

APONTAMENTOS SOBRE A REESTRUTURAÇÃO URBANA, NOVAS CENTRALIDADES E A FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL NA CIDADE DE GUARULHOS - SP

Taís Souza da Cruz

Faculdade de Ciências e Tecnologia -
Universidade Estadual Paulista
(FCT/UNESP)

Pablo Muryllo de Oliveira

Faculdade de Ciências e Tecnologia -
Universidade Estadual Paulista
(FCT/UNESP)

RESUMO

O mundo contemporâneo passou por mudanças significativas tanto no âmbito econômico como nas relações sociais, culturais, territoriais e espaciais, por meio do processo de globalização, conjuntamente com o desenvolvimento do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 2006). Tais mudanças, ocasionaram reestruturação urbana e da cidade, proporcionando o surgimento de novas centralidades, contribuindo para redefinição da lógica centro-periferia para uma lógica fragmentária. Nesse sentido, verificou-se, por meio da implantação do aeroporto internacional, algumas características e particularidades desses processos na cidade de Guarulhos. Em vista disso, o artigo tem como principal intenção, trazer uma reflexão e considerações de indícios sobre a passagem de uma lógica socioespacial fragmentária na cidade de Guarulhos. Situado na parte norte/nordeste da área metropolitana de São Paulo, por meio do surgimento de novas centralidades, sobretudo, originadas a partir da implementação do aeroporto internacional, que provocou uma reestruturação urbana e da cidade. A análise fundamenta-se em leituras e debates desenvolvidos na disciplina Urbanização e Produção do Espaço, no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT-UNESP, campus Presidente Prudente-SP em articulação, principalmente, com a dissertação de mestrado “A transformação da estrutura urbana na cidade de Guarulhos e a constituição de uma nova centralidade no bairro do Pimentas”, de Santos (2017)

Palavras-chave: Reestruturação; Centralidades; Fragmentação Socioespacial; Guarulhos

NOTES ON URBAN RESTRUCTURING, NEW CENTRALITIES, AND SOCIO-SPATIAL FRAGMENTATION IN THE CITY OF GUARULHOS/SP

ABSTRACT

The contemporary world has undergone significant changes in the economic sphere as well as in social, cultural, territorial, and spatial relations, driven by the process



of globalization together with the development of the technical-scientific-informational milieu (Santos, 2006). These changes have led to processes of urban and city restructuring, fostering the emergence of new centralities and contributing to the redefinition of the center-periphery logic toward a fragmented spatial logic. In this sense, the implementation of the international airport has revealed important characteristics and particularities of these processes in the city of Guarulhos. In light of this, the main objective of this article is to present reflections and point out evidence of the shift toward a fragmented socio-spatial logic in the city of Guarulhos. Located in the northern/northeastern part of the São Paulo Metropolitan Area, through the emergence of new centralities—especially those originating from the implementation of the international airport, which triggered processes of urban and city restructuring. The analysis is based on readings and debates developed in the course Urbanization and the Production of Space, within the Graduate Program in Geography at FCT-UNESP, Presidente Prudente campus (SP), in articulation mainly with the master's thesis “The Transformation of the Urban Structure in the City of Guarulhos and the Constitution of a New Centrality in the Pimentas Neighborhood”, by Santos (2017).

Keywords: Restructuring; Centralities; Socio-spatial Fragmentation; Guarulhos

NOTAS SOBRE REESTRUCTURACIÓN URBANA, NUEVAS CENTRALIDADES Y FRAGMENTACIÓN SOCIOESPACIAL EN LA CIUDAD DE GUARULHOS - SP

RESUMEN

El mundo contemporáneo ha experimentado cambios significativos tanto en el ámbito económico como en las relaciones sociales, culturales, territoriales y espaciales, impulsados por el proceso de globalización y por el desarrollo del medio técnico-científico-informacional (Santos, 2006). Estos cambios han generado procesos de reestructuración urbana y de la ciudad, favoreciendo el surgimiento de nuevas centralidades y contribuyendo a la redefinición de la lógica centro-periferia hacia una lógica fragmentaria. En este sentido, es posible identificar, a partir de la implantación del Aeropuerto Internacional, algunas características y particularidades de estos procesos en la ciudad de Guarulhos. Ante ello, el artículo tiene como principal objetivo presentar reflexiones y señalar indicios del paso hacia una lógica socioespacial fragmentaria en la ciudad de Guarulhos. Ubicada en el sector norte/noreste del área metropolitana de São Paulo, a partir del surgimiento de nuevas centralidades, especialmente aquellas originadas con la implementación del aeropuerto internacional, que desencadenó una reestructuración urbana y de la ciudad. El análisis se fundamenta en lecturas y debates desarrollados en la asignatura Urbanización y Producción del Espacio, en el ámbito del Programa de Posgrado en Geografía de la FCT-UNESP, campus Presidente Prudente-SP, en articulación, principalmente, con la disertación de maestría “La transformación de la estructura urbana en la ciudad de Guarulhos y la constitución de una nueva centralidad en el barrio de Pimentas”, de Santos (2017).

Palabras clave: Reestructuración; Centralidades; Fragmentación socioespacial; Guarulhos

INTRODUÇÃO

O mundo atual, dominado pelo sistema capitalista de produção, que tem a globalização como sua espinha dorsal (Santos, 2013), experimentou transformações notáveis, não somente no contexto econômico, mas também nas interações culturais, sociais, territoriais e espaciais. A globalização, caracterizada por um processo que se impõe de maneira vertical, propicia a homogeneização dos espaços; contudo, paradoxalmente, está associada as dinâmicas de



diferenciação e fragmentação socioespacial (Sposito e Góes, 2013). Deste modo, intensificam-se e se ampliam as desigualdades sociais e espaciais, sobretudo, entre e nas cidades. Essas modificações, apesar de seu caráter abrangente, ocorrem de acordo com particularidades que precisam ser consideradas nas investigações acerca das cidades brasileiras, as quais, profundamente associadas aos processos históricos de urbanização da América Latina, têm manifestado e experimentado tais transformações de maneira intensa, e merecem o estudo de suas singularidades (Cruz, 2024).

Essas transformações tiveram rebatimento na redefinição dos conteúdos e das formas de produção do espaço urbano capitalista, orientadas pela conformação de setores residenciais segregados e autosegregados, com a produção de novas formas de consumo, contribuindo para o surgimento de novas centralidades (Sposito e Góes, 2013). Sendo elas produto, reflexo e condicionante das relações sociais e espaciais, considerando-se o espaço urbano como produto social da sociedade capitalista (Corrêa, 1989; Carlos, 2007).

Nesse sentido, a partir dos estudos realizados no âmbito do Projeto Temático FragUrb¹, das discussões e reflexões desenvolvidas na disciplina Urbanização e Produção do Espaço², bem como do diálogo com artigos, dissertações e teses sobre a cidade de Guarulhos³, este artigo busca provocar breves reflexões e apontar indícios da passagem de uma lógica centro-periferia para uma lógica fragmentária na cidade de Guarulhos (SP). Tal processo é analisado a partir do surgimento de novas centralidades, especialmente no período posterior há década de 1980, marcado pela implantação do Aeroporto Internacional de Guarulhos, que desencadeou importantes transformações na estrutura urbana e na dinâmica da cidade.

Com base nesse percurso, os procedimentos metodológicos adotados na construção deste artigo fundamentam-se em leituras e reflexões de bibliografias que discutem a fragmentação socioespacial (Sposito, 2020; Legroux, 2021; Morcuende, 2021), as noções de centro e centralidade (Whitacker, 2003; 2010; 2017), as estruturas mono, poli e multicentrais (Sposito, 2010), bem como a reestruturação urbana e da cidade (Soja, 1983; Sposito, 2007; 2010). Sem perder de vista, os ditames da Globalização (Santos, 2013) e da Urbanização Planetária (Brenner, 2014; Brenner, 2018).

Para isso, optamos por dividir o artigo em três partes que nortearam o debate: A primeira, tratará, brevemente, sobre a reestruturação do urbano e da cidade. Esta parte tem a intenção de mostrar ao leitor que as novas centralidades e a mudança da lógica centro-periferia para uma lógica fragmentária têm relação com a reestruturação do urbano e da cidade, que podem ser percebidas em Guarulhos. A segunda parte é composta pelo debate sobre as novas centralidades, atrelada ao processo da lógica socioespacial fragmentária. E por fim, destrinchamos os processos históricos, sociais e da formação espacial da cidade de Guarulhos,

¹ Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira: Escalas, Vetores, Ritmos, Formas e Conteúdos (Processo FAPESP: 18/07701-8)

² Disciplina oferecida pelo Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Presidente Prudente.

³ Destacamos a dissertação de mestrado “A transformação da estrutura urbana na cidade de Guarulhos e a constituição de uma nova centralidade no bairro do Pimentas”, de Santos (2017).



apontando importantes e relevante processos — reestruturação, centralidade, lógica fragmentária — na/da cidade.

REESTRUTURAÇÃO DO URBANO E DA CIDADE

Diante das mudanças de paradigmas ocorridas, em meados da década de 1970, marcados pelas transformações do modelo de produção do sistema capitalista, passando de uma produção fordista para uma lógica de acumulação flexível do capital. Coincidindo, também nesse mesmo período, com a intensificação do processo de globalização e o desenvolvimento do meio técnico-científico-informacional (Santos, 2006). Essas transformações ocasionaram profundas mudanças na estrutura política, social e, sobretudo, produtiva das cidades, como menciona Sposito e Sposito (2012, p.3) “o que observamos são novas bases sobre as quais a produção, sob o capitalismo, desenvolve-se, associada fortemente a mudanças urbanas, justificando o reconhecimento de rupturas em relação a dinâmicas anteriores (...)”.

A ideia de “rupturas” expressa na citação anterior de Sposito e Sposito (2012), nos revela uma concepção de descontinuidade no movimento engendrados, resultantes em modificações do modo de vida social, econômico e político de uma ordem e de uma configuração já pré-estabelecida (Soja, 1993)

Evoca, pois, uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstruções, de desconstrução e de tentativas de reconstituição, provenientes de algumas tendências ou perturbações nos sistemas de ações e de pensamentos aceitos. A antiga ordem está suficientemente esgarçada para impedir os remendos adaptativos convencionais e exigir, em vez deles, uma expressiva mudança estrutural (Soja, 1993, p.193)

As palavras desmoronamentos, reconstruções, desconstruções e as tentativas de reconstituição, presentes na citação de Soja (1993), nos remete a um sentido de que a reestruturação é um processo em curso, que modificam e incorporam novas formas, alterando e ressignificando, também, as suas funções e papéis, e, interfere na organização de uma estrutura de relações sociais, econômicas e espaciais (Luquez, 2016). Deste modo, a reestruturação não pode ser compreendida como um processo automático, que suas transformações e resultados se darão da mesma maneira em todos os espaços, pelo contrário, “deve ser considerada originária e reativa a graves choques nas situações e práticas sociais preexistente, e desencadeadora de uma intensificação de lutas competitivas pelo controle das forças que configuram a vida material” (Santos, 2008, p. 2)

A nova fase do modo de produção capitalista, a acumulação flexível⁴, tem como principal aspecto a passagem para uma lógica financeira em detrimento da lógica industrial. Isso quer dizer que, passaram-se a realizar análises sobre os padrões de consumo da sociedade, permitindo que a produção seja mais segmentada e determinada a cada instante pelas demandas solváveis do mercado. Esse processo resultou na imediata substituição de produtos e o aumento do investimento nas estratégias de marketing. Além disso, as relações das empresas com os territórios também se alteraram, passando de uma relação concreta para uma mais fluida, onde

⁴ Também conhecido como Toyotismo. Foi um processo que se iniciou em meados da década de 1970, no Japão, mais especificamente na indústria automobilística. Deste fato, originou o termo Toyotismo que se refere a empresa Toyota.



os investimentos oscilam mais territorialmente. Sendo assim, as empresas estão mais focadas em realizar negociações de ações de empresas já implantadas que possuem grande parte do mercado consumidor. Isso tudo, aliada ao avanço e modernização dos meios de comunicação e transporte, que possibilitou que o aparato produtivo se “vascularizasse”, por meio das redes, pelos territórios em âmbito global. Aliados aos incentivos fiscais que os países, estados e municípios oferecerem para que uma empresa se instale em seus domínios, o processo de terceirização de parte (ou toda) a produção e, não menos importante, a busca por mão de obra barata e mercado consumidor (Whitacker, 2003, p. 33).

Essas mudanças não ocorreram linearmente, com isso, verificamos uma complexa coexistência de elementos do sistema fordista e, ao mesmo tempo, de características de produção do regime de acumulação flexível, principalmente, em países de industrialização tardia. Todo esse processo de transformação econômica e produtiva do sistema capitalista, denominamos de reestruturação econômica e/ou produtiva. Essas mudanças impactaram fortemente o modo o qual se produziam as mercadorias, além do fato, de termos novas profissões que tinham um caráter exclusivo de administração, sejam de pessoas, da produção, dos estoques, das vendas, do marketing, etc. (Soja, 1933; Whitacker, 2003, 2010).

Além das mudanças econômicas e produtivas do sistema capitalista, o processo de urbanização, também, sofreu significativas transformações, resultando na alteração dos papéis e funções desempenhadas pelas cidades perante a rede urbana, bem como na estruturação intraurbana da cidade. Destarte, a reestruturação econômica e/ou produtiva “implica em novas espacialidades e territorialidades, tanto quanto estas depende” (Whitacker, 2010, p. 5), dessa maneira, ocasionando modificações no processo de urbanização.

Compreendendo a produção do espaço como processo constituinte e constituído da produção social e, portanto, econômica, a reestruturação é, ao mesmo tempo em que possui, uma dimensão espacial. Assim, a reestruturação econômica, as mudanças profundas e pontuais na maneira como se organiza e reorganiza a produção (mais uma vez, em seu sentido mais amplo) hegemônica, é acompanhada por uma reestruturação do espaço. A reestruturação do espaço engloba os espaços de produção (agora em um sentido mais restrito), os espaços de consumo e circulação, tanto quanto os espaços da reprodução. Há, assim, relação entre a reestruturação econômica e a reestruturação que se opera nos espaços intraurbanos e interurbanos. Estabelece-se distinção entre a reestruturação do espaço que se observa na escala da cidade e aquela que se observa na escala da rede urbana (Whitacker, 2010, p. 5).

Segundo Whitacker (2003, p. 61), “a cidade é a cristalização da urbanização e essa, enquanto processo, não é definida, *in fine*, mas se articula à produção ampla e restrita”. Sendo assim, o processo de reestruturação econômica quanto produtiva, estabeleceu novas relações tempo-espaço, não só apenas no interurbano, mas também, no intraurbano das metrópoles, cidades médias e pequenas. A metrópole, como gerenciadora do regime de acumulação flexível, concentrou o poder de decisão sobre o poder político, econômico e financeiro. E as cidades médias e pequenas “assumiram papéis importantes no processo, o que acarretou também na modificação de sua estrutura urbana, redefinindo os usos do solo urbano, a lógica das centralidades e as relações tempo-espaço nessas cidades” (Sposito, 1991; Montessoro, 1999; Whitacker, 2003; Sposito, 2004; e Silva, 2006 apud Santos, 2008, p. 3).



Sposito (2004) ao analisar as mudanças ocorridas no espaço intraurbano e interurbano das cidades, sobretudo em cidades médias nas últimas décadas, qualificou esse processo de reestruturação urbana e reestruturação da cidade.

A reestruturação urbana tem relação direta com urbanização e precisa ser compreendida a partir do conjunto de cidades e das relações entre elas, sem o que não se evidencia a redefinição da divisão interurbana do trabalho. A reestruturação da cidade é apreendida mais pelas relações entre as partes da cidade, e pode ser aplicada esta noção toda vez que ocorrem transformações profundas na lógica que orienta a organização dos usos de solo e as articulações entre eles” (Sposito, 2013, p.141 apud Luquez, 2016, p. 9)

Essas mudanças não estão apenas presentes na estrutura urbana da cidade, mas também, na “teia de relações tecidas no espaço, que, paulatinamente, redefine a trama citadina” (Santos, 2008, p. 4). De acordo com Sposito (2004) o termo reestruturação deve ser empregado apenas nos períodos em que as transformações ocorrem de maneira mais amplas e intensas, e reorientam a estruturação urbana e das cidades. A reestruturação urbana e da cidade, nesse sentido, ocasionou a modificação de uma lógica preestabelecida nas cidades, centro-periferia, nesse caso, marcada por apenas um centro, para uma lógica fragmentária, proporcionado, sobretudo, pelos surgimentos de novas centralidades, tema para a próxima seção deste texto.

NOVAS CENTRALIDADES E A PASSAGEM DA LÓGICA CENTRO-PERIFERIA PARA UMA LÓGICA FRAGMENTÁRIA

Antes de iniciarmos o debate sobre o surgimento de novas centralidades e de como isso, contribuiu para a passagem de uma lógica centro-periferia para uma lógica fragmentária, precisamos fazer, brevemente, uma distinção entre centro(s) e centralidade(s). Nesse ínterim, partimos da perspectiva de que a produção do espaço contemporâneo necessita de novos elementos teóricos-metodológicos para a sua apreensão. Ou seja, as noções de centro, centralidade e periferia tem de ser pensadas e repensadas a partir da complexidade posta pelo processo de Globalização e da urbanização planetária em curso (Santos, 2013; Brenner, 2014; 2018; Lefebvre, 2000), que pode ser vislumbrado a partir da Fragmentação socioespacial (Sposito e Sposito, 2020; Prévôt-Schapira, 2000; Legroux, 2021; Morcuende, 2021).

Nesse sentido, nosso entendimento desses conceitos vai além da cidade, contemplada pela articulação entre as múltiplas escalas geográficas e os “níveis urbanos” (Lefebvre, 2001; 2002; 2013). Os centros, as centralidades e as periferias, nesse contexto, devem ser analisadas a partir da relação entre a dominação e dependência conforme os diferentes “níveis urbanos” e as múltiplas escalas que as compõem hierarquicamente. Para exemplificarmos isso, utilizaremos a cidade que é objeto de estudo deste artigo. Guarulhos deve ser analisada como uma cidade central no sistema urbano brasileiro e latino-americano, por estar inserida na principal metrópole do país e da América latina. Ao mesmo tempo, sua formação histórica remete a sua subordinação a São Paulo, sendo uma periferia nesses termos. Contudo, a metrópole de São Paulo é localizada em um país em desenvolvimento. Ou seja, o Brasil e a metrópole de São Paulo é posicionada hierarquicamente, no âmbito global, na periferia do capitalismo contemporâneo. Nesses termos, a centralidade exercida por Guarulhos tem que ser



relativizada conforme o nível e a escala de análise que o pesquisador irá adotar, sem perder de vista, a complexidade dessas relações (Silva, 2025).

Contudo, neste artigo, nos debruçaremos no estudo, descrição e análise do espaço intraurbano de Guarulhos. Desta maneira, utilizaremos um conjunto de autores(as) que nos auxiliam nessa difícil tarefa, tendo em vista, a complexidade da produção do espaço urbano que expusemos anteriormente.

Dito isso, compreendemos que, o centro é tido como uma forma espacial, e é onde estão concentradas as atividades relacionadas aos comércios, serviços, lazer, produtivas e administrativos, além da presença de “terminais de transporte inter-regionais e intraurbanos” (Corrêa, 1989, p.38), conferindo-lhe como um nódulo da rede viária urbana, sendo assim, a área com maior acessibilidade da cidade. É por esse motivo que, o centro da cidade tornou-se um local importante onde acontecem encontros e contatos pessoais com os diferentes, dessa forma, “o centro é, pois, o espaço de excelência e a expressão dessa concentração; ele é o ponto de integração geográfica, econômica e social (Sposito, 2010, p. 201).

Sendo assim, segundo Whitacker (2017, p.149) o centro ao se constituir como uma forma espacial, podem manifestar diferentes conteúdos, dependendo da dimensão, seu nível e abrangência escalar por isso, que “os fluxos que para lá se dirigem e de lá partem não são apenas traduzidos nos deslocamentos de pessoas e veículos; são também os movimentos materiais e imateriais que conferem ao centro da cidade uma dimensão preponderante”. Esses fluxos expressam a centralidade, entendida como um “processo dinâmico que atua na organização socioespacial do urbano” (Silva; Teixeira e Sposito, 2021, p.3). Ou seja, os centros são dotados de significados, tanto no que diz respeito as lógicas econômicas e de mobilidade, como em aspectos mais subjetivos, tais quais as dimensões simbólicas que cada uma detém (Corrêa, 2009; Whitacker, 2003, 2010, 2017).

Por conseguinte, a cidade tem que ser vista como um centro por excelência. Ou seja, uma Localidade Central nos termos proposto por Christaller (1966[1933]). Deste modo, o centro pode (e deve) ser analisada por meio de, no mínimo, duas escalas: a intraurbana e a interurbana. Assim como, sua capacidade de atração e dispersão de fluxos de todos os tipos, a partir da complexidade de seus papéis e funções urbanas. De todo modo, a articulação do centro e a centralidade é dialética, complexificando e ressignificando o processo de urbanização contemporâneo.

Segundo Silva; Teixeira e Sposito (2021) as centralidades produzem três principais características e efeitos no espaço urbano: i) por meio da difusão e atração, a centralidade consegue estimular fluxos em locais que concentram poderes, símbolos e atividades; ii) A atração e a difusão desses fluxos geram movimentos e deslocamentos, e para isso, é necessária uma infraestrutura que permita acessibilidade as atividades que estão sendo ofertados naquele determinado local; e iii) A centralidade formam práticas espaciais, devido ao movimento que os cidadãos fazem em busca de acessar alguma atividade, trabalho, lazer, etc.

Anteriormente ao processo de globalização, da disseminação dos meios de transportes individuais, de novas tecnologias de comunicação e da intensa urbanização que gerou o incremento da população, expansão e dispersão do tecido urbano, as cidades se caracterizavam pela presença de um único centro, isto é, pautada numa estrutura monocêntrica. A partir dessas



mudanças, as cidades passaram a um padrão multi(poli)cêntrica. A multicentralidade diz respeito ao surgimento de subcentro e eixos de comércios e serviços localizados fora do centro tradicional, nesse caso, nas periferias da cidade e em área pericentrais, enfraquecendo a importância do centro principal. Já policentralidade expressa “dinâmicas contemporâneas de constituição de grandes superfícies de consumo que concorrem diretamente como o centro principal, e atraem fluxos da escala intraurbana e interurbana” (Silva; Teixeira e Sposito, 2021, p.4), com o surgimento, sobretudo de hipermercados, *shopping centers* e centros especializados de grande porte. Sendo assim, devido à oferta de bens e serviços diferentes (Sposito e Góes, 2013).

O surgimento de novas centralidades determinadas, principalmente, pelos tipos de serviços ofertados e a condição socioeconômica dos seus frequentadores, contribuem para a reorganização e a complexificação das relações sociais e práticas espaciais nas cidades em múltiplas escalas. Em vista disso, essas novas áreas de concentração de comércios e serviços estão associadas aos processos de reestruturação urbana e das cidades (Sposito, 2007). Esses processos compõem a fase atual do capitalismo, produzindo mudanças significativas no espaço urbano, que implicaram na transformação de uma cidade traçada por uma lógica centro-periferia para uma cidade com características socioespaciais fragmentárias (Legroux, 2021).

A Fragmentação é um termo polissêmico, por representar diferentes conteúdos, seja no âmbito do senso comum ou no campo teórico-conceitual, além de conter uma perspectiva multidimensional e multiescalar (Sposito e Sposito, 2020). O debate sobre fragmentação fica mais evidente, a partir das décadas de 1980, sobretudo, nas metrópoles, e é decorrente de dois processos mais gerais, ocorridos neste mesmo período: “i) “a fase crítica”, no qual a sociedade industrial deu lugar à “sociedade urbana” (Lefebvre, 1970); ii) e a “fase atual do capitalismo” que implica no acirramento do neoliberalismo e na difusão e fixação dos valores do mercado na sociedade (Prévôt-Schapira, 2001)” (Legroux, 2021, p. 236).

Prévôt-Schapira (2001), com a intenção de entender a fragmentação socioespacial em realidades urbanas latino-americanas, aponta que:

Sem dúvida, o termo fragmentação deve ser abordado com distância crítica suficiente e cuidado com projeções excessivamente simplistas do espacial para o social. O importante nesta definição é que ela destaca a complexidade das mudanças ocorridas na grande cidade latino-americana, e a ideia é que uma sociedade em um arquipélago produz um entrelaçamento de diferentes espaços e dá maior visibilidade às diferenças, retiradas e comunitarismos de todos os tipos, o que põe em perigo as formas passadas de urbanização amplamente construídas sobre a existência de um espaço público. Voltando aos termos de F. Navez-Bouchanine (2001), “A noção expressa uma dissociação social das partes em relação a um todo urbano, uma ruptura que pode atingir a autonomia total, uma fragmentação da sociedade urbana como unidade e sua substituição por uma série de territórios marcadamente identitários”. (Prévôt-Schapira, 2001, p. 40). (Tradução nossa).

A autora associa a noção de fragmentação por meio de três campos de pesquisa: i) a espacial “desconexão física, descontinuidades morfológicas”; ii) a social “retirada comunitária, lógicas exclusivas” e; iii) no campo político “dispersão de atores e autonomização de dispositivos de gestão e regulação urbana” (Prévôt-Schapira, 2001, p. 34 e 35).



Sposito e Góes (2013) compreende que, a fragmentação é um “processo posterior, historicamente, ao de segregação, tanto quanto mais complexo no que toca suas condicionantes e dinâmicas”. Porém, não é um processo restrito ao âmbito residencial, e outros elementos se somam, como “a existência da policentralidade e a conformação de territórios descontínuos, gerando morfologias menos integradas territorialmente” (Sposito e Góes, 2013, p.299). Sendo assim

[...] a fragmentação vai além da separação física e social, para insistir em dinâmicas que intensificam as rupturas e a relativa incomunicabilidade entre diferentes pedaços cada vez mais desconexos e diferenciados. Ela expressa i) um acirramento dos processos de segregação e diferenciação dos e nos diferentes espaços urbanos, em termos de classes sociais e de funções atribuídas a estes (trabalho, lazer, moradia, etc.), e ii) formas e conteúdos urbanos socioespaciais cada vez mais complexos, com ênfase nas rupturas e separações (Legroux, 2021, p.238).

Além disso, Morcuende (2021) em seu texto “Por trás das origens da fragmentação socioespacial”, nos mostra que a fragmentação socioespacial está atrelada a três movimentos: i) separação; ii) contradição e iii) homogeneização. Fragmentação como separação diz respeito a ideia de compartimentação, isto é, a separação entre um “espaço total e os sujeitos-social e individual” (Morcuende, 2021, p. 5). Já o movimento de contradição, remete às rupturas da vida social, com “ataques à reprodução social que o capitalismo em crise traz, outorgando novos conteúdos à desigualdade” (Morcuende, 2021, p. 9). E por último, a fragmentação como homogeneização, trata-se de um movimento em que, por meio do processo de urbanização, remodela-se e modificam-se os diferentes modos de vida e “superando as diferenciações tradicionais, e especializando o território todo, sem exceção” (Morcuende, 2021, p. 9).

Esses movimentos, segundo o autor, são resultados do momento diferencial, isto é, “afirmar que a fragmentação socioespacial media essas relações é afirmar que ela toma forma ao longo desse momento, gerando processos de destruição e criação de modos de vida” (Morcuende, 2021, p. 2). Em vista disso, os novos modos de vidas, constituídas a partir da “redefinição da lógica de (re) estruturação das cidades que se articula a mudanças nos papéis exercidos por elas, como parte da reestruturação urbana em curso” (Sposito e Góes, 2013, p. 300), acarretaram o aparecimento de novos locais de consumo de bens e serviços mais segmentados, seja pela facilidade dos novos modelos de mobilidade e acessibilidade (Sposito e Góes, 2013), com a introdução do automóvel particular, ou pela falta de imobilidade na cidade. Possibilitando, assim, o surgimento de novas centralidades e condicionando as práticas espaciais e o cotidiano urbano das cidades, sendo marcada, cada vez mais, por uma lógica fragmentária.

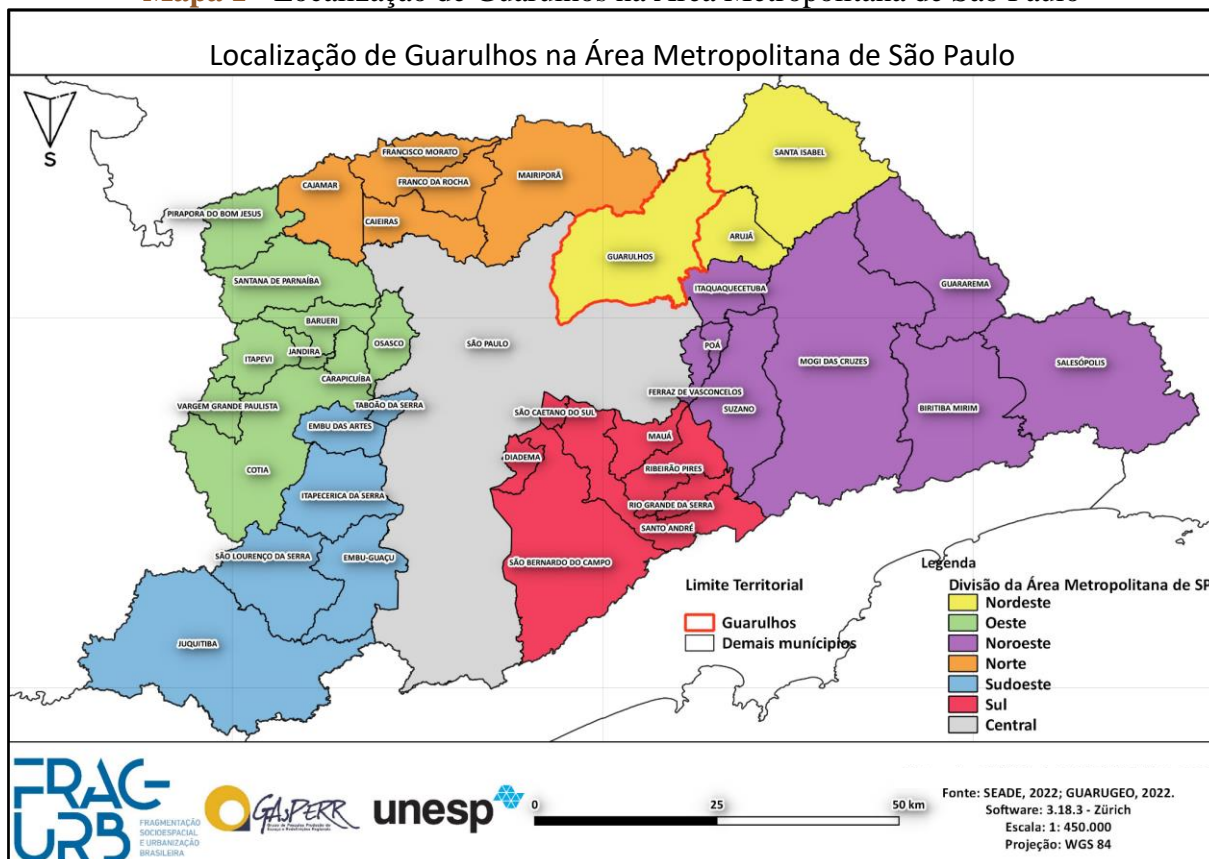
Esses processos estão em curso nas cidades brasileiras, dessa forma podem ser também observados na cidade de Guarulhos, com a identificação de algumas características particulares que fazem parte do histórico e da formação social e espacial de Guarulhos que podem contribuir para se iniciar uma reflexão desses processos nesta cidade, como veremos adiante.



REESTRUTURAÇÃO E NOVAS CENTRALIDADES NA CIDADE DE GUARULHOS-SÃO PAULO.

A cidade de Guarulhos possui 1.291.784 de habitantes, segundo o último Censo Demográfico, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2022, considerado o segundo município mais populoso de todo Estado de São Paulo, ficando atrás apenas da cidade de São Paulo com 11.451.245 habitantes (IBGE, 2022). Guarulhos está situada na porção nordeste da área metropolitana de São Paulo.

Mapa 1 - Localização de Guarulhos na Área Metropolitana de São Paulo



Elaboração: Os autores, 2022.

A sua origem se deu sob influência de São Paulo, nesse caso, com criação do aldeamento indígena Capela Nossa Senhora da Conceição dos Guarulhos, com a intenção de defender a recém-formada Vila de São Paulo de Piratininga dos ataques franceses. Após passar de vila à condição de cidade, em 19 de dezembro de 1906, Guarulhos caracterizava-se como um dos “subúrbios paulistas que desenvolvia atividade agrícola em favor do abastecimento da cidade de São Paulo” (Gama, 2009, p. 41). Em vista disso, a expansão urbana de Guarulhos, bem como a industrial, sempre esteve interligada com os processos que ocorriam em São Paulo, que passou a desempenhar outros atributos, além de atividades agrícolas.

Nesse sentido, Santos (2017) aponta três principais acontecimentos, que contribuíram para a expansão urbana e, posteriormente, para expansão industrial de Guarulhos: i) Por meio da principal via de ligação entre Guarulhos e a cidade de São Paulo, antiga estrada da



Conceição, hoje conhecida como av. Guarulhos; ii) A implantação do trem ramal da Cantareira que (re)orientou a expansão urbana da cidade em direção às estações ferroviárias, em 1915; e iii) A rodovia Presidente Dutra, em 1951.

No que se refere à primeira fase da expansão urbana de Guarulhos, Langenbuch (1971 apud Santos, 2017, p. 38) revela-nos que, “era intenso o trânsito de carregamentos e insumos que percorriam as estradas e caminhos entre os arredores paulistas e o centro da cidade”, com isso, o centro de Guarulhos passou a receber mais investimentos, sobretudo aquelas áreas cortadas pela Av. Guarulhos, por se tratar de uma principal via de interligação com a capital, proporcionando a expansão urbana na direção sudoeste do município.

A estreita vinculação de Guarulhos com São Paulo condicionou seu desenvolvimento ao da Capital, gerando sistemas de vida dependentes e interligados a São Paulo. Inicialmente, esta vinculação se exerceu através a atual Av. Guarulhos com o bairro da Penha, o qual representava o centro de atrações da população de Guarulhos, surgindo, desta maneira, os bairros situados ao longo desta ligação” (Wilheim, 1969, p.7 apud Santos, 2017, p. 40).

Já a segunda fase desse processo, com a inauguração da primeira estação ferroviária da Cantareira no centro de Guarulhos, em 1915, e logo após, a estação de trem de Guarulhos, Vila Galvão e Vila Augusta, permitiram a implantação de loteamentos particulares, impulsionando o desenvolvimento nesse trecho. Logo depois, foram inauguradas mais três estações: Gopoúva (1922), Torres Tibagi (1931) e Cumbica (1945), esta última com a intenção de interligar a cidade de São Paulo à Base Aérea de São Paulo (BASP) em Cumbica, situada em Guarulhos.

O trem tornou-se um importante modal de ligação com a capital paulista, interligado pela zona norte, servindo como principal transporte de mercadorias e pessoas de Guarulhos, contribuindo, também, para a expansão urbana da cidade. Além disso, a inauguração da ferrovia, proporcionou a “diversificação da economia local e o deslocamento do eixo produtivo para outros bairros da cidade, principalmente para as regiões atendidas pelo trem” (Santos, 2017, p.42), regiões como — Gopoúva, Vila Augusta, Vila Endres, Itapegica, entre outros — que estavam localizados distantes do centro histórico de Guarulhos, e por isso passaram a ter um caráter suburbano (Langenbuch, 1971, apud Lasalvia, 2006).

A rodovia Presidente Dutra, inaugurada 1951, juntamente com outros equipamentos instalados anteriormente como a BASP (1945) e o loteamento “Cidade Satélite Industrial de Cumbica” (1946), contribuíram para a expansão industrial na cidade de Guarulhos, ocasionando uma mudança no tipo de indústria, que anteriormente, tinham como características indústrias de pequeno porte, passando para indústrias, sobretudo, especializadas no ramo de metalmeccânica e eletrônicos, que foram instaladas acompanhando o traçado da via Dutra.

De acordo com os dados do IBGE, em 1969, havia diversas multinacionais, que junto às nacionais, somavam 791 estabelecimentos industriais no município de Guarulhos. Desse número, 27% correspondiam a materiais elétricos e de comunicação, 14% à mecânica, 10% à metalúrgica, 7% produtos alimentares, 7% a material de transporte e o restante a outros tipos de empresas. (Novaes, 2012, p. 61)



Além de se tornar um importante eixo industrial de grande porte na área metropolitana de São Paulo, a via Dutra desempenhou uma expressiva influência no crescimento urbano da cidade de Guarulhos, direcionadas para áreas mais afastadas da área central, sobretudo, em direção à zona leste (Cumbica, Pimentas, Presidente Dutra e Bonsucesso), devido à consolidação e a instalação de indústrias nessas áreas. Esses loteamentos foram ocupados, majoritariamente, por trabalhadores das indústrias, que se instalaram em terrenos que não possuíam nenhuma infraestrutura básica, mais que, os preços eram mais acessíveis, possibilitando a construção da casa própria e, assim, fugir dos altos preços dos aluguéis.

Esse processo, contribuiu para consolidação da periferia urbana e social de Guarulhos. Em contrapartida, “os bairros mais antigos e centrais de Guarulhos, também passavam por um processo de adensamento, atraindo, porém, camadas de renda mais elevada, dado o alto custo dos terrenos” (Santos, 2017, p. 47).

É importante ressaltar que, até este momento, a cidade de Guarulhos era marcada por uma estrutura urbana monocêntrica, isto é, formada por apenas um centro, e onde residiam pessoas com poder aquisitivo alto, enquanto, nas periferias de Guarulhos, moravam os mais pobres. Sendo assim, a estrutura urbana de Guarulhos obedecia à lógica centro-periferia. Essa lógica passa a ser modificada a partir da implantação do aeroporto internacional em Guarulhos, em 1980 (Santos, 2017).

O aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos (AISP/GRU) — Governador André Franco Montoro —, foi implementado na cidade de Guarulhos, devido a toda infraestrutura já adquirida pela existência da Base Aérea de São Paulo, que já funcionava como um “aeroporto comercial de emergência” (Santos, 2006), e pela acessibilidade viária, proporcionada pela construção da Via Dutra (1951) e da Fernão Dias (1959).

A construção do aeroporto iniciou-se em 1980, logo após a obras na retificação do rio Tietê e da via Leste, atual rodovia Ayrton Senna (Romão e Noronha, 1980). Além disso, foram desapropriadas extensas áreas que abrangem bairros como: Jardim Cidade Seródio, Novo Portugal, Maringá e entre outros, que ficavam localizados próximos à Base Aérea, para a construção do aeroporto internacional, “bairros inteiros foram submetidos ao desaparecimento, eliminando as atividades produtivas existentes no lugar e colocando as relações sociais em segundo plano” (Gama, 2009, p.147)

Situado, fisicamente, no centro da cidade de Guarulhos, o aeroporto provocou um isolamento ainda maior da periferia com o restante da área da cidade. Sobretudo, o centro, por meio da destruição de vias de acesso, que facilitavam a integração destes espaços com a área central, mudando completamente o modo de vida dos moradores das periferias. Ademais, ao “transferir para Rodovia Presidente Dutra, boa parte dos fluxos e deslocamentos que eram realizados por corredores locais” (Santos, 2017, p. 95), produziu um aumento do congestionamento na rodovia, dificultando a acessibilidade dos moradores da periferia e, assim, acentuando, ainda mais, a segregação socioespacial na cidade, como mostra Gama (2009, p.8) “a periferia isolou-se em seus limites espaciais conformando-se em áreas distintas das demais partes que compõem a municipalidade”.



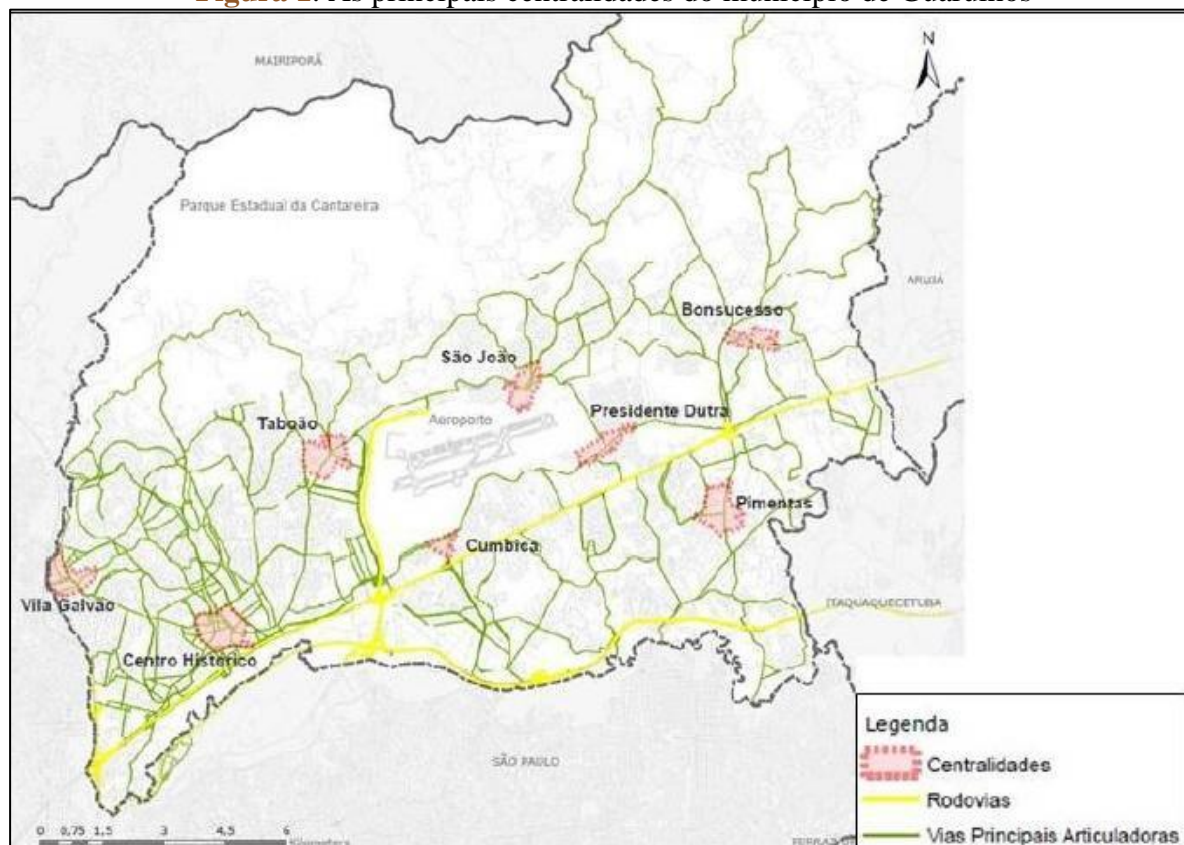
Se para os moradores da periferia as vias de acessos ao centro foram destruídas, isolando-os. Para os moradores da capital paulista e da área central de Guarulhos, foram feitas obras para adequar a estrutura viária, com a construção da rodovia Hélio Smidt interligando a via Dutra e Ayrton Senna, com a intenção de facilitar o acesso dessas áreas ao aeroporto internacional (Santos, 2017).

Além disso, Guarulhos, entre as décadas de 1950 a 1970, era considerado um município predominantemente industrial, porém, devido aos altos custos de produção, dos aluguéis e de impostos, causaram uma desconcentração industrial, indo em direção a outras regiões, sobretudo, para o interior de São Paulo. Sendo assim, as grandes fábricas que exerciam um papel importante na “indução de polos de atratividade econômica na cidade” (Santos, 2017, p. 97) foram, lentamente, cedendo espaço para atividades voltadas ao setor de serviços, tendo como principal indutor o aeroporto, por meio da implantação de novos complexos hoteleiros, que até 2014 somavam mais de 19 hotéis, totalizando mais de 2,7 mil apartamentos (Pires, 2014, p. 84), entre eles: Pullman, Bristol, Marriot, Panamby, Ibis Guarulhos, entre outros. Concomitantemente ao desenvolvimento de atividades ligadas ao ramo do turismo de negócios, centros de convenções e abrigando muitas empresas ligadas ao setor de logística.

Ademais, houve um grande incentivo do poder público e por parte dos empresários no desenvolvimento do setor de comércios, com chegada de grandes redes de hipermercados, lojas de departamento e, sobretudo, *shopping center*. Caracterizando, assim, uma estrutura policêntrica. O primeiro foi inaugurado em 1989, conhecido como Poli Shopping Guarulhos, localizado no centro tradicional da cidade. E logo em seguida, chegou o Internacional Shopping em 1998, situada em uma área mais dispersa, próxima à saída da rodovia Fernão Dias e da via Dutra em direção à cidade de São Paulo, constituído por residências, comércios, serviços, hotéis, escritórios de profissionais liberais, restaurantes, etc. (Santos, 2017) que corresponde às áreas do Porto da Igreja, Vila Augusta, Gopoúva, Maia e Macedo. Historicamente, essas áreas são ocupadas por uma população com poder aquisitivo médio para alto e exerce uma forte ação polarizadora.

Em contraposição, a distância, as deficiências no transporte público urbano e a falta de vias de acesso rápido à área central da cidade, somadas ao aumento populacional nas periferias em Guarulhos, devido à desapropriação das áreas próximas ao aeroporto, provocaram o surgimento e a conformação de novos espaços de (re)produção do consumo nessas áreas, como mostra a figura 1.

Figura 1. As principais centralidades do município de Guarulhos



Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Urbano, PMG (SANTOS, 2017, p.109)

Nesse sentido, a formação de eixos comerciais nas áreas de Cumbica, Presidente Dutra, Bonsucesso, Taboão e São João e a conformação do subcentro considerado “popular de maior diversificação e heterogeneidade funcional da periferia de Guarulhos” (Santos, 2017, p.117), no Pimentas. Este subcentro tem a presença de importantes equipamentos privados, como Shopping Bonsucesso e hipermercados, e públicos como o hospital Municipal Bonsucesso-Pimentas e Universidade Federal de São Paulo, contribuindo para um alcance regional dessa área, conformando assim, na cidade de Guarulhos uma estruturação urbana multi(poli)cêntrica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As bibliografias encontradas sobre reestruturação do urbano e da cidade, tratam de processos que ocorreram, especificamente, em cidades médias e pequenas. Porém, ao percorrermos, brevemente, a história da formação socioespacial da cidade de Guarulhos, a utilização dos conceitos nos auxiliou a compreendermos melhor os processos e transformações verificados na estrutura urbana em Guarulhos. Contudo, alguns cuidados foram tomados nesse processo, pois a análise dos seus papéis e funções, como também, as suas dinâmicas urbanas não podem ser desassociadas do contexto metropolitano e nem desconsiderar a influência que a cidade de São Paulo exerce sobre Guarulhos.

Nesse sentido, constatamos que, por meio da implantação do aeroporto internacional em Guarulhos, na década de 80, ocorreu uma reestruturação, seja na escala do urbano como na



cidade. As mudanças não apenas ficaram marcadas pela crescente quantidade e qualidade de atração e dispersão de fluxos nacionais e internacionais em Guarulhos, mas também, modificou a sua estrutura urbana, que era formada por apenas uma área central, o seu centro histórico, para uma estrutura com novas centralidades em áreas distantes do centro. Produzidas, sobretudo, pelos impactos na precariedade na mobilidade e acessibilidade dos cidadãos, principalmente, daqueles que residem em áreas periféricas, modificando os seus modos de vida e suas práticas espaciais.

Além disso, muitas dessas novas centralidades na cidade de Guarulhos são classificadas como eixos comerciais e de serviços e subcentros, isto significa que, essas áreas, apesar de exercerem uma centralidade, não competem com as atividades oferecidas pelo centro tradicional da cidade. Todavia, como observado no texto “Fragmentação socioespacial e consumo na periferia de São Paulo”, escrito por Sposito (2022), a distância e a ineficiência do transporte público, sobretudo, nas periferias, fazem com que os moradores busquem sanar suas necessidades acessando no que é oferecido na área que reside e/ou acessem outras locais de comércio e serviços mais próximas, diminuindo a frequência de deslocamento para o centro da cidade. Da mesma forma, a maioria dos cidadãos que residem próximos ao centro, que na tentativa de se distinguir, optam por acessar áreas de consumo segmentados como *shopping center*, para realizarem suas atividades de compras, lazer, etc. Todos esses fatores, de uma maneira ou outra, seja por escolha ou pela condição de mobilidade ou imobilidade, contribuem para um enfraquecimento da importância do centro perante a consolidação dessas novas centralidades.

Dessa maneira, esses elementos expostos e observados podem nos dar indícios de que a cidade de Guarulhos, está passando por um processo de sobreposição da lógica centro-periferia para uma lógica fragmentária. Pois, ao mesmo tempo que, novos aspectos e práticas espaciais que nos ajudam a observar uma estrutura socioespacial fragmentária da cidade, outras características da ordem espacial, centro-periferia, ainda permanecem.

Por fim, frisamos que a proposta deste artigo foi de trazer algumas reflexões e contribuições sobre alguns aspectos presentes na cidade de Guarulhos que nos auxiliaram na identificação de uma passagem socioespacial fragmentária, por meio das novas centralidades já consolidadas na cidade, que deve seu principal indutor dessas transformações o aeroporto internacional. Fatos estes, também, refletidos por meio das leituras e bibliografias indicadas durante as aulas de Urbanização e Produção do Espaço.

REFERÊNCIAS

- ALVES, Lidiane Aparecida. Reestruturação urbana e criação de novas centralidades: Considerações Sobre os Shoppings Centers. **Caminhos de Geografia** (UFU), v. 12, p. 171-184, 2011.
- BRENNER, Neil. **Implosions/Explosions: Toward a Study of Planetary Urbanization**. Berlin: Jovis, 2014.



BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização**: o urbano a partir da teoria crítica. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano**: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007, 123p.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany**, traduzido por C. W/ Baskin. Prentice-Hall, 1966.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Processo, forma e significado. Uma breve consideração**. 2009. Disponível em:
http://www.ihgrgs.org.br/Contribuicoes/Processo_Forma_Significado.htm

CRUZ, Taís Souza da. **Pimentas na periferia metropolitana**: reflexões acerca do estigma territorial e de suas contradições. Universidade Estadual Paulista (Unesp), 2022. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/11449/234643>>.

CRUZ, Taís Souza da. **Estigma territorial e os processos de produção do espaço urbano**: o caso do Jardim Morada do Sol (Presidente Prudente/SP) e do Distrito do Pimentas (Guarulhos/SP). 129 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2024. Disponível em: <https://hdl.handle.net/11449/259663>

GAMA, Nilton César de Oliveira. **O processo de conformação da periferia urbana no município de Guarulhos**: os loteamentos periféricos como (re) produção de novas espacialidades e lugar de reprodução de força de trabalho. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

LASALVIA, Liliana de Souza. **A cidade de Guarulhos e o aeroporto**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4^{éd}. Paris: Éditions Anthropos, 2000).

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001 [1968].

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2002

LEGROUX, J. A lógica urbana fragmentária: delimitar o conceito de fragmentação socioespacial. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 22, n. 81, p. 235–248, 2021. DOI: [10.14393/RCG228155499](https://doi.org/10.14393/RCG228155499). Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/55499>. Acesso em: 12 dez 2025.



LUQUEZ, Juliana. Usos e (ab)usos do conceito de reestruturação: adjetivações e sentidos na compreensão da produção do espaço. **Espaço e economia**, v. 9, p. 1, 2016. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/2396> Acesso em 18 set. 2025.

MORCUENDE, Alejandro. Interpreting sociospatial fragmentation, differential urbanization and everyday life: a critique for the latin american debate. **Geographia** (UFF), v. 3, p. 187-198, 2020

MORCUENDE, Alejandro. Por trás das origens da fragmentação socioespacial. **Mercator**, Fortaleza, v.20, 2021. Disponível em:

< <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/e20022> >. Acesso em: 15 dez. 2025.
doi: <https://doi.org/10.4215/rm2021.e20022> .

NOVAES, Maria Cristina de Jesus. **A segregação Socioespacial em Guarulhos e a representação em mapas**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

PIRES, Alexandre Magno. **O Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos – Governador André Franco Montoro e a Expansão territorial da rede hoteleira - A (re) produção de centralidades no município de Guarulhos (SP)**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

PRÉVÔT SCHAPIRA, Marie-France. Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. **Perfiles latinoamericanos**, 9(19), 33–56, 2001. Recuperado a partir de <https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/315>

RIZZON, Renata Cristina; CRUZ, Taís Souza; OLIVEIRA, Pablo Muryllo. Fragmentação socioespacial e estigma territorial: reflexões sobre a produção do espaço urbano na atualidade. In: **Simpósio Nacional de Geografia (XVII SIMPUB, Curitiba – PR)**, 2022.

ROMÃO, José Gasparino e NORONHA, Adolfo Vasconcelos. **Guarulhos 1880 - 1980**. Guarulhos: PMG, 1980.

SANTOS, Carlos José Ferreira dos. **Identidade Urbana e Globalização: a formação dos múltiplos territórios em Guarulhos/SP**. 1. ed. São Paulo: Annablume/SINPRO-Guarulhos, 2006.

SANTOS, Jânio. Reestrutura urbana x reestruturação da cidade: o caso de salvador. In: **X Coloquio Internacional de Geocrítica**. Barcelona, 2008.15 p. Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/388.htm>. Acesso em: 12 de dez. 2010.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed., 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal** / Milton Santos. – 23º ed. – Rio de Janeiro: Record, 2013.



SANTOS, Plínio Soares dos. **A transformação da estrutura urbana na cidade de Guarulhos e a constituição de uma nova centralidade no Bairro de Pimentas**. Dissertação (Mestrado em projeto, produção e gestão do espaço) – FIAM FAAM, São Paulo, 2017.

SILVA, Késia Anastácio Alves da.; TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda.; SPOSITO, Eliseu Savério. Novas expressões de centralidades urbanas e a diferenciação socioespacial: um olhar através das práticas espaciais. **Geografares [Online]**, v.33, 2021. URL: <http://journals.openedition.org/geografares/2980>.

SILVA, Marlon Lima da. Centro, periferia e centralidade na urbanização planetária: pensar e agir a partir do Brasil. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**. V. 27, E202537pt, 2025. DOI: <http://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202537pt>.

SOJA, Edward William. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1993.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria E.B. Fragmentação Socioespacial. **Mercator**, Fortaleza, v.19, e. 19015, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/55sLWtgZ6DSb5h8B7Vymwkv/abstract/?lang=pt> Acesso em 12 jul. 2025.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial e consumo na periferia de São Paulo. **Tlalli. Revista De Investigación En Geografía**, (8), 56-85. Disponível em: <https://doi.org/10.22201/ffyl.26832275e.2022.8.1828> Acesso em 12 jul. 2025.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, Eliseu Savério; SANT'ANNA NETO, João Lima. **Uma Geografia em movimento**. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 199-228.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**, 2004. 504f. Tese (Livre Docência)-Faculdade de Ciências e Tecnologia. UNESP-Campus Presidente Prudente. Presidente Prudente, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão.; SPOSITO, Eliseu Severo. Reestruturação econômica, reestruturação urbana e cidades médias. In: **XII Seminário Internacional RII**, 2012, Belo Horizonte. Trabalhos. Belo Horizonte: UFMG, 2012. v. 1. p. 1-17.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: Maria Encarnação Beltrão Sposito. (Org.). **Cidades médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, v. 1, p. 233-253, 2007.

WHITACKER, Arthur Magon. Centralidade intraurbana e morfologia em cidades médias: transformações e permanências. In: **XI Seminário Internacional RII y IV Taller de Editores**



RIER. Anales del XI Seminario Internacional RII y IV Taller de Editores RIER. Mendoza: Universidad Nacional del Cuyo, 2010. v.1. p.1 –20. [2010]

WHITACKER, Arthur Magon. Centro da cidade, centralidade intraurbana e cidades médias. In: Doralice Sátyro Maia; William Ribeiro da Silva; Arthur Magon Whitacker. (Org.). **Centro e Centralidade em Cidades Médias**. 1 ed. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017, v. 1, p. 149-178.

WHITACKER, Arthur Magon. **Reestruturação urbana e centralidade em São José do Rio Preto SP**. [tese de doutorado]. Presidente Prudente: Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Ciências e Tecnologia; 2003.

HISTÓRICO

Submetido: 2 de julho de 2024.

Aprovado: 27 de outubro de 2025.

Publicado: 7 de janeiro de 2026.

DADOS DO(S) AUTOR(ES)

Taís Souza da Cruz

Mestra (2024), bacharel (2022) e licenciada (2021) em Geografia pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), campus Presidente Prudente. Endereço para correspondência: Rua Roberto Simonsen, 305-Centro Educacional. Presidente Prudente, CEP 19060-900, SP-Brasil.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1700-1339>.

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1161747492619460>

E-mail: tais.souza@unesp.br

Pablo Muryllo de Oliveira

Mestre (2019), bacharel (2017) e licenciado (2016) em Geografia pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista (FCT/UNESP), campus Presidente Prudente. Atualmente é doutorando em Geografia pela mesma instituição. Endereço para correspondência: Rua Roberto Simonsen, 305-Centro Educacional. Presidente Prudente, CEP 19060-900, SP-Brasil.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1560-8778> .

Lattes: <https://lattes.cnpq.br/8134151984493837> .

E-mail: pablo.m.oliveira@unesp.br

COMO CITAR O ARTIGO - ABNT

CRUZ, Taís Souza da.; OLIVEIRA, Pablo Muryllo de. Apontamentos sobre a Reestruturação Urbana, Novas Centralidades e a Fragmentação Socioespacial na cidade de Guarulhos–SP. **Revista GeoUECE**, Fortaleza (CE), v. 14, n. 26, e13481, 2025.