980 *apud* AMORIM FILHO, 2007) esclarecem que a periferização é um fenômeno típico do século XX, momento quando, em torno dos núcleos centrais e seu envoltório pericentral, houve a extensão de um “habitat descontínuo” com o desenvolvimento das periferias, estando esta expansão diretamente ligada ao desenvolvimento dos transportes urbanos (especialmente o individual), à crescente necessidade de ampliação do espaço, às novas concepções de habitat (necessidade de maiores espaços para as classes médias e abastadas), à expulsão da zona central das populações mais vulneráveis e à relocação das atividades produtivas e comerciais de grande porte (“grandes equipamentos”).

Para além da área densamente urbanizada estende-se uma *auréola periurbana*, na qual se pode distinguir, simultaneamente, uma componente radial e uma componente concêntrica, com a primeira manifestando-se através de comércios especializados ao longo dos acessos rodoviários, e a segunda constituindo-se em loteamentos que se expandem a partir do núcleo urbano ou áreas residenciais que coalescem a vilas preexistentes. A paisagem periurbana define-se pela justaposição de elementos da paisagem rural com elementos da paisagem urbana (GERVAISE et al., 1997 *apud* AMORIM FILHO, 2007).

Deve-se, contudo, pontuar que se propõe, através do presente trabalho, uma caracterização morfológica para uma cidade pequena (Cananéia), a qual seguramente não apresenta toda a complexidade funcional exposta pelos autores que se propuseram a teorizar e aplicar propostas de zoneamento morfológico a grandes e médias cidades. Pode-se, no entanto, adiantar que todos os setores brevemente apresentados acima manifestam-se de alguma forma no exemplo a ser discutido.

A ÁREA DE ESTUDO

afastando-se de um caráter produtivo essencialmente voltado à subsistência (BRAGA, 1999 *apud* OLIVEIRA, 2004).

Atualmente, segundo Oliveira (2004), a teicultura e a bananicultura consistem em importantes fontes de renda à população do município, juntamente à pesca artesanal e industrial. Como especializações da atividade pesqueira, pode-se destacar a produção de caranguejos, ostras e mexilhões.

O turismo, entretanto, vem se fortalecendo nas últimas décadas como a principal atividade econômica do município, fazendo com que o setor terciário (prestação de serviços) em muito ultrapasse o historicamente predominante setor primário (agropecuária). Aquele representa 67,9 % da produção anual de Cananéia, enquanto os setores primário e secundário representam, respectivamente, 20 % e 12,1 % (IBGE, 2013).

Segundo dados do IBGE (2010), conta o município de Cananéia com uma população de 12.226 habitantes em uma área de 1241,94 km² e concentrados em dois distritos: o distrito sede de Cananéia e Ariri (distante 72 quilômetros do centro), além de outros povoados.

MATERIAIS E MÉTODOS

Após coleta e análise do referencial teórico e preparo da base cartográfica a ser utilizada em campo, deslocou-se ao local de pesquisa para efetivação do trabalho de campo e aplicação da proposta de zoneamento morfológico-funcional à referida cidade.

Tendo em posse documentos cartográficos da área urbana de Cananéia, reservou-se um turno por setor morfológico a ser visitado. A visitação e a observação em cada setor foi concebida seguindo-se a proposta de Amorim Filho e Sena Filho (2007), constituindo-se em um trabalho essencialmente de observação, mensuração e descrição.

Desta forma foi escolhido previamente, para cada setor, um ponto de observação junto a vias de mais intensa circulação e concentração de estabelecimentos dele caracterizadores (serviços, residenciais ou industriais/logísticos). Neste ponto de observação foi contabilizado o fluxo de pessoas (pedestres, veículos automotores e bicicletas) por unidade de tempo em um total cronológico de vinte minutos. Assim, o volume de fluxo contabilizado foi multiplicado por três a fim de se obter um total para uma hora.

Antes de cada partida a campo foi definido, com base no documento cartográfico selecionado para apoio, um percurso realizado a pé com o objetivo de se caracterizarem elementos notáveis da paisagem construída e a fim de se elencarem os principais elementos definidores de cada setor (listagem dos estabelecimentos mais importantes). Destarte, todos os estabelecimentos não residenciais encontrados durante os percursos foram catalogados e descritos

conforme seu nome, função e endereço, para que se procedesse a uma análise comparativa entre as funções de cada setor morfológico-funcional.

As informações reunidas constituíram-se no fundamento para se proceder a uma descrição explicativa dos fenômenos observados e para a confecção, utilizando-se o software de geoprocessamento ArcGIS 9.3 de um mapa zoneando a cidade de Cananeia em setores morfológico-funcionais. A base utilizada para este procedimento foi coletada através de mapas e imagens orbitais disponibilizados na internet pelo Google, e o produto cartográfico foi georreferenciado a partir de coordenadas (planimétricas) coletadas em campo através de uma estação portátil de Sistema de Posicionamento Global (GPS). O mapa confeccionado consiste em um modelo geocartográfico, conforme proposto por Amorim Filho (2007).

ANÁLISE MORFOLÓGICO-FUNCIONAL DE CANANÉIA

Os setores morfológico-funcionais urbanos foram classificados segundo proposta de Amorim Filho e Sena Filho (2007) em: central, pericentral, periférico e periurbano. O setor periférico é subdividido em “integrado”, quando ocupado por população de mais elevado rendimento e dotado de infraestruturas que o incorporam de forma privilegiada ao espaço urbano; e em “mal-integrado”, habitado por população de rendimentos inferiores e carentes em termos de acessibilidade a infraestruturas e serviços.

Setor Central

Corrêa (1989) afirma que é essencialmente a partir do centro que a cidade mantém ligações que envolvem fluxos de capitais, mercadorias, pessoas e ideias com o mundo exterior a ela. É neste setor que a função central de uma cidade materializa-se. Assim, em Cananeia, cuja função primária é o atendimento às demandas geradas pelo turismo, concentram-se no pequeno setor central, além das funções administrativas, estabelecimentos voltados preferencialmente a uma população flutuante que frequenta o município em busca de lazer e veraneio. Assim, verificam-se neste setor inúmeras pousadas e pequenos hotéis, além de bares, cafés, restaurantes e lojas de artesanato, que respondem à função turística de Cananeia.

Corrêa (1989) esclarece que a localização central oferece uma série de vantagens locais que eleva o preço da terra e dos imóveis, acarretando uma seleção de atividades:

Localizam-se na área central aquelas (atividades) que são capazes de transformar custos locais 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 requerem nem suportam uma localização central localizam-se fora da Área Central (CORRÊA, 1989, p. 40).

Deste modo, seu aparecimento deve-se às demandas espaciais do capitalismo concorrencial, para o qual a localização central representaria vitória de uma determinada iniciativa na luta pelo espaço mais lucrativo.

Para Corrêa (1989), constituem-se nas principais características deste setor, além da concentração de funções terciárias centrais, uma maior escala vertical em detrimento da horizontal, fato não verificado em Cananeia, onde inexistem edifícios com mais de três andares. Mesmo as construções antigas, dos séculos XVII e XVIII, recorrentes no palco deste estudo, não demonstram pavimentos múltiplos, como os sobrados e pequenos edifícios de três, quatro e até mesmo cinco andares, recorrentes em outras regiões históricas do país.

Os centros definem-se, também, ainda nas palavras do autor (CORRÊA, 1989), por uma limitada escala horizontal, uma vez que se verificam nesta área lotes horizontalmente restritos, dado o preço relativamente elevado do terreno. Verificou-se, em campo, que cada lote apresenta, no máximo, dez metros de testada; todos, ou quase todos, ocupados por funções comerciais e todos de fachadas exuberantemente coloridas, como é corriqueiro em construções coloniais, exibindo, junto a estas, cartazes e informes publicitários, fato gerador de uma paisagem densamente ocupada e peculiar, ao associar fatos do capitalismo contemporâneo a uma estrutura material preservada desde tempos históricos.

Como é particular a uma cidade turística de pequenas dimensões e de modo diverso ao colocado por Corrêa (1989), Cananeia apresenta, no setor central, intenso movimento de veículos e de pedestres tanto durante o período diurno quanto no noturno, pois se durante aquele buscam-se as lojas, cafés, restaurantes e o caminho ao terminal marítimo, durante a noite o público dirige-se ao centro à procura de serviços gastronômicos.

Localizam-se, também, em situação centralizada, ainda segundo Corrêa (1989), os terminais de transporte, os quais tendem a se aglomerar, aproximando-se uns aos outros a fim de reduzir os custos de transbordo, e atraindo para próximos de si atividades diretamente voltadas ao exterior da cidade, como o comércio atacadista, depósitos, escritórios e a indústria. No caso em estudo, dada as pequenas dimensões do núcleo e sua colocação na periferia de uma rede urbana, não se pode falar em concentração de terminais de transporte proximamente localizados. Percebeu-se, todavia, que o único ponto de transporte coletivo intermunicipal (Cananeia não oferece serviço de transporte urbano) de onde partem linhas rumo a Registro, com escala em Pariquera-Açu, localiza-se estrategicamente na conexão do setor central à principal via de acesso ao centro (*setor pericentral*), isto é, ao final da Avenida Independência e a menos de meio quilômetro do terminal a partir de onde partem os serviços de balsas às ilhas Comprida e do Cardoso. Ou seja, situa-se no ponto mais próximo tanto da entrada da cidade como do centro e do terminal marítimo, diante, ainda, do espaço livre onde periodicamente se realiza uma feira.

No setor central foi selecionado um percurso que totalizou 2230 metros, em que foram catalogados todos os estabelecimentos não residenciais, 80 no total, perfazendo uma densidade de 35,87 estabelecimentos não-residenciais por quilômetro percorrido.

No *setor central* foi efetuada observação do movimento de transeuntes junto à rua Silvino de Araújo, esquina com a rua Frederico Trudes da Veiga, entre às 17 h 20 min. e 17 h 40 min. do dia 11 de novembro de 2013 (segunda-feira). Para a classe *veículos automotores* foram contabilizados 126 passagens por hora; para a classe *ciclistas* foram 69 passagens por hora; e para a classe pedestres 114 passagens por hora, em um total de 309 passagens.

Setor Pericentral

Corrêa (1989) diz que o processo de centralização é, em si, dualista, sempre levando à discriminação de duas áreas: a central propriamente e a periférica do centro ou *zona de obsolescência*. As características deste setor pericentral são o uso semi-intensivo do solo, com atividades destinadas ao comércio atacadista, armazenagem e indústrias leves e presença de terrenos abandonados. As atividades pericentrais vinculam-se diretamente ao núcleo central e ao restante da cidade, intermediando ambas e beneficia-se da acessibilidade de uma posição centralizada. Em Cananeia pode-se verificar a existência, neste setor, de armazéns (alguns em operação, outros ociosos) destinados a funções portuárias, além de espaços vazios junto a avenida Luis Wilson Barbosa, desconectando o centro da região periférica “integrada”.

Uma segunda característica deste setor é, em contraste ao central, sua ampla escala horizontal, com atividades que ocupam edifícios baixos e horizontalmente extensos, conferindo amplitude à “periferia do centro”, fato possibilitado pelos preços inferiores dos lotes ali estabelecidos (CORRÊA, 1989).

O autor (CORRÊA, 1989) caracteriza, também, este setor como destinado ao uso residencial de baixo e médio-baixo estratos sociais, com residências populares e de classe média baixa. Verificou-se em campo que este setor responde, de fato, pela residência de uma população autóctone (em oposição à periferia integrada ocupada, principalmente, por residências de veraneio) e mais velha, frequentemente constituindo-se em aposentados dos serviços portuários e pescadores e trabalhadores ativos nas funções alocadas no setor central (especialmente voltadas ao turismo). Este setor contempla, por isso, em densidade sensivelmente inferior ao anterior, serviços de varejo (mercados, panificadoras, salões de beleza, serralherias, vidraçarias) destinadas ao atendimento desta população.

Corrêa (1989) também particulariza ao setor pericentral, no caso de cidades portuárias, a zona de cais, com suas atividades correlacionadas, desde armazéns e serviços atacadistas até um “subsetor mal-afamado de diversões”. Na especificidade de Cananeia, para a qual a atividade pesqueira é bastante

significativa (principalmente o cultivo de camarões, o qual respondia por 70% desta atividade na década de 1980, segundo dados da SUDELPA, 1987), ocorre ao longo à av. Prof. Besnardes (via junto ao Mar de Cananeia, que parte do centro rumo ao Morro São João) uma sequência de estabelecimentos atacadistas especializados em pescados, em que se observaram, sem interrupção, nove estabelecimentos adjacentes, além do Mercado Municipal de Cananeia, especializado em artigos e produtos de pesca.

Segundo Gervaise et. al. (1997 *apud* AMORIM FILHO, 2007) o setor pericentral concentra atividades menos valorizadas do que as centrais, as quais foram, por isso, excluídas deste. Assim, observou-se a existência, no “pericentro”, do Velório e Cemitério Municipais e da Delegacia de Polícia (os três situados ao final da rua Pero Lopes, esquina com a rua Dr. Paulo Gomes).

O percurso no setor pericentral contabilizou 1165 metros, em que foram catalogados 28 estabelecimentos não residenciais, perfazendo uma densidade de 24,03 estabelecimentos por quilômetro. Total consideravelmente inferior ao aferido no setor central, contudo ainda elevado se confrontado com os demais setores.

No *setor pericentral* a observação do fluxo foi realizada em frente ao Hotel Berro d'água, situado à esquina das ruas Jair de Melo Viana e Teo Rosa, das 11 h 20 min. às 11 h 40 min. do dia 12 de novembro de 2013 (terça-feira). Foram contabilizados 09 veículos automotores, 27 ciclistas e 12 pedestres a passarem no espaço de uma hora, em um total de 48 passagens por hora.

No interior do setor pericentral, e muitas vezes em áreas distantes do centro, inseridas em setores periféricos, junto às vias principais, nos principais cruzamentos e junto às praças desenvolvem-se significativas concentrações de equipamentos do setor terciário da economia, cuja função volta-se ao atendimento de bairros adjacentes e algumas vezes complementam o centro ao disponibilizar serviços a uma demanda exógena à própria cidade. São verdadeiros “enclaves centrais” fora do centro, constituindo, por isso, em *subcentros* (VILLAÇA, 2001).

O subcentro regional constitui-se em uma miniatura do núcleo central. Possui uma gama complexa de tipos de lojas e de serviços, incluindo uma enorme variedade de tipos, marcas e preços de produtos (CORRÊA, 1989, p. 51).

Em Cananeia verifica-se a ocorrência de um importante subcentro acompanhando toda a extensão da avenida Independência, acesso a partir da Rodovia SP-226 ao centro e terminal marítimo. Nesta via, que se configura como a de mais intenso movimento na área urbana, estão estrategicamente localizados dezenas de estabelecimentos comerciais orientados ao abastecimento da população de toda a cidade, da população flutuante de turistas que a visitam e dos distritos e pequenos aglomerados próximos. Configura-se, tal como o centro, em um setor de abastecimento regional, desmembrando-se das funções local e sublocal do pericentro e, por isso, classificando-se separadamente deste.

Além de grandes casas varejistas (supermercados), situam-se à Avenida Independência bancos, hotéis, restaurantes, cartórios, depósitos de materiais para construção, automecânicas, bicicletarias, tabelionatos, agropecuárias, dentre outros.

Em um percurso de 1020 metros pela avenida foram contabilizados 84 estabelecimentos não-residenciais, em uma densidade de 82,35 estabelecimentos por quilômetro, sem objeção, a maior densidade em toda a cidade de Cananeia, o que deve ser explicado por estar esta artéria associada ao grande corredor de serviços que lhe confere o caráter de subcentro.

Foi, também, realizada uma mensuração de fluxo junto ao *subcentro* da Avenida Independência e constatado, como seria de se esperar, que ali ocorre o maior tráfego de veículos e ciclistas, devido à canalização de pessoas que chegam e deixam a cidade e por concentrar grande variedade de estabelecimentos terciários. O tráfego de pedestres é, contudo, inferior ao do setor central, o que não surpreende se for considerada a extensão da avenida, seu distanciamento ao centro, sua destinação preferencial à circulação de automotores e sua posição de isolamento em meio aos mais tranquilos setores pericentral e periférico. O ponto de observação situou-se em frente ao Golfinho Plaza Hotel (av. Independência, 885) e a mensuração foi efetuada entre às 10 h 34 min. e às 10 h 54 min. do dia 12 de novembro de 2013 (terça-feira). Foram contabilizados 291 veículos automotores, 147 ciclistas e 30 pedestres a trafegarem defronte ao ponto de observação no intervalo de uma hora, em um total de 468 passagens.

Setores Periféricos

Os setores periféricos, mesmo em muitas pequenas cidades como Cananeia, dividem-se em grandes espaços: os residenciais e os não residenciais. Aqueles constituem-se nas casas individuais e unifamiliares, além de conjuntos de prédios de alojamentos coletivos (AMORIM FILHO, 2007). Os espaços não residenciais dividem-se, em Cananeia, nos *espaços industriais*, com unidades isoladas permeando as áreas residenciais (não há no município bairros ou distritos de uso exclusivamente industrial) e nas *novas implantações comerciais*, especialmente destinadas à vocação turística do município (função central), através de pousadas, restaurantes e imobiliárias e, por isso, situadas na chamada *periferia integrada*, apropriada pelas elites.

Se o processo de centralização em uma cidade aparece associado à sua gênese e ao início de seu desenvolvimento, a *descentralização* é historicamente mais recente e ocorre em razão de fatores, tais como a perspectiva de otimização dos lucros em áreas periféricas, em resposta às deseconomias que a zona central começa a apresentar, e o aparecimento de fatores de atração locacional naquelas áreas como: o aumento constante do preço da terra nas áreas centrais, impedindo certos setores de ali se manterem, dificuldade na obtenção de espaço, especialmente para o setor industrial, restrições legais à atuação de determinadas atividades no centro, e ausência ou perda de amenidades. (CORRÊA, 1989).

Por outro lado, a descentralização oferece amenidades e incentivos como abundância de terras não ocupadas a baixo preço e impostos, infraestrutura implantada pelo poder público na iniciativa de descentralizar e dinamizar o processo de expansão da cidade, e maior facilidade de transporte individual (CORRÊA, 1989).

A própria concorrência capitalista, segundo Corrêa (1989), favorece a descentralização, uma vez que a partir de determinado instante as empresas buscam fugir da extrema concentração comercial na zona central e, por isso, implantam filiais acessíveis à crescente população periférica. Em Cananéia, um estabelecimento comercial, a Casa de Variedades Xavier, mostrou-se especialmente suscetível a este processo ao, a partir da sede no centro, estabelecer filiais situadas em pontos estratégicos da área urbana, facilmente acessíveis à população pericentral e periférica, a qual, assim, não necessitaria deslocar-se até o centro.

Corrêa (1989) cita a aparente contradição de que as empresas anteriormente necessitavam, para enfrentar a concorrência, de uma localização central e aglomerada; agora, diante da expansão periférica, faz-se imprescindível a desconcentração. Com a maturação dos setores periféricos, as novas atividades já ao surgirem, podem beneficiar-se de um mercado suficientemente amplo para que desconsiderem o centro, ignorando-o e evitando suas desvantagens locais. Assim, atividades não turísticas, voltadas à satisfação de necessidades locais como panificadoras, igrejas, bares e mercearias subsistem em localizações preferencialmente periféricas.

Para o autor (CORRÊA, 1989) a transfiguração do capitalismo de sua fase concorrencial para a fase monopolista, na segunda metade do século XX, levou a uma inversão na lógica locacional das empresas, isto é, na primeira fase diversas empresas competiam entre si buscando uma localização central, enquanto na segunda fase a concentração da oferta em poucas empresas (centralização do capital) faz com que estas busquem uma localização descentralizada e monopolizem os mercados periféricos – descentralização espacial (vide o exemplo da Casa de Variedades Xavier).

Compreende o fenômeno de descentralização diversos tipos de seletividade: a seletividade por tipos de atividades promove a descentralização mais veloz de alguns nichos (pequeno comércio e indústria), enquanto outros resistem, dadas suas características funcionais, a uma situação centralizada (atividades de gestão e negócios voltados à vocação turística, no exemplo de Cananéia). A seletividade temporal faz com que algumas atividades descentralizem-se mais rapidamente, como os pequenos serviços e estabelecimentos comerciais (pequeno comércio, igrejas, automecânicas), buscando satisfazer às necessidades imediatas da crescente população periférica, enquanto outras atividades demoram mais para descentralizar-se (hotéis, restaurantes, médicos especializados), já que atendem a demandas menos frequentes e mais seletivas (CORRÊA, 1989).

Os setores periféricos descontínuos (morfologicamente dissociados do núcleo urbano principal) foram delimitados por Amorim Filho (2007) em duas tipologias no contexto das grandes e médias cidades: os *loteamentos integrados* e as *unidades mal organizadas*. Cananeia apresenta tão somente uma periferia que se expande continuamente a partir do centro (vilas afastadas não foram consideradas neste trabalho). Assim, optou-se pelo empréstimo e adaptação da terminologia aplicada à periferia descontínua ao setor periférico contínuo. Desta maneira ocorrem:

- A *zona periférica integrada*, com “populações geralmente bem integradas aos sistemas econômicos, sociais, de transportes e comunicações da cidade de que fazem parte” (AMORIM FILHO, 2007, p. 69);
- A *zona periférica mal integrada*, muitas vezes caracterizada por auto-construções, carência ou inadequação de infraestruturas urbanas e habitada por população recém chegada do campo ou de vilas próximas e empregada em atividades terciárias de baixa qualificação, muitas vezes informais.

A Periferia “Integrada”

Compõe-se esta zona dos bairros situados a nordeste da rua Francisco de A. Paiva (terceira paralela a leste da Avenida Independência) e acessíveis a partir do Centro pela Avenida Luís Wilson Barbosa.

Ali verifica-se uma estrutura urbana ainda repleta de grandes lotes vazios. Os lotes ocupados por residências apresentam construções de elevado padrão, frequentemente correspondendo a segundas residências ou casas de veraneio. Como se pôde observar, junto a um agrupamento de mansões na Avenida Luis W. Barbosa existe um heliporto em funcionamento, indicando o alto poder aquisitivo daquela população.

A quietude e a quase ausência de movimento nos logradouros (vias e praças) contrasta com o burburinho constante dos demais setores, confirmando a desocupação destes bairros em épocas extra-temporada. Outro fator explicativo a esta característica é o menor adensamento de construções em meio a grandes lotes vazios.

Junto às avenidas externas (Luís Wilson Barbosa e Pinta) os lotes particulares dividem espaço com hotéis e restaurantes de elevado padrão, indicando a descentralização destas atividades a regiões oferecedoras de maiores espaços e de amenidades ao público de veraneio, em contraste com o setor central, onde o maior adensamento possibilita empreendimentos que, independentemente do padrão, não podem ambicionar expressivo crescimento espacial. Assim, à medida que a atividade turística alcançava uma proporção de destaque no panorama econômico do município e novos empreendimentos buscaram aproveitá-lo, a alternativa espontânea foi a ocupação da zona periférica integrada, fato que, em

Cananeia, isenta-se de inconvenientes, dada a curta distância a ser vencida até o Centro. A externalidade positiva decorrente do maior espaço e a permanência da proximidade ao centro ocasionam a segregação dos serviços de hotelaria. Assim os estabelecimentos alocados nestes novos espaços tendem a atender uma demanda socioeconomicamente mais elevada, enquanto permanecem no centro estabelecimentos direcionados a uma demanda de menores possibilidades financeiras.

Em um percurso de 2662 metros foram catalogados 18 estabelecimentos não-residenciais, perfazendo uma densidade de 6,76 estabelecimentos por quilômetro. Rarefação que justifica o caráter exclusivamente residencial conferido a esta zona, localizando-se as poucas atividades de prestação de serviços junto às vias externas dos bairros que a compõem.

Foi realizada uma mensuração do fluxo para esta zona na Rua Vereador Sebastião da Luz junto à rotatória de acesso à cidade. Contabilizou-se a passagem de 63 veículos automotores, 24 ciclistas e 09 pedestres para um intervalo de uma hora, em um total de 96 unidades.

A Periferia “Mal Integrada”

De forma antagônica à zona anteriormente discutida, esta é constituída de um maior adensamento populacional em pequenos lotes com construções acanhadas e muitas vezes construídas pelos próprios moradores (auto-construção). Em oposição à periferia “integrada” esta zona é relativamente bem servida por estabelecimentos comerciais de pequena abrangência espacial, dado o caráter de permanência constante de sua população, tais como panificadoras, mercearias, bares e bicicletarias. É notável, inclusive, forte presença de templos religiosos, principalmente de vocação evangélica.

Corrêa (1989) aponta que a essas áreas (periféricas) são inerentes os pequenos agrupamentos de lojas especializadas em esquinas, as quais atendem às demandas muito frequentes dos que habitam os quarteirões imediatos. Existe solidariedade entre os comerciantes e os fregueses, ambos moradores do bairro e mutuamente conhecedores. A expansão das redes de supermercados na fase monopolista do capital impactam negativamente sobre estes aglomerados, atenuando-os e, muitas vezes, extinguindo-os.

Talvez o mesmo possa ter ocorrido em Cananeia, pois apesar de muito mais marcante do que na periferia integrada, o número de estabelecimentos comerciais mostra-se demasiadamente rarefeito para atender à demanda de tão populosa área, o que pode indicar que a proximidade da avenida Independência tenha inibido ou mesmo sufocado a dinâmica comercial destes bairros. É imprescindível considerar que a pequena dimensão do espaço urbano impossibilita considerável distanciamento aos eixos viários (notadamente da principal via, Independência), fazendo com que os estabelecimentos situados nestes logradouros exerçam sempre, em algum grau, atratividade sobre a

população, mesmo dentre aqueles que se deslocam a pé. Este fato inibe a proliferação de pequenos estabelecimentos no interior dos bairros.

Como é inerente ao setor periférico, esta zona ainda contém diversos lotes vazios. Outros lotes, não raro, mostram densidade construtiva baixa, em que a pequena residência divide espaço com hortas e terreiros destinados a animais domésticos.

A animação do espaço público é, nesta zona periférica, muito mais marcante do que na anterior, devido a sua ocupação por uma população permanente, geralmente migrante da zona rural ou de vilas próximas, e que se emprega em outros setores urbanos. Esta população satisfaz suas necessidades em estabelecimentos comerciais locais.

Em 2946 metros percorridos foram catalogados 24 estabelecimentos não-residenciais, o que confere uma densidade de 8,15 por quilômetro, muito baixa se confrontada com os setores central e pericentral.

A mensuração de fluxo foi efetuada na Estrada do Acaraú, esquina com a Avenida 06 e contabilizou-se a passagem de 21 veículos automotores, 12 ciclistas e 24 pedestres em um intervalo de uma hora, totalizando 57 unidades.

Setor Periurbano

Em Cananeia a auréola periurbana é claramente delimitada, contrariando o que seria previsto em uma pequena cidade, onde comumente

(...) a *zona periurbana* praticamente não existe (...) na medida em que desta (...) para os espaços rurais a passagem se dá praticamente sem transição, isto é, de maneira abrupta (AMORIM FILHO, 2007, p. 59).

Durante o trabalho de campo, no entanto, e mesmo antes, a partir da análise de imagens orbitais, verificou-se a ocorrência de loteamentos periurbanos, alguns dos quais com o arruamento traçado, mas ainda muito incipientemente ocupados por construções. Nestes loteamentos ruas em terra delimitam quarteirões ainda cobertos por mata natural eventualmente retirada para a instalação de casebres, os quais se apresentam como que ilhados em meio à densa floresta e distantes de qualquer vestígio da cidade propriamente. As próprias ruas, antes devidamente traçadas, foram relegadas ao abandono e tomadas pela vegetação estando, presentemente, sob a forma de estreitas trilhas em meio à mata.

Mesmo os trechos desprovidos de elementos urbanos devem ser classificados como pertencentes ao setor periurbano e excluídos da zona rural, pois já ocorrem ali os indícios de uma possível futura ocupação, com lotes apropriados em fase especulativa. Não há, entretanto, um método eficaz para se delimitarem os limites externos desta auréola, pois, como evidenciado, ela perde-se

gradativamente em meio ao solo ainda não explorado e ocupado por atividades urbanas, além de ser, em muitos casos, praticamente impossível penetrar até os seus limites e, quando possível, seria uma abstração simplista a determinação de onde a cidade termina e onde a zona rural começa.

A oeste da estrada de acesso à balsa para o continente (Itapitangui), porém, foi percorrido um trecho deste setor com maior adensamento de elementos urbanos, sem que, entretanto, se pudesse chegar a classificá-lo como periférico, pois a maioria dos lotes estão ainda preservados com a biota original ou são destinados à produção de hortifrutigranjeiros, enquanto algumas casas muito simples alinham-se a ruas em terra, bastante estreitas e mal conservadas, contudo servidas por iluminação pública.

Pelo que foi observado, as atividades não residenciais, no setor periurbano, quando ocorrem, são ainda muito incipientes, estando restrito a um templo de umbanda, a um depósito irregular de rejeitos orgânicos e materiais da construção civil e a um pequeno bar e mercearia.

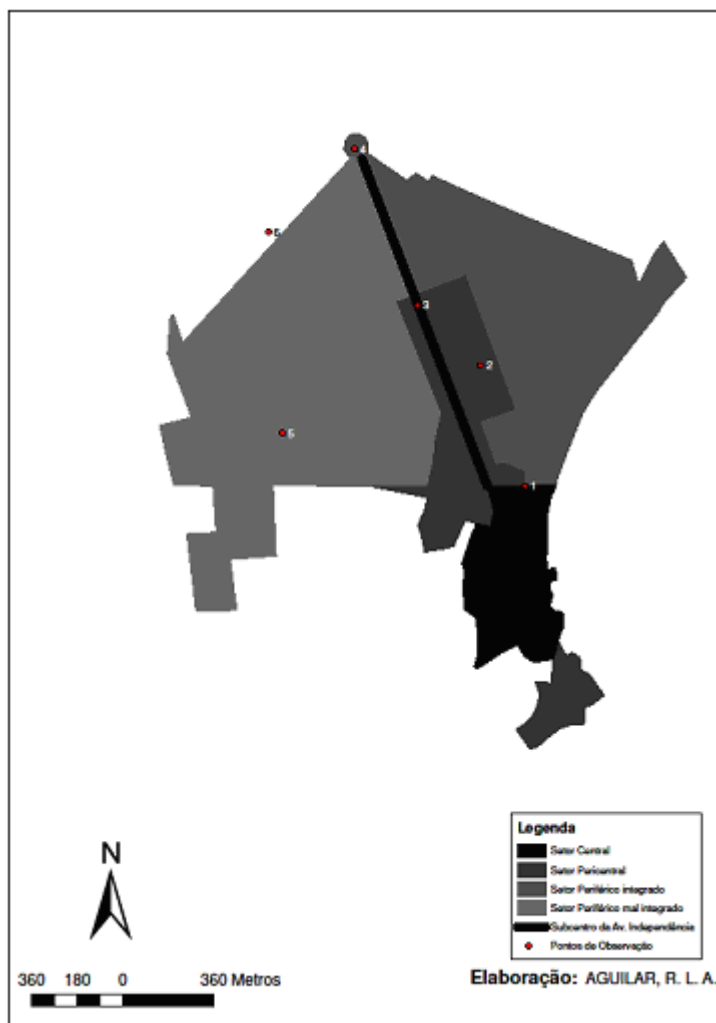
Em 617 metros percorridos foram catalogados apenas dois estabelecimentos, em uma densidade de 3,24 por quilômetro.

A mensuração do fluxo de transeuntes foi realizada junto à Mercearia do Ricardinho, rua Marechal Castelo Branco, aproximadamente cinquenta metros a norte da rua Vereador Sebastião da Luz, via demarcatória do aglomerado densamente urbanizado. Foi contabilizada a passagem de 03 veículos, 06 ciclistas e 09 pedestres em uma hora, em um fluxo total de 18 unidades por hora. Constitui-se este setor, sem objeção, em conformidade ao esperado, no de menor tráfego.

Esboço geocartográfico

Apresenta-se, a seguir, um esboço geocartográfico representando a distribuição dos setores morfológico-funcionais na área urbana de Cananeia, nos moldes propostos por Amorim Filho (2007), definindo os limites de cada setor, os pontos de observação do fluxo de transeuntes e os percursos efetivados através de cada um.

Figura. 03. Esboço Geocartográfico mostrando a distribuição e a área relativa de cada setor morfológico-funcional urbano de Cananeia, além dos pontos de observação e mensuração do fluxo de transeuntes.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

A aplicação da análise morfológico-funcional proposta por Corrêa (1989) e Amorim Filho (2007), com base nos pressupostos teóricos de Harris e Ullman (1945), mostrou-se adaptável ao caso da área urbana de um pequeno município ou centro local, considerando-se satisfatória a extensão e adaptação, a partir de análise de campo, de uma teorização pensada aos grandes nós da rede urbana.

Ressalva-se, contudo, que Cananéia mostrou-se particularmente didática por sua disposição urbana e que este trabalho ao ser aplicado a outros municípios pode apresentar singularidades que dificultem seu zoneamento pois, como afirma Amorim Filho (2007), as cidades pequenas, em geral, dispõem de uma conformação bastante simplificada, resumindo a área central a um aglomerado comercial junto a uma praça e o setor pericentral praticamente confunde-se ao

periférico, enquanto a auréola periurbana inexistente, sendo a transição da zona urbana para a rural verificada de forma abrupta.

Abstraindo-se a ordenação urbana singular de Cananéia, existe certo exagero na colocação de Amorim Filho (2007), pois o conceito de cidade, no entendimento dos autores e como já exposto, implica uma certa dinâmica decorrente do atendimento de determinadas funções que, inevitavelmente, a fragmentará (sem desarticulá-la) em setores morfológico-funcionais, independentemente das dimensões e do nível hierárquico do conjunto urbano na rede da qual participa.

Por fim, verificou-se a aplicação ao espaço urbano de Cananéia de todas as formulações teóricas discutidas, como as funções inerentes de cada setor e a tipologia comercial nestes prevaletentes, bem como sua apropriação por determinados estratos sociais.

REFERÊNCIAS

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. e SENA FILHO, Nelson. de. **A morfologia das cidades médias**. Goiânia: Ed. Vieira, 2007. 202 p.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline; CHABOT, Georges. **Tratado de Geografia Urbana**. Barcelona: Vicens-vives, 1970. 587 p.

CARTER, Harold. **The study of urban geography**. London: Edward Arnold, 1981. 434 p.

COELHO, Maurício Rizzato; VIDAL-TORRADO, Pablo; PEREZ, Xosé Luiz Otero;

MARTINS, Vanda Moreira; VÁZQUEZ, Felipe Macias. Fracionamento do alumínio por técnicas de dissoluções seletivas em espodossolos da planície costeira do estado de São Paulo. **Revista Brasileira de Ciências do Solo**, v. 34; n. 4, jul/ago, 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ed. Ática, 1989. 94 p.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990. 198 p.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, 1963. 462 p.

HARRIS, Chauncy; ULLMAN, Edward L. The nature of cities. **The Annals of the American Academy of Political and Social Science**, p. 7 – 17, 1945.

HOYT, Homer. The Pattern of Movement of Residential Rental Neighborhoods. In: FYFE, Nicholas R.; KENNY, Judith T. **The Urban geography reader**. New York: Routledge, 2005. P. 28 – 36.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**, 2010. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso em: 19 nov 2013.

_____. **Cidades**: São Paulo, Cananéia, 2013. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=350990&search=sao-paulo|cananeia>. Acesso em: 19 nov 2013.

PARK, Robert E.; BURGESS, Ernest, W.; MCKENZIE, Roderik Duncan. **The city**. Chicago: University of Chicago Press, 1984. 239 p.

PETRONE, Pasquale. **A baixada do Ribeira**: estudo da geografia humana. São Paulo: USP, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1966. 414 p.

SANTOS, Maria Silvia Carreiro Jorge. **Contribuição ao estudo geográfico das cidades pequenas do Estado de São Paulo**. 1988. Dissertação de mestrado (Mestrado em Organização do Espaço). 117 f. Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista. Rio Claro, 1988.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1979. 156 p.

SORRE, Maximilien. **El hombre en la Tierra**. Barcelona: Editorial Labor, 1967. 317 p.

SUPERINTENDÊNCIA PARA O DESENVOLVIMENTO DO LITORAL PAULISTA (SUDELPA). **Plano básico de desenvolvimento autossustentado para a região lagunar de Iguape e Cananéia**. São Paulo: SUDELPA, 1987. 69 p.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001. 373 p.

Contato com o autor: Ramon Lucato de Aguilar <rlucatoeaguilar@gmail.com>

Recebido em: 13/01/2016

Aprovado em: 23/05/2016