PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS

CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIAS
MESTRADO EM URBANISMO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

ADRIANA FORNARI DEL MONTE FANELLI

A AGLOMERAÇÃO URBANA E A EXPANSÃO RECENTE DA ÁREA CENTRAL DE JUNDIAÍ

CAMPINAS
2014

ADRIANA FORNARI DEL MONTE FANELLI

A AGLOMERAÇÃO URBANA E A EXPANSÃO RECENTE DA ÁREA CENTRAL DE JUNDIAÍ

Trabalho de dissertação apresentada como exigência para obtenção do título de Mestre em Urbanismo, ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, da Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior.

PUC-CAMPINAS
2014

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

Autora: FANELLI, ADRIANA FORNARI DEL MONTE
Título: A aglomeração urbana e a expansão recente da área central de Jundiaí

Dissertação de Mestrado em Urbanismo

BANCA EXAMINADORA

Presidente e Orientador: Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

1º Examinador: Prof. Dr. Eugenio Fernandes Queiroga
Universidade de São Paulo

2º Examinador: Prof. Dr. Tomás Antonio Moreira
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Campinas, 24 de fevereiro de 2014

Aos meus filhos Rafael, Lucas e Felipe pela compreensão, cooperação e amor; ao meu marido Marcello pelo apoio, carinho e força que me ofereceu nesses anos; ao meu pai, pelo exemplo de fortaleza e jovialidade; ao meu irmão, André, e a minha cunhada, Karine, pela colaboração nos momentos que precisei de ajuda, às minhas sobrinha Ana Flávia, pelo exemplo de delicadeza e inteligência, e à minha sobrinha, Marina, exemplo de meiguice e alegria.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior, pelo otimismo e dedicação com que conduziu as orientações;

Aos Profs. Dr. Denio Munia Benfatti, Dra. Ivone Salgado, Dra. Jane Victal Ferreira, Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva, Dra. Laura Machado de Mello Bueno, Dr. Luiz Augusto Maia Costa, Dr. Manoel Lemes da Silva Neto, Dra. Maria Cristina Schichi, pelos conhecimentos transmitidos e capacidade de estimular meu trabalho.

Aos Profs. Dr. Eugenio Fernandes Queiroga e Dr. Tomás Antonio Moreira pela cuidadosa avaliação crítica da dissertação.

À secretaria de POSURB PUC-Campinas e os demais departamentos que se dispuseram a me auxiliar durante o mestrado;

À CAPES, pelo financiamento e incentivo na realização da pesquisa;

Muito Obrigado à todos aqueles que contribuíram para o desenvolvimento e concretização desse trabalho!

EPÍGRAFE

Nada pode ser explicado apenas numa escala, mesmo que estejamos nos referindo à escala internacional. Toda a compreensão requer a articulação entre escalas, ou seja, a avaliação dos modos, intensidades e arranjos, segundo os quais os movimentos se realizam e as dinâmicas e os processos se desenvolvem, combinando interesses e administrando conflitos que não se restringem a uma parcela do espaço, mesmo quando os sujeitos sociais, que têm o menor poder aquisitivo, parecem atados a territórios relativamente restritos. (SPOSITO, 2011 p. 130)

RESUMO

FANELLI, Adriana Fornari Del Monte. *A aglomeração urbana e a expansão recente da área central de Jundiaí.* 2014. 163f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2014.

Esta dissertação busca compreender o processo de expansão da área central de Jundiaí na direção dos principais eixos rodoviários que cortam a cidade, situando-o no contexto da urbanização metropolitana da Aglomeração Urbana de Jundiaí. Enfoca as transformações desse território no âmbito da Macrometrópole Paulista, as decorrências socioespaciais e o comportamento dos fatores que intervêm na produção do espaço urbano, com destaque para a atuação do poder público. Metodologicamente a pesquisa baseou-se em três escalas de abordagem: a Aglomeração Urbana, o município e a área central de Jundiaí. Analisa, a partir da identificação das unidades de paisagem constituídas neste processo, os vetores de expansão do centro tradicional, as transformações verificadas na paisagem, na forma urbana e na segregação socioespacial observando a apropriação dos sistemas de espaços livres na expansão recente da área central de Jundiaí.

Palavras-chave: Aglomeração Urbana de Jundiaí, segregação socioespacial, áreas centrais, sistemas de espaços livres, Jundiaí.

ABSTRACT

FANELLI , Adriana Fornari Del Monte . The urban agglomeration and the recent expansion of the central area of Jundiaí . 2014. 163f . Dissertation (Master in Urbanism) – Programa de pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2014.

This dissertation seeks to understand the process of expansion of central area of Jundiaí in the direction of the main roads that run through the city , situating it in the context of urbanization of the metropolitan Urban Agglomeration of Jundiaí . Investigates the consequences caused by this interrelationship into town and to the local and regional mobility . Analyzes changes that territory under Macrometropolis Paulista , socio-spatial influences arising and behavior of agents involved in the production of urban space , with emphasis on the performance of the government . Methodologically the research was based on three scales of analysis : the Urban Agglomeration , the municipality and the central area of Jundiaí . Analyzes , from the identification of landscape units formed in the process of expanding the vectors traditional center , transformations in the landscape, the urban form and socio-spatial segregation observing the ownership of open space systems in the recent expansion of the central area of Jundiaí .

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Evolução de Investimentos Imobiliários 2000-2010……..…..55

Gráfico 2 - Adensamento populacional com base no recolhimento de IPTU 2005-2010. 115

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Grau de urbanização (%) do perímetro urbano. 32

Tabela 2 - Taxa de crescimento geométrico anual.....36

Tabela 3 - Evolução da população na Aglomeração Urbana de Jundiaí. 37

Tabela 4 - Taxa de crescimento anual por cidade na AU-Jundiaí. (TGCA).....38

Tabela 5 - Estabelecimentos por setores 40

Tabela 6 - PIB por setor de serviços.....41

Tabela 7 - Transporte coletivo - Número de viagens/dia internas na AU-Jundiaí. 43

Tabela 8 - Ranking brasileiro do Índice de Desenvolvimento Humano (2010).....52

Tabela 9 - PIB por município (2010).....52

Tabela 10 - Índice de pobreza 54

Tabela 11 - Densidade Demográfica (Plano Diretor Estratégico /2012).....112

Tabela 12 - Resumo analítico de Unidades de Paisagem da área central de Jundiaí. ...122

LISTA DE IMAGENS

Figura 1 - Macrometrópole Paulista 23

Figura 2 - Aglomeração Urbana de Jundiaí: limites do município 24

Figura 3 - Distrito Industrial, condomínios e loteamentos ao longo da Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto 28

Figura 4 - Mancha urbana da AU-Jundiaí em 2003 30

Figura 5 - Mancha urbana da AU-Jundiaí em 2013 31

Figura 6 - Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto 32

Figura 7 - Zonas de conservação ambiental 34

Figura 8 - Mancha urbana da AU-Jundiaí em 2013 35

Figura 9 - Fluxo veicular rodoviário total (veículos de passeio e comercial) - 2006 44

Figura 10 - Fluxo veicular rodoviário de passeio - 2006 45

Figura 11 - Condomínios e industrias ao longo da Rod. D. Gabriel Paulino Bueno Couto 50

Figura 12 - Condomínios e loteamentos fechados ao longo da Rod. D. Gabriel Paulino Bueno Couto 51

Figura 13 - Desmembramento das primeiras cidades paulistas em direção ao norte do estado 62

Figura 14 - Provável delimitação da vila de Jundiaí até 1763. 63

Figura 15 - Limites de Jundiaí e Mogi-Mirim em 1769 64

Figura 16 - Limites de Jundiaí, Mogi-Mirim e Campinas em 1797 66

Figura 17 - Mapa das ferrovias no estado de São Paulo 67

Figura 18 - Traçado das ferrovias 69

Figura 19 - Mapa da viação férrea de São Paulo e parte dos estados vizinhos 72

Figura 20 - Antiga oficina da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Jundiaí (SP) 73

Figura 21 - Gravura da Ponte Torta com bondinho da Cia Ferro Carril Jundiana 74

Figura 22 - Avenida Luiz Latorre, Jundiaí (SP) 75

Figura 23 - Evolução do perímetro urbano 80

Figura 24 - Evolução da mancha urbana x perímetro urbano em Jundiaí.....81

Figura 25 - Centro de Jundiaí: Rua Candido Rodrigues em frente à Praça Rui Barbosa 84

Figura 26 - Delimitação da área central de Jundiaí 87

Figura 27 - Distrito Industrial no entroncamento da Rodovia Anhanguera com a Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto.....88

Figura 28 - Novas edificações às margens da Rodovia Anhanguera.....93

Figura 29 - Condomínios ao longo da Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto próximos a Serra do Japi.....96

Figura 30 - Avenida Nove de Julho (Bairro do Anhangabaú) 99

Figura 31 - Rede viária estrutural - Plano Diretor Estratégico/2012 104

Figura 32 - Projeto Urbano na Estação Ferroviária de Jundiaí.....106

Figura 33 - Localização da área de Patrimônio Histórico de Jundiaí.....108

Figura 34 - Ampliação da área central de Patrimônio Histórico de Jundiaí 109

Figura 35 - Distribuição de CIAMs em Jundiaí 111

Figura 36 - Bairro do Retiro 116

Figura 37 - Crescimento de contribuintes de IPTU entre 2005 e 2010.....117

Figura 38 - Unidades de Paisagem 119

Figura 39 - Jardim Pacaembu, Jundiaí (SP).....123

Figura 40 - Prefeitura, Jardim Botânico e Rodovia Vereador Geraldo Dias 123

Figura 41 - Expansão do centro em direção à Rodovia Anhanguera 124

Figura 42 - Manifestação na Avenida Nove de Julho em Jundiaí em junho de 2013.....127

Figura 43 - Mapa de uso do solo da área central de Jundiaí.....128

Figura 44 - Parque da Represa 129

Figura 45 - Mapa de grandes maciços de espaços livres em Jundiaí (2010).....130

Figura 46 - Bairro Engordadouro em Jundiaí (2005/2012) 131

Figura 47 - Vetores de expansão do centro tradicional de Jundiaí.....134

Figura 48 - Rodoviária de Jundiaí, 2013.....136

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APA = Área de Proteção Ambiental

APP = Área de Proteção Permanente

AU-JUNDIAÍ = Aglomeração Urbana de Jundiaí

AU-Sorocaba = Aglomeração Urbana de Sorocaba

CIAM = Centro Integrado de Atividades Multiplas

CONDEPHAAT = Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico e Turístico.

CPTM = Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

DER = Departamento de Estradas e Rodagem

EMPLASA= Empresa Paulista de Desenvolvimento Metropolitano S/A

FUMAS = Fundação Municipal de Ação Social

IBGE = Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano

PDEJ = Plano Diretor Estratégico de Jundiaí.

PIB = Produto Interno Bruto

PLC = Projeto de Lei Complementar

RMSP = Região Metropolitana de São Paulo

RMC = Região Metropolitana de Campinas

SEADE = Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados

SPR = São Paulo Railway

STM = Secretaria de Transportes Metropolitanos

TGCA = Taxa Geométrica de Crescimento Anual

UNESCO = Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UP = Unidades de Paisagem.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 17

CAPÍTULO 01 – A AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ 19
1.1 TENDÊNCIAS ATUAIS DOS PROCESSOS DE METROPOLIZAÇÃO NO BRASIL 19
1.2 A AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ 22
1.3 A SERRA DO JAPI: BARREIRA PARA A EXPANSÃO DA MANCHA URBANA EM JUNDIAÍ 25
1.4 OS TERRITÓRIOS METROPOLITANOS CONTEMPORÂNEOS 27
1.5 A EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO E DA MANCHA URBANA NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ 29
1.6 A REDE DE CIDADES 39
1.7 A MOBILIDADE ESPACIAL E OS VETORES INTERMETROPOLITANOS DE EXPANSÃO 42
1.8 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ. 48
1.9 DESAFIOS À MOBILIDADE NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ 56

CAPÍTULO 02 - OS SETORES VIÁRIOS: DIRECIONADORES DA EXPANSÃO URBANA EM JUNDIAÍ 59
2.1 O CAMINHO DOS TROPEIROS E A COLONIZAÇÃO DO TERRITÓRIO PAULISTA 60
2.2 A CHEGADA DAS FERROVIAS EM JUNDIAÍ E A TRANSFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO 67
2.3 O PAPEL DAS RODOVIAS NO DESENHO DA FORMA URBANA 76

CAPÍTULO 03 – ÁREA CENTRAL DE JUNDIAÍ: A INFLUÊNCIA DA AGLOMERAÇÃO URBANA NA EXPANSÃO DO CENTRO 83
3.1 CENTRO E NOVAS ÁREAS DE CENTRALIDADES 83
3.2 METROPOLIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL 87
3.3 A TRANSFORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL 94
3.4 AS DIRETRIZES DO PLANO DIRETOR/2012 PARA A ÁREA CENTRAL DA CIDADE 100

CAPÍTULO 4 - VETORES DE EXPANSÃO DO CENTRO TRADICIONAL 114
4.1 PAISAGEM E FORMA URBANA 114
4.2 A INFLUÊNCIA DOS ESPAÇOS LIVRES NA EXPANSÃO DAS ÁREAS CENTRAIS 124
4.3 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NA ÁREA CENTRAL DE JUNDIAÍ 132

CONCLUSÃO 138

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 142

ANEXOS 150
Anexo 1 – Jundiaí e a Aglomeração urbana de Jundiaí 150
Anexo 2 – Evolução do perímetro urbano 151
Anexo 3 – Comparativo entre a evolução do perímetro urbano e a área urbanizada 152

Anexo 4 – Plano Diretor / Zoneamento 2008 e 2010 153
Anexo 5 – Adensamento de bairros/setores 1 154
Anexo 7 – Uso do solo, 2010 156
Anexo 8 – Comércio e Serviços 157
Anexo 9 – Praças, parques, agropecuária, vegetação arbórea 158
Anexo 10 – Espaços vazios (segundo o conceito da Prefeitura Municipal de Jundiaí) 159
Anexo 11 - Macrozoneamento 160
Anexo 12 – Patrimônio Histórico 161
Anexo 13 – Centro de Desenvolvimento da Ponte São João – Vila Arens 162
Anexo 14 – Rede Viária Estrutural 163

INTRODUÇÃO

O objetivo desta dissertação é compreender o processo de expansão da área central de Jundiaí situando-o no contexto da urbanização macrometropolitana da Aglomeração Urbana de Jundiaí. Busca investigar as consequências que esta inter-relação acarreta para a cidade e para a mobilidade nas rodovias de acesso. Analisa as transformações desse território, no âmbito da Macrometrópole Paulista, as influências socioespaciais que ocasiona e o comportamento do poder público diante dessas transformações.

O desenvolvimento d*a* pesquisa deu-se basicamente em três escalas: na escala regional da Aglomeração Urbana de Jundiaí, na do município de Jundiaí, e na escala local da área central de Jundiaí. A realização da pesquisa apoiou-se em levantamentos de informações de diversas naturezas, como dados populacionais, físicos, sociais e econômicos em órgãos públicos como IBGE, SEADE, EMPLASA e Prefeitura Municipal de Jundiaí, levantamento e análise do plano diretor estratégico de Jundiaí, de mapas e fotos aéreas, além de visitas *in loco* à área central.

Como base para o desenvolvimento da pesquisa, houve a revisão bibliográfica de livros, estudos acadêmicos, periódicos, dissertações e teses de autores de diversos campos do conhecimento. Buscou-se, assim, contemplar as problemáticas envolvidas na área central de Jundiaí.

A pesquisa partiu dos conceitos de centro e centralidade de François Ascher; de centro e localização de Flávio Villaça; de rede de cidades de Saskia Sassen; de espaços livres de Miranda Magnoli; de segregação socioespacial de Maria Encarnação Beltrão Sposito e de unidades de paisagem de Jonathas Magalhães Pereira da Silva.

O primeiro capítulo trata das tendências dos processos recentes de metropolização no Brasil, com ênfase na Aglomeração Urbana de Jundiaí e a relação entre a rede de cidades existente nesse território. Buscou-se compreender a expansão da mancha urbana, os problemas atuais de mobilidade e a segregação socioespacial existente nessa região.

O capítulo dois expõe a formação de Jundiaí, analisa a estruturação do território a partir dos eixos de mobilidade, principalmente as ferrovias, e as transformações advindas da implantação das rodovias. Analisa-se como os sistemas de mobilidade interurbana influenciaram a formação e a expansão da mancha urbana da cidade.

O capítulo três analisa a influência da Aglomeração Urbana de Jundiaí (AU-Jundiaí) na expansão do centro da cidade. Num primeiro momento diferenciam-se dois conceitos importantes para o desenvolvimento do capítulo: centro e centralidades. Expõe-se o processo de metropolização e transformação da área central de Jundiaí**,** assim como as intenções e diretrizes do Plano Diretor Estratégico de Jundiaí para a área central, analisando o olhar do poder público para a AU-Jundiaí.

O capítulo quatro demonstra os vetores de expansão do centro tradicional, a partir de fotografias, das análises e dos dados levantados nos capítulos anteriores e comprovados por meio de mapas da localização dos imóveis com usos comerciais ou de serviços e fotografias. Analisa também a utilização dos espaços livres existentes próximos às rodovias para a expansão do centro e também as consequências dessa expansão, como as recentes transformações na paisagem e na forma urbana e a segregação socioespacial na área central.

Por fim, pretende-se que as conclusões da análise dos conflitos existentes de segregação social na área central de Jundiaí e aqueles relacionados com a expansão do centro da cidade em direção à Rodovia Anhanguera, possam colaborar com as futuras diretrizes da cidade e da Macrometrópole Paulista.

CAPÍTULO 01 – A AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ

1.1 TENDÊNCIAS ATUAIS DOS PROCESSOS DE METROPOLIZAÇÃO NO BRASIL

Este capítulo pretende analisar a Aglomeração Urbana de Jundiaí , tomando os pesquisadores Ascher, Queiroga, Sassen e Moura como referência, no contexto da evolução dos processos de metropolização brasileira contemporânea. Tem como objetivo observar as transformações ocorridas nesse território e o lugar que a Aglomeração Urbana de Jundiaí ocupa nas dinâmicas da mobilidade metropolitana paulista e as estreitas sinergias entre as cidades que o compõe, reestruturando-as inclusive internamente.

Até 1950 a rede urbana brasileira era centralizada por grandes cidades, era formada por cidades que apresentavam um único centro, onde se agrupavam atividades que exigiam maior acessibilidade. Esses centros produziam basicamente todos os serviços e bens de uma grande região e caracterizavam-se como espaço geográfico adensado e multifuncional.

> Além dos equipamentos do poder, da religião e do comércio, instalaram-se todos os tipos de atividades e de serviços que deveriam dispor do melhor acesso possível e da frequência máxima. Com isso, foram atraídas novas infraestruturas de transporte realimentando o adensamento e a centralização. (ASCHER, 2001 p.63).

Essas grandes cidades nucleavam o sistema de hierarquia urbana concentrando a oferta de serviços na escala regional e/ou estadual.

Nos anos de 1950 e 1960, a partir da ação do Estado, foram implantadas infraestruturas urbanas que impulsionaram a expansão do capital industrial e a concentração das atividades da indústria, em determinadas regiões da periferia urbana, e aos poucos,

> (...) a cidade absorveu concepções taylorianas e fordianas, e o recorte das atividades urbanas em funções elementares: procurou-se otimizar de maneira separada a produção industrial, as finanças, o comércio, a moradia e o lazer. A centralidade única foi detonada em razão do zoneamento e da centralidade múltipla: business district industrial, zonas industriais, centros comerciais, zonas de moradias etc." (ASCHER, 2001 p.63).

No Estado de São Paulo no final dos anos 60 e na década de 70, a expansão da economia brasileira e o avanço da industrialização para o interior do estado favoreceram o nascimento e desenvolvimento de várias aglomerações urbanas. Consequentemente expandiu-se a rede urbana nesse processo de interiorização que se deu, num primeiro momento, de forma linear, acompanhando os eixos rodoviários de grande circulação, como no caso deste objeto de estudo, as rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Tal desconcentração industrial tomou força principalmente na década de 80, quando atingiu um raio de cerca de 150km da Capital, englobando Campinas, Jundiaí, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba. (QUEIROGA, 2007 p. 43).

Como parte integrante deste deslocamento industrial ocorre a expansão do setor de prestação de serviços, e esse setor irá representar importante papel no desenvolvimento econômico, requerendo a localização estratégica no território, de preferência nas proximidades das grandes cidades. As indústrias, aliadas aos setores de serviços, desencadeiam a dispersão urbana no território (SASSEN,1998).

> Nos países desenvolvidos, a intensificação da importância do setor de serviços para empresas ocorre nos anos 1980 e, no final desta década, já se verifica esta tendência em cidades dos países em desenvolvimento que se integram aos mercados mundiais. (DAVANZO, 2010 p.90).

Induzidas pela dinâmica econômica de acumulação de capital e pelas inovações tecnológicas, as transformações físicas, funcionais e espaciais nas aglomerações urbanas surgidas nesse processo promoveram a fragmentação e a dispersão das manchas urbanas por um vasto território, reestruturando-o.

Surgem também os condomínios residenciais fechados ao longo das rodovias, demandando ao Estado a implantação de outras infraestruturas,

especialmente voltadas para a mobilidade regional a fim de suportar esse crescimento fragmentado.

A metropolização contemporânea manifesta-se na forma de arranjos urbanos-regionais (MOURA *et al* , 2012), atingindo escala mais ampla, dinâmica e complexa, conectando o urbano e o rural, o local e o regional e o nacional e o global.

> Consideram-se arranjos espaciais conjuntos de municípios em continuidade, caracterizados por elevada concentração populacional de renda, taxa de crescimento populacional superior à media dos respectivos estados e significativa mobilidade pendular da população entre municípios. Morfologicamente superam a condição de simples aglomerações por reunirem mais de uma aglomeração e centros urbanos em uma mesma unidade especial, mesmo que descontinuamente. (MOURA *et al* , 2012 p 52).

No início do século XXI, as aglomerações urbanas paulistas tiveram importância amplificada na evolução dos fluxos de comunicação das cidades e atualmente, alguns deles são essenciais como elementos de conexão no sistema metropolitano, calcado nos avanços tecnológicos, de informação e de telecomunicações da última década, transpondo as fronteiras entre as regiões metropolitanas.

1.2 A AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ

A Aglomeração Urbana de Jundiaí é uma recente unidade regional do Estado de São Paulo constituída pelos municípios de Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Jundiaí, Louveira e Várzea Paulista. O Projeto de Lei Complementar (PLC) 1146/2011[1], que criou a Aglomeração Urbana de Jundiaí (AU-Jundiaí), foi sancionado pelo Governador do Estado de São Paulo, em 24 de agosto de 2011, após aprovação pela Assembleia Legislativa. Integra a Macrometrópole Paulista (EMPLASA, 2012), cidade-região formada por 153 municípios que estabelecem relações de interdependência com a cidade de São Paulo, num raio de aproximadamente 200 quilômetros e conta com 72% dos habitantes do Estado, 95% deles vivendo nas áreas urbanas, com 80% do PIB estadual e aproximadamente 27% do PIB brasileiro (IBGE, 2010 apud EMPLASA). As constantes transformações neste território que também integra a Megalópole do Sudeste *continuum* urbanizado que ultrapassaria os limites do Estado de São Paulo até a metrópole carioca , o sul de Minas, ramificando –se para outros estados próximos (QUEIROGA, 2005), promovidas pela densidade das relações físico-territoriais e do meio técnico-informacional (SANTOS, 1985),

---

[1] CAPÍTULO I - DA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ - AU-Jundiaí
Artigo 1º - Fica criada, nos termos do artigo 153, § 2º, da Constituição Estadual, e dos artigos 2º e 4º da Lei Complementar nº 760, de 1º de agosto de 1994, a Aglomeração Urbana de Jundiaí AU-Jundiaí, unidade regional do Estado constituída pelo agrupamento dos Municípios de Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Jundiaí, Louveira e Várzea Paulista.
Parágrafo único - Integrarão a AU-Jundiaí os municípios que vierem a ser criados em decorrência de desmembramento ou fusão dos municípios a que se refere o caput deste artigo.
Artigo 2º - A organização da AU-Jundiaí, nos termos do artigo 152 da Constituição Estadual, tem por objetivo promover:
I - o planejamento regional para o desenvolvimento socioeconômico e a melhoria da qualidade de vida;
II - a cooperação entre diferentes níveis de governo, mediante a descentralização, articulação e integração de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta com atuação na região, visando ao máximo aproveitamento dos recursos públicos a ela destinados;
III - a utilização racional do território, dos recursos naturais e culturais, e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região;
IV - a integração do planejamento e da execução das funções públicas de interesse comum aos entes públicos atuantes na região;
V - a redução das desigualdades regionais. (Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Secretaria Geral Parlamentar. Departamento de Documentação e Informação. Lei complementar nº 1.146 de 24 de agosto de 2011. Disponível em: http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei%20complementar/2011/lei%20complementar%20n.1.146,%20de%2024.08.2011.htm . Acesso em 01/11/2013)

produzem impactos na estrutura socioeconômica, nas relações de classe, na estratificação de renda, na organização do trabalho, no mercado imobiliário, na produção social, no consumo e nas atividades de serviços da região. Por isso,

> *(...) já não nos podemos satisfazer com uma simples divisão binária de cidade e subúrbio, centro e periferia, que implica uma clara polaridade na qual a primeira é 'dominante' e a segunda 'dependente'. Em vez disso, devemos cada vez mais encarar a nova metrópole regionalmente, como um complexo mosaico geográfico, senão um caleidoscópio, de modelos de desenvolvimento desigual em rápida mutação. (SOJA, 1994, p.158)*



Figura 1 - Macrometrópole Paulista

Fonte: EMPLASA,2012. Disponível em : http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/

A dinâmica da Macrometrópole Paulista produz espaços de concentração e dispersão urbana. Os fluxos intermetropolitanos de mobilidade associados a aspectos sociais, econômicos, produtivos e tecnológicos intensificam o espalhamento de espaços fragmentados e segregados no território. Nesse contexto, o papel estruturador das conexões rodoviárias existentes ganha especial relevo para a análise do crescimento urbano da Aglomeração Urbana de Jundiaí (anexo 1), destacadamente o entroncamento das rodovias Anhanguera, Bandeirantes (eixo São Paulo – Campinas) e rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto, que interliga a Aglomeração Urbana de Sorocaba a Aglomeração Urbana

de Jundiaí.



Figura 2 - Aglomeração Urbana de Jundiaí: limites do município
Fonte: EMPLASA,2012. Disponível em : http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/

Com o desenvolvimento do sistema de transportes, com a substituição das linhas férreas pelas novas rodovias e com a disseminação do uso do automóvel, a concentração da população nas áreas centrais das cidades diminuiu, expandindo-se para as periferias.

Os movimentos simultâneos e aparentemente contraditórios de dispersão e concentração provocaram dinâmicas de mobilidade interurbana e intermetropolitana em escala regional, acompanhadas, via de regra, pela implantação de infraestruturas rodoviaristas como as novas autoestradas, anéis viários urbanos e também aeroportos que, além de introduzirem transformações visuais urbanísticas, atraíram a localização de novos espaços comerciais e empresariais.

Assim, é crescente o número de pessoas e de atividades que se concentram ao longo dos eixos ou pontos de mobilidade, como rodovias e aeroportos, levando o crescimento da mancha urbana para além das fronteiras administrativas das cidades, tornando-as engrenagens de uma rede de expansão, produção e integração de novos espaços urbanos demarcados por

novas formas de segregação e de exclusão social, o que será analisado posteriormente no item 1.8 deste mesmo capítulo.

A Macrometrópole Paulista apresenta-se como um território denso mas descontínuo, de áreas urbanizadas e articulado, de forma heterogênea, pela intensificação do fluxo de pessoas, mercadorias e informações, constituindo espaços fragmentados e policêntricos, de acordo com os atrativos de cada região. Ao mesmo tempo, atua como espaço contínuo que se expressa por meio do aumento do crescimento da conurbação de cidades ou da perda dos limites claros entre elas. Muitas vezes, além de física, a conurbação é funcional, numa relação estreita de interdependência entre cidades. Tal cenário configura um sistema de redes interurbanas, redes de informações econômico-territoriais, ou seja, um sistema de cidades que se comunicam e interagem tanto pela troca de informações, como por trocas de atividades e mercadorias, como pelo espaço, ou seja, pela conurbação e, dialeticamente, pelo espraiamento da mancha urbana.

> (...) técnica, ciência e informação se apresentam de forma variável no meio, constituindo regiões mais ou menos concentradas, construindo redes globais de informações econômico-territoriais, com diferentes graus de acessibilidade. Cada vez mais, informação é poder.
>
> Nas regiões mais densas deste meio há condições para a constituição de novos processos de urbanização, dada a base técnica e informacional que permite novos arranjos produtivos e distributivos. (QUEIROGA *el al*., 2007. p.42).

A partir das características das cidades da Aglomeração Urbana de Jundiaí, é possível verificar o tipo e a intensidade de interdependência entre elas e também os processos de segregação socioespacial nesse território.

1.3 A SERRA DO JAPI: BARREIRA PARA A EXPANSÃO DA MANCHA URBANA EM JUNDIAÍ

A Serra do Japi localiza-se numa região de encontro de dois tipos florestais: a Mata Atlântica característica da Serra do Mar e a Mata Atlântica característica do interior paulista. O encontro dessas duas matas justifica a

riqueza da biodiversidade presente na serra.

O território da serra tem 350km2 e concentra uma grande diversidade de flora e fauna, além possuir uma grande riqueza hídrica. O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arquitetônico e Turístico (CONDEPHAAT) considerou esses aspectos para o tombamento da área.

Desde 1983, diversos dispositivos legais atuam no território da Serra do Japi para a proteção da flora e da fauna da região. Em 8 de março de 1983, por meio da resolução nº 11, houve o tombamento de áreas da Serra do Japi pelo CONDEPHAAT.

Em junho de 1984, a Lei Estadual nº 4.095 declarou Área de Proteção Ambiental (APA) a região urbana e rural do Município de Jundiaí.

Em 1991, a área foi instituída como Reserva Biológica do Município pela Lei Municipal nº 3.672/91 e foi regulamentada pelo Decreto Municipal nº 13.196/92, contando com 20.712 km², situada no interior das áreas anteriormente tombadas.

Em 1992, foi declarada pela UNESCO como Reserva da Biosfera da Mata Atlântica do Cinturão Verde da Cidade de São Paulo.

Em 1998, o Decreto Estadual nº 43.284/98, de 03 de julho de 1998 regulamentou as leis nº 4.023, de 22 de maio de 1984 e nº 4.095, de 12 de junho de 1984, que declararam áreas de proteção ambiental as regiões urbanas e rurais dos municípios de Cabreúva e Jundiaí.

Em 2004, a Lei Complementar nº 417 criou o Sistema de Gestão das Áreas da Serra do Japi e revogou dispositivos do Plano Diretor.

Atualmente diversos condomínios e loteamentos fechados encontram-se na macrozona de proteção ambiental da Serra do Japi, principalmente ao longo da rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto.

A Serra do Japi atua no território da Aglomeração Urbana de Jundiaí de forma marcante, ora atraindo loteamentos e condomínios fechados para as

proximidades ora favorecendo a concentração e a expansão de manchas urbanas por quase todo o município, uma vez que restringe o espaço permitido para construções na cidade.

Portanto, entende-se que a Serra do Japi é um fator estruturante da expansão da mancha urbana na Aglomeração Urbana de Jundiaí A Serra funciona como um elemento que obstrui a expansão urbana, colaborando para a definição da forma urbana e o adensamento do tecido urbano.

1.4 OS TERRITÓRIOS METROPOLITANOS CONTEMPORÂNEOS

A Aglomeração Urbana de Jundiaí (AU-Jundiaí) localiza-se num corredor de infraestrutura urbana, no cruzamento de duas das mais importantes rodovias do Estado de São Paulo, a Anhanguera e a Bandeirantes, com as rodovias D. Gabriel Bueno Couto, que conecta a AU- Jundiaí à Aglomeração Urbana de Sorocaba (AU-Sorocaba), e a João Cereser, que a conecta à Microrregião Bragantina. As duas primeiras rodovias permitem o fácil acesso aos dois principais aeroportos do estado, o de Cumbica, em Guarulhos, e o de Viracopos, em Campinas.

As possibilidades de transporte aéreo e a presença das rodovias continuam atraindo diversas indústrias multinacionais e nacionais à Aglomeração Urbana de Jundiaí, como também galpões logísticos, ampliando a internacionalização da região. Esses novos empreendimentos vêm instalando-se simultaneamente na região e buscam maior acessibilidade às regiões metropolitanas, consequentemente induzem o aumento de veículos nas rodovias, causando novos congestionamentos.



Figura 3 - Distrito Industrial, condomínios e loteamentos ao longo da Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto
Fonte: Foto aérea executada por Adriana F. Del Monte Fanelli em 28/08/2013.

A Aglomeração Urbana de Jundiaí possui um parque industrial com mais de quinhentas empresas, entre as quais estão gigantes como Frigor Hans, Parmalat, Coca-Cola, Ambev Sifco, Mahle, Siemens, Foxcon, Itautec, Rexam, Akzo Nobel, Fidelity Information Services. O crescimento dessas indústrias é cada vez mais sensível à disponibilidade da informação, do processamento de telecomunicações, bem como da proximidade de transporte aéreo para facilitar o ponto-a-ponto de contatos entre muitos locais dispersos, aumentando assim a capacidade de integração das mesmas às diferentes redes (SASSEN, 2008) da economia mundial.

> Já é fato razoavelmente conhecido que a Região Metropolitana de São Paulo não é mais um grande polo de absorção de migrantes internos e externos,

> papel que desempenhou durante a maior parte do século XX. Na primeira década do XXI houve um expressivo saldo negativo entre os que entraram e os que saíram. Chegaram 100 mil pessoas e partiram 800 mil somente para o interior do estado. O que não é tão conhecido é o novo perfil migratório que esses números, de certa forma, escondem. O fluxo já não se explica pela dinâmica da indústria e do emprego formal que antes atraía novos moradores. A grande novidade é o fenômeno da reversibilidade – ou seja, as permanências tendem a encurtar-se e o movimento se caracteriza por idas e vindas, além dos retornos definitivos. (FERRARI, 2011. p.84).

Assim a Aglomeração Urbana de Jundiaí forma uma rede de cidades situadas ao longo de rodovias, que se articulam em intricado sistema funcional de relações na escala regional buscando aproveitar vantagens logísticas e consequentemente econômicas, ampliando a presença da AU-Jundiaí na Macrometrópole Paulista.

1.5 A EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO E DA MANCHA URBANA NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ

A cidade de Jundiaí é o centro da aglomeração urbana que compreende Jundiaí, Cabreúva, Campo Limpo Paulista, Itupeva, Jarinu, Louveira e Várzea Paulista, com uma população de cerca de 700 mil habitantes. Jundiaí participava, em 2010, com 370.126 habitantes desse total (SEADE, 2010).

Jundiaí concentra aproximadamente 53% de toda a população da aglomeração e situa-se em entroncamento rodoferroviário importante entre as Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo, a Aglomeração Urbana de Sorocaba e a Microrregião Bragantina, ocupando posição privilegiada dentro da Macrometrópole Paulista.

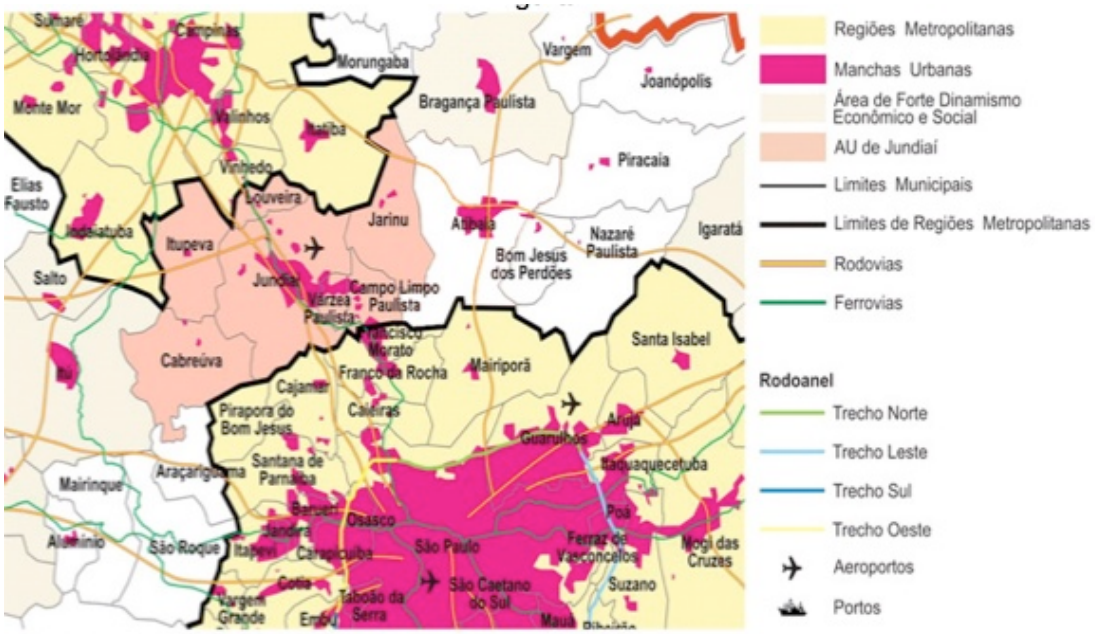


Figura 4 - Mancha urbana da AU-Jundiaí em 2003
Fonte: EMPLASA, 2012.

A espacialização desse poderoso nó de fluxos viários, ferroviários e aeroviários, que estrutura a Aglomeração Urbana de Jundiaí, tornou-se um fator especialmente importante de promoção da dispersão e da fragmentação da urbanização metropolitana, em virtude do fácil acesso aos novos núcleos urbanos a rodovias e ferrovias, da proximidade aos aeroportos internacionais, do fortalecimento da infraestrutura e comunicação, do aumento do desenvolvimento econômico no conjunto da região com o espalhamento de centros logísticos de distribuição de grandes redes varejistas e instalação de novas unidades produtivas.

Por meio dos mapas de manchas urbanas de 2003 (Figura 4) e de 2013 (Figura 5), verificam-se o alargamento e a expansão da mancha urbana em direção ao entroncamento rodoviário das rodovias Bandeirantes, Anhanguera e D. Gabriel Paulino Bueno Couto (SP 300) (Figura 6), além de certa dispersão urbana, principalmente na direção de Louveira e na direção de Itupeva e Cabreúva.

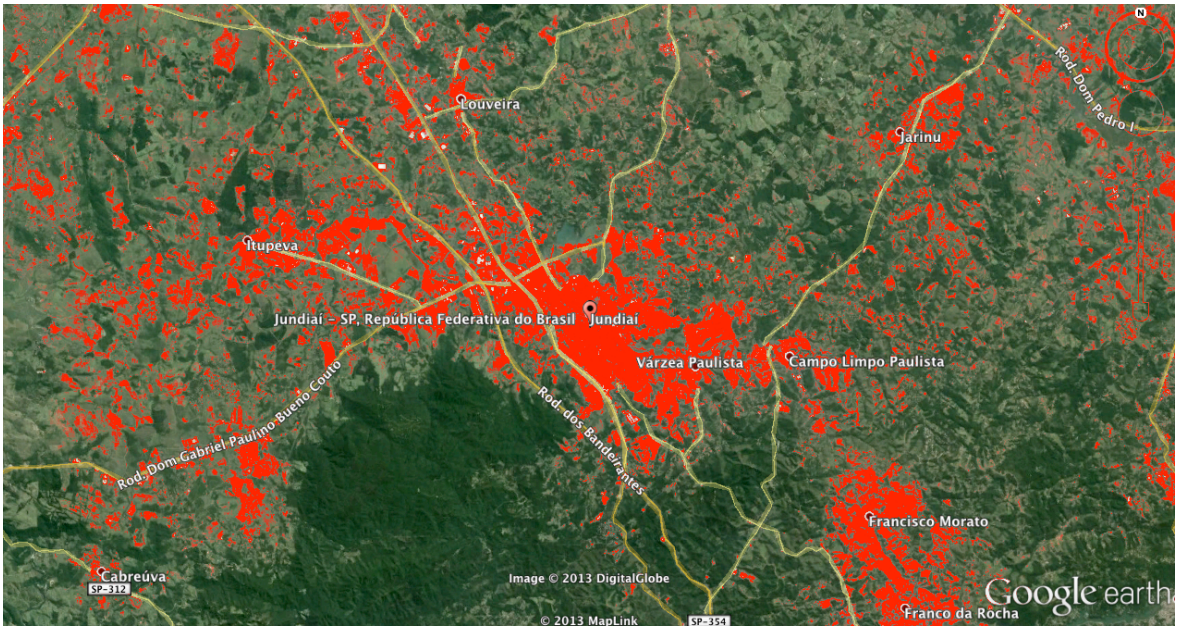


Figura 5 - Mancha urbana da AU-Jundiaí em 2013

Fonte: Elaborado por Adriana F. Del Monte Fanelli com base no Google Earth. Acesso em 15/11/2013.

Algumas cidades da aglomeração apresentam alta densidade populacional (tabela 3) como é o caso das três cidades atualmente conurbadas: Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista (ambas com 100% de área urbanizada) e Jundiaí (com 95% de área urbanizada).



Figura 6 - Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto

Fonte: Foto aérea realizada por F. Del Monte realizada em 28/08/2013.

O processo de conurbação pode ser observado entre os municípios de Jundiaí, Várzea Paulista e Campo Limpo Paulista que têm, nos últimos anos, apresentado processo acelerado de urbanização (ver Tabela 1), polarizado por Jundiaí.

Localidade	2000	2010
Cabreúva	77,83	84,75
Campo Limpo Paulista	97,7	100
Itupeva	73,6	86,84
Jarinu	64,45	77,28
Jundiaí	92,83	95,7
Louveira	91,57	96,15
Várzea Paulista	100	100

Tabela 1 - Grau de urbanização (%) do perímetro urbano.

Fonte: SEADE, 2012. Disponível em : www.seade.gov.br

Entre os vários fatores que explicam essas conurbações, destacam-se os de natureza territorial tais como a área disponível para urbanização, ou mesmo o tamanho do território da cidade, como no caso de Várzea Paulista. Várzea, ocupação adensada de todo o território urbanizável disponível, expandiu a mancha urbana em direção a Jundiaí, assim como Jundiaí também expandiu a mancha urbana em direção à Várzea Paulista, promovendo uma interdependência social e econômica muito grande .

Em Jundiaí, a partir de 1998, o decreto estadual 43.284 instituiu uma zona de conservação hídrica composta pelas bacias dos rios Capivari e Jundiaí-Mirim, propiciando baixa densidade territorial nessas áreas. Em 2004, a Lei Complementar 417 delimitou uma área de preservação ambiental na Serra do Japi (zona de conservação da vida silvestre), impedindo qualquer novo tipo de ocupação ou transformação do território. Somente o território de gestão da Serra do Japi corresponde a um terço do território jundiaiense (Figura 7). A exclusão dessas áreas para ocupação urbana resultou na ocupação quase total do restante do território e produziu, em Jundiaí, o índice de 95% de área urbanizada que se expandiu além das fronteiras da cidade.



Figura 7 - Zonas de conservação ambiental

Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiaí, 2012. Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/smpm_mapas?OpenDocument

Campo Limpo Paulista conta com setor industrial desenvolvido, apresenta densidade populacional de 925,37 hab./km2, embora o número de habitantes por km2 não seja tão grande quanto o de Várzea Paulista , a cidade passa a sensação de alta densidade demográfica, uma vez que boa parte do território é ocupada por indústrias com grande extensão territorial. Existe também uma forte relação de dependência com o setor de serviços e de comércio de Jundiaí. Esses são fatores que contribuíram para o processo de conurbação urbana, conforme registrado na Figura 8.

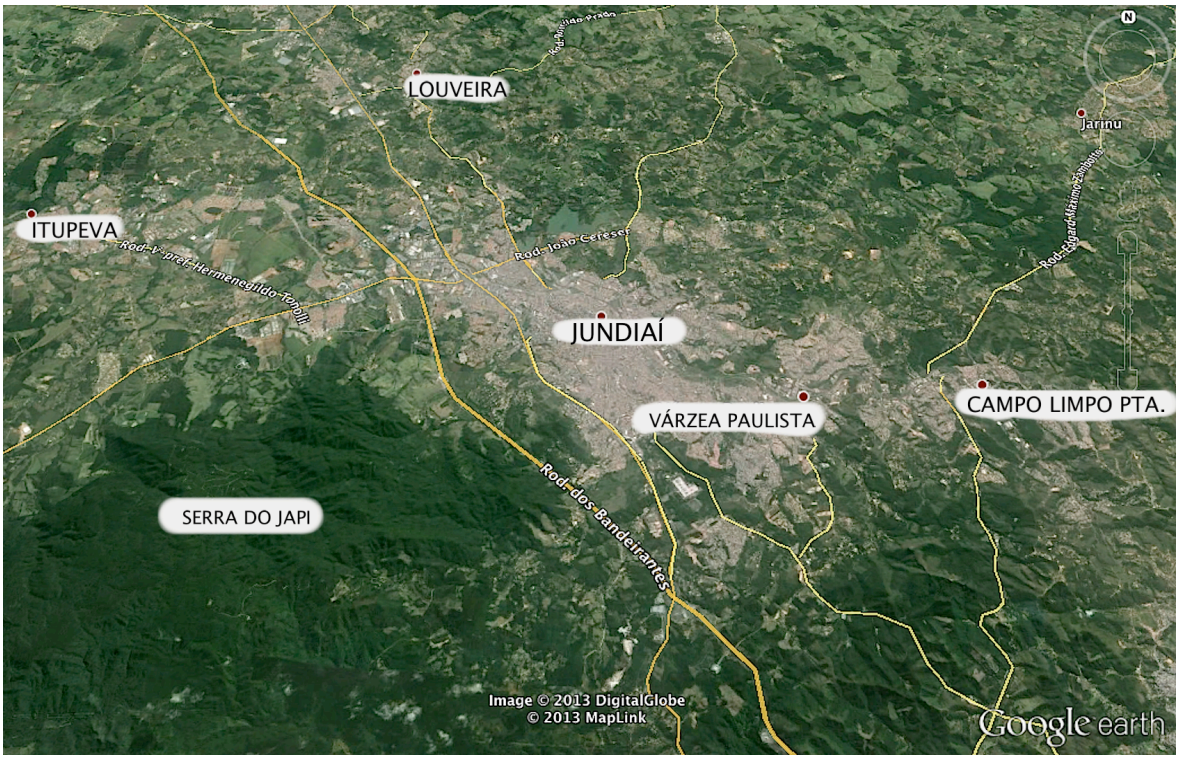


Figura 8 - Mancha urbana da AU-Jundiaí em 2013

Fonte: Imagem do Google Earth. Acesso em 10/06/2013.

Considerando que Itupeva ampliou a participação no contingente populacional da Aglomeração Urbana de Jundiaí de 4,51% em 2000 para 6,42% em 2010 e apresenta o maior índice de crescimento geométrico da região, da ordem de 5,53% ao ano (SEADE; 2010), nota-se o surgimento de um vetor intermetropolitano de crescimento interligando a Aglomeração Urbana de Jundiaí à Aglomeração Urbana de Sorocaba A alta taxa geométrica de crescimento apresentada por Itupeva pode ser justificada pela implementação do Distrito Industrial, facilitado pela extensão do gasoduto Brasil-Bolívia, pela instalação de *shoppings* conectados à rodovia, pelo turismo ecológico e rural, além dos grandes parques temáticos. Com o desenvolvimento econômico de Itupeva e de Jundiaí, a forma urbana da região alterou-se com a implantação de grande número de condomínios residenciais horizontais fechados e loteamentos fechados, confirmando um vetor de dispersão urbana e de crescimento populacional no sentido de Jundiaí a Itupeva.

Unidade territorial	Número de municípios	TGCA (% 2000/2010)
RM São Paulo	39	0,99
RM Baixada santista	9	1,22
RM Campinas	19	1,83
RMVPLN	39	1,31
AU Jundiaí	7	1,88
AU Piracicaba	22	1,23
AU Sorocaba	22	1,71
MR São Roque	5	1,25
MR Bragantina	11	1,56
Macrometrópole	173	1,17
Estado de São Paulo	645	1,10
Brasil	5.565	1,17

Tabela 2 - Taxa de crescimento geométrico anual
Fonte: EMPLASA, 2012. Disponível em: http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&sqi=2&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.emplasa.sp.gov.br%2Femplasa%2Fmacrometropole%2Fmacrometropole.pps&ei=5IV2UvjsHtTKkAfvj4CgBw&usg=AFQjCNEYX88ulumlPvqOfM8P-OFQWjjo_w&sig2=w8IcylYRadXvIHVtsu0x5A&bvm=bv.55819444,d.eW0.

Hoje, a Aglomeração Urbana de Jundiaí detém a maior taxa de crescimento geométrico (TGCA) da Macrometrópole Paulista - 1,88% de 2000 à 2010, enquanto a Região Metropolitana de São Paulo apresentou 0,99% no mesmo período.

Jundiaí, porém, acompanhando os indicadores das cidades polo de algumas regiões metropolitanas brasileiras, apresenta a menor taxa de crescimento anual (1,36%) da população da aglomeração. Apesar disso, a população de Jundiaí corresponde ainda a 53% do total da Aglomeração Urbana, um dos fatores que a reitera como polo centralizador da região.

Municípios	Área (Km²)		Densidade Demográfica (Hab / Km²)	População 2000	População 2010
	Abs.	%			
Cabreúva	259,81	20,46%	160,13	33.100	41.604
Campo Limpo Pta	80,05	6,30%	925,37	63.724	74.074
Itupeva	200,52	15,79%	223,72	26.166	44.859
Jarinu	207,67	16,35%	114,83	17.041	23.847
Jundiaí	431,97	34,01%	856,83	323.397	370.126
Louveira	55,35	4,36%	670,74	23.903	37.125
Várzea Paulista	34,63	2,73%	3.092,64	92.800	107.089
AU Jundiaí	**1.269,99**	**100%**	**550,18**	**580.131**	**698.724**
Estado de São Paulo	**248.197,00**	**-**	**166,25**	**36.969.476**	**41.262.199**

Tabela 3 - Evolução da população na Aglomeração Urbana de Jundiaí.
Fonte: EMPLASA, 2012. Disponível em: http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&sqi=2&ved=0CC0QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.emplasa.sp.gov.br%2Femplasa%2Fmacrometropole%2Fmacrometropole.pps&ei=5IV2UvjsHtTKkAfvj4CgBw&usg=AFQjCNEYX88ulumlPvqOfM8P-OFQWjjo_w&sig2=w8IcylYRadXvIHVtsu0x5A&bvm=bv.55819444,d.eW0.

A densidade demográfica de Várzea Paulista, de 3.092,64 hab./km2 , contrasta com as demais cidades. Campo Limpo Paulista, em segundo lugar, mesmo com muitas indústrias metalúrgicas, que ocupam extensas áreas territoriais, apresenta adensamento populacional de 925 hab./km2, bem distante de Várzea Paulista, cidade dormitório, cuja maioria da população trabalha em Jundiaí ou em Campo Limpo Paulista.

Localidade	Taxa Geométrica de Crescimento Anual (Em %a.a.)	2010
Cabreúva	População total	2,35
	População Urbana	3,22
	População Rural	-1,42
Campo Limpo Paulista	População total	1,54
	População Urbana	1,77
	População Rural	-
Itupeva	População total	5,53
	População Urbana	7,29
	População Rural	-1,57
Jarinu	População total	3,43
	População Urbana	5,33
	População Rural	-1,1
Jundiaí	População total	1,36
	População Urbana	1,67
	População Rural	-3,69
Louveira	População total	4,5
	População Urbana	5,01
	População Rural	-3,37
Várzea Paulista	População total	1,46
	População Urbana	1,46
	População Rural	-

Tabela 4 - Taxa de crescimento anual por cidade na AU-Jundiaí. (TGCA)

Fonte: SEADE, 2012. Disponível em: http://www.seade.gov.br/produtos/imp/index.php?page=tabela

Essa nova configuração urbana da Aglomeração Urbana de Jundiaí, promoveu o aumento dos deslocamentos populacionais, pendulares entre os municípios, confirmando o estreitamento das relações socioeconômicas.

A relação entre o centro e a periferia da maioria das cidades da Aglomeração Urbana de Jundiaí mudou com o surgimento de novas centralidades nas antigas periferias, impulsionadas por polos de serviço como supermercados, *shoppings*, parques e pela criação de distritos industriais resultantes do espalhamento dos equipamentos produtivos por amplos territórios e que se interligam de forma autônoma com a Macrometrópole Paulista.

> (...) esta urbanização que se estende para além das cidades em redes que penetram virtualmente todos os espaços regionais, integrando-os em malhas mundiais, representa, assim, a forma sócio-espacial dominante que marca a sociedade capitalista de Estado contemporânea em suas diversas manifestações, desde o centro dinâmico do sistema capitalista, até – e cada vez mais – as diversas periferias que se articulam dialeticamente em direção aos centros e sub- centros e subsubcentros... (MONTE-MÓR, 1994, p.171)

Esse novo ambiente de urbanização contemporânea confirma a importância dos sistemas de circulação e transporte e a decadência das condições de mobilidade, devido aos intensos fluxos de veículos que transformam rodovias de alta velocidade em avenidas metropolitanas de menor velocidade.

1.6 A REDE DE CIDADES

Apesar de Jundiaí, cidade polo da aglomeração urbana, apresentar maior número de habitantes e maior área territorial, não se destaca em todos os setores produtivos como cidade principal. Na realidade, existem circuitos muitos específicos dos quais participam as cidades da aglomeração, remetendo, como aponta Saskia Sassen, à existência de diferentes circuitos articulando as redes de cidades.

> A adoção da perspectiva de uma dessas cidades revela a diversidade e a especificidade de sua localização em alguns, ou em muitos, desses circuitos. Essas emergentes geografias intercidades começam a funcionar como infraestrutura para várias formas de globalização. A primeira etapa seria identificar os circuitos globais específicos dos quais uma cidade faz parte. Eles variam conforme a cidade, dependendo das características específicas de cada uma, da mesma maneira que, em cada circuito, os grupos de cidades são diferentes. Isto mostra que as diferenças e características especiais das cidades são importantes, e que a concorrência entre as cidades é menor do que parece, ou seja, certa divisão global, ou regional, de funções, estaria desempenhando um papel mais importante do que parece. (SASSEN, 2008)

No caso da Aglomeração Urbana de Jundiaí, isso é visível quando verificamos o número de estabelecimentos por setor produtivo em cada cidade, ou seja, apesar de serem cidades independentes, são cidades complementares

funcionalmente e estabelecem entre si relações de cooperação e interdependência.

Para essa análise, é importante relacionar não só o número de estabelecimentos entre as cidades da aglomeração, mas também entre os próprios estabelecimentos da cidade, para que se verifique a especificidade de cada uma delas.

Estabelecimentos	Jundiaí	Várzea Paulista	Cabreúva	Campo Limpo Pta	Louveira	Itupeva	Jarinu
Agropecuários	175	4	72	8	53	79	78
Industriais	1286	378	178	141	156	257	85
Comerciais	3797	454	245	325	297	400	153
Serviços	3683	250	187	207	209	282	121
Bruto a agropecuária	8941	1086	712	681	715	1018	437
% no AU	65,79%	7,99%	5,24%	5,01%	5,26%	7,49%	3,22%
PIB							

Tabela 5 - Estabelecimentos por setores
Fonte: IBGE/2010. Disponível em: http://cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php

Além do número de estabelecimentos também é importante analisar, conjuntamente, o valor adicionado bruto do PIB de cada setor de cada cidade e a relação entre elas.

Jundiaí	20.124.600	43.957	6.560.758	10.580.582
Louveira	8.914.891	15.924	2.744.181	4.788.483
Itupeva	2.195.316	17.166	1.074.962	748.617
Várzea Pta.	1.613.502	580	646.362	771.767
Cabreúva	1.209.617	6.939	577.970	417.321
Campo Limpo	975.784	1.184	298.884	564.857
Jarinu	426.672	13.013	105.903	252.278

Tabela 6 - PIB por setor econômicos

Fonte: tabela elaborada pela própria autora com base nos dados do IBGE/2010. Disponível em: http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=352730&idtema=103&search=sao-paulo%7Clouveira%7Cproduto-interno-bruto-dos-municipios-2010.

O setor de serviços e comércios de Jundiaí é extremamente importante para toda a região, ocupando 83% de seus estabelecimentos, e contribuindo com a metade do PIB gerado por toda cidade de Jundiaí. Esse setor sustenta boa parte das necessidades da aglomeração urbana, proporcionando um fluxo constante e pendular entre as cidades.

Itupeva destaca-se pelo alto PIB no setor industrial de R$1.074.962.000, muito maior que o PIB o mesmo município apresenta no setor de serviços. Comparativamente, se antes podíamos dizer que Jundiaí era uma cidade industrial, hoje parece que tal configuração tem se transformado bastante, principalmente quando confrontamos o número de estabelecimentos do setor de serviços e comércio diante do setor industrial de Jundiaí (tabelas 5 e 6), com os de Itupeva, Louveira e Campo Limpo Paulista.

O gasoduto Brasil-Bolívia passa pelo município de Itupeva, o que vem atraindo uma vasta gama de indústrias, que ali se localizaram em estratégico entroncamento rodoviário.

Também, em Itupeva, identifica-se um eixo de localização de camadas sociais de renda média alta, caracterizado pela expansão de condomínios fechados naquela região, atraídos tanto pela localização entre São Paulo e

Campinas, próximos a grandes rodovias, como pela “qualidade ambiental” e a presença de microclima próprio da região devido à proximidade da Serra do Japi.

Louveira apresenta o segundo maior PIB da Aglomeração Urbana devido às empresas de logística instaladas no município. Também nos últimos anos, ao longo da rodovia Vereador Geraldo Dias, a qual liga Jundiaí a Louveira, instalaram-se diversos condomínios e loteamentos fechados.

No caso de Várzea Paulista, apesar do município não se destacar em nenhum dos setores, porém ao se analisar-se a densidade urbana de 3.092,64 hab./km2 (tabela 3) e o número de viagens de transportes coletivos com origem em Várzea Paulista para Jundiaí, 189 ônibus por dia (tabela 7), percebe-se que esse município é responsável pela oferta de mão de obra para o comércio, o serviço e as indústrias das outras cidades da Aglomeração Urbana, principalmente Jundiaí.

Jarinu, apesar de contar com apenas 3,22% de todos os estabelecimentos da aglomeração, tem 18% do total dos estabelecimentos da cidade direcionados ao setor agropecuário, assim como tem grande área rural (23%) se comparada às outras cidades da aglomeração.

1.7 A MOBILIDADE ESPACIAL E OS VETORES INTERMETROPOLITANOS DE EXPANSÃO

O modo de vida contemporâneo e o dinamismo social conduzem a deslocamentos populacionais, mudanças e redistribuições espaciais, relações e composições entre as cidades, altas densidades e vazios urbanos, a diluição das fronteiras entre as cidades e ao mesmo tempo, o aumento da conexão entre elas.

Uma característica importante das regiões metropolitanas e das aglomerações urbanas é o movimento de pendularidade intenso nas conexões interurbanas, o que pode ser notado por meio da análise do fluxo de transportes coletivos na região, assim como pelo fluxo de veículos de passeio.

A Aglomeração Urbana de Jundiaí é atendida por diversas linhas de transporte coletivo intermunicipal de passageiros com origem e/ou destino internos aos municípios da aglomeração.

Municípios de origem	Municípios de destino							
	Cabreúva	Campo Limpo	Itupeva	Jarinu	Jundiaí	Louveira	Várzea Pta.	Total
Cabreúva	0	6	0	4	8	0	0	18
C. Limpo	0	0	0	0	0	0	0	0
Itupeva	0	0	0	0	0	0	0	0
Jarinu	0	22	0	0	0	0	0	22
Jundiaí	168	283	160	26	0	8	354	999
Louveira	0	0	0	0	0	0	0	0
Várzea P.	0	0	0	0	189	0	0	189
Total	168	311	160	30	197	8	354	1228

Tabela 7 - Transporte coletivo - Número de viagens/dia internas na AU-Jundiaí.

Fonte: EMPLASA/ 2007.

Pela análise da tabela 7, percebe-se a polarização exercida por Jundiaí na distribuição intra-regional de viagens e passageiros do transporte coletivo. Aproximadamente 81,35% dos deslocamentos têm Jundiaí como origem e todos os municípios da Aglomeração como destino. Dessa porcentagem, 81,35%, 35,43%% dirigem-se para Várzea Paulista; 28,32% para Campo Limpo Paulista; 16,01% para Itupeva; 16,81% para Cabreúva e apenas 0,8% para Louveira. Em síntese, percebe-se, pelos dados, que o município de Jundiaí ocupa a função de centro polarizador da região.

Além do transporte público de ônibus na Aglomeração Urbana de Jundiaí, essa região também é servida por trens da CPTM que, por meio da Linha 7 (Luz/Francisco Morato - Francisco Morato/Jundiaí) atendem os municípios de Campo Limpo Paulista, Várzea Paulista e Jundiaí. O trecho Francisco Morato/Jundiaí possui extensão de 21,5km, com tempo de percurso total de vinte e cinco minutos e um intervalo entre trens de vinte dois minutos, nos dias de semana e de trinta minutos, aos domingos e feriados. A média mensal de passageiros transportados, em 2007, em Campo Limpo Paulista foi de 60.340

pessoas, em Várzea Paulista foi de 33.393 pessoas e em Jundiaí foi de 115.448 pessoas.

Atualmente, as rodovias Bandeirantes e Anhanguera que ligam as cidades da Aglomeração Urbana de Jundiaí à metrópole de Campinas e São Paulo têm, em média, um fluxo diário de 60 mil a 80 mil pessoas[2] em veículos de passeio e comerciais (figura 9), sendo que na Rodovia Bandeirantes, no trecho até Jundiaí, tanto no sentido São Paulo/Jundiaí como Jundiaí/São Paulo, o fluxo veicular rodoviário de passeio é de 60mil a 80 mil veículos por dia. (figura 10)

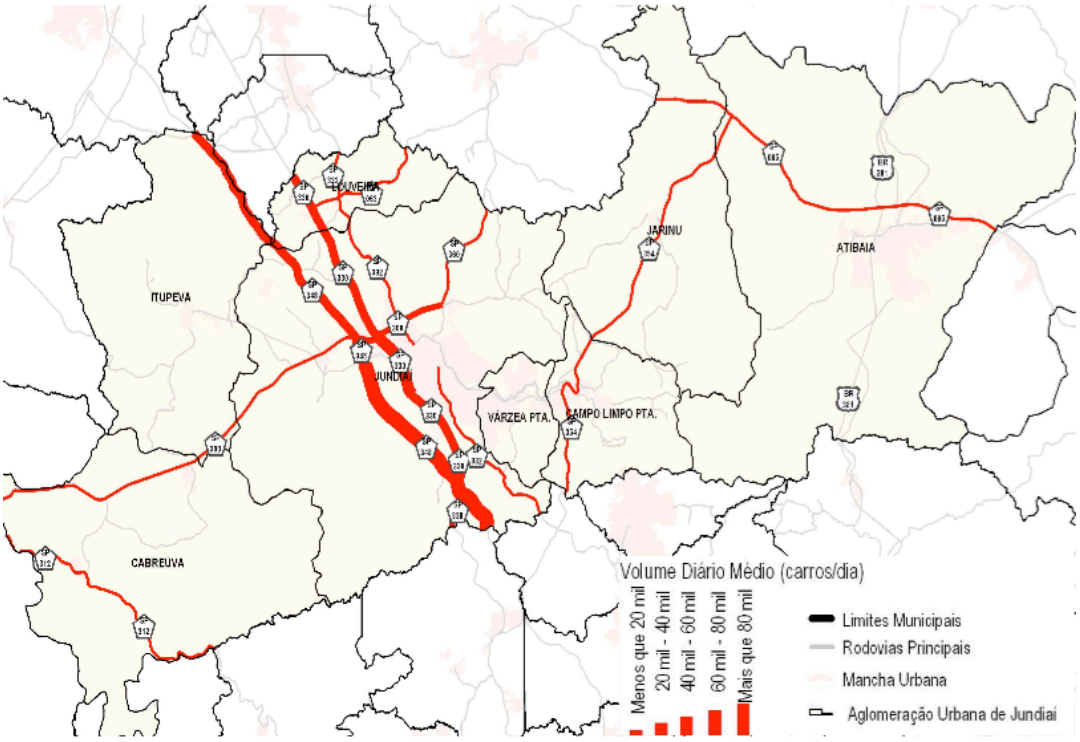


Figura 9 - Fluxo veicular rodoviário total (veículos de passeio e comercial) - 2006
Fonte: DER 2006 apud EMPLASA 2008.

A infraestrutura de rodovias e estradas da região tem sido um dos principais suportes para o desenvolvimento econômico, estimulando o crescimento urbano e a conurbação. Dessa forma, o estudo e a avaliação dos processos geradores da dinâmica socioeconômica são essenciais para se estabelecerem as relações de interdependência entre as cidades da Aglomeração Urbana e também analisar a reestruturação urbana da região.

[2] dados fornecidos pela Prefeitura de Jundiaí /2010

> Os percursos podem ser vistos como rotas, utilizadas nos deslocamentos das pessoas na cidade, através de espaços livres, que formam trajetórias. Constituem uma linha, no espaço e no tempo, descrita pelo movimento que define a direção de fluxos de circulação cotidianos, podendo indicar vetores de expansão intra-urbana. Implicam igualmente num sentido social, relacionado aos deslocamentos e práticas de um dado grupamento humano, em uma direção de crescimento da cidade, englobando questões da cultura, interesses e hábitos típicos dos grupos sociais, em função da localização, renda e modo de transporte urbano. (SILVEIRA et al., 2007).

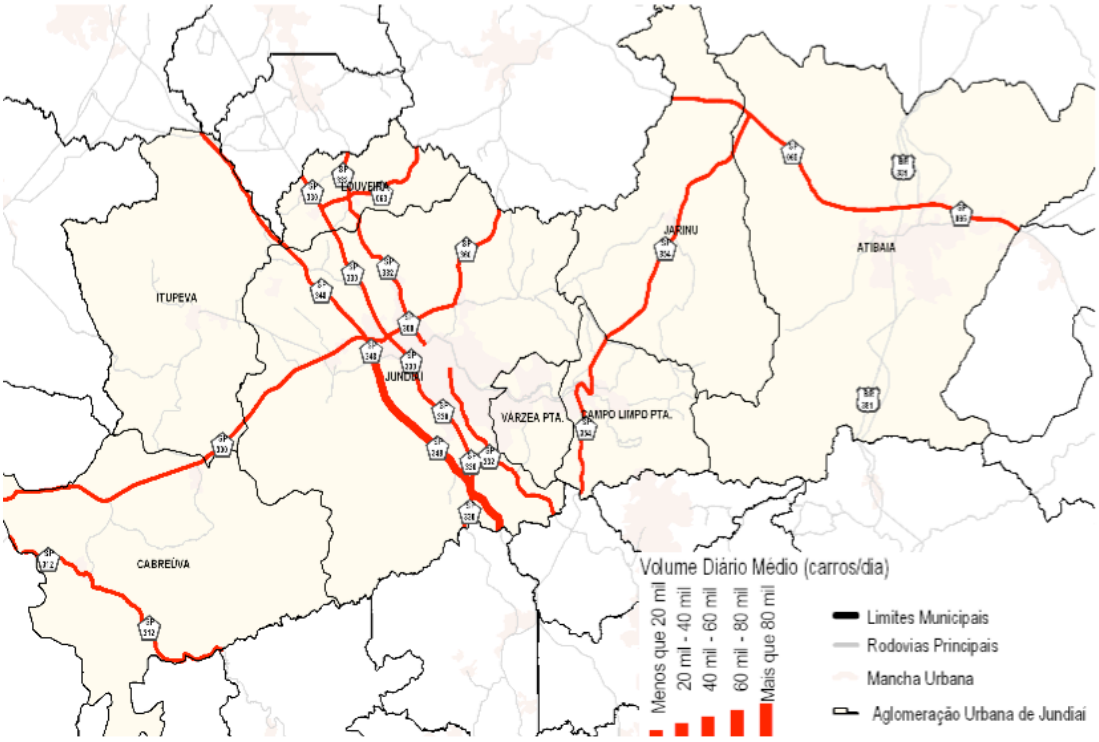


Figura 10 - Fluxo veicular rodoviário de passeio - 2006
Fonte: DER 2006 apud EMPLASA 2008.

A partir das metrópoles de São Paulo e de Campinas é possível perceber vetores de expansão no sentido da Aglomeração Urbana de Sorocaba e de Jundiaí, seguindo os principais eixos rodoviários: pela Rodovia Anhanguera (SP 330) , Rodovia Bandeirantes (SP 348) e Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (SP 300), Rodovia Vereador Geraldo Dias (SP 332) e pela Rodovia João Cereser (SP -360).

- pela Rodovia Anhanguera (Cajamar - Jundiaí – Louveira – Vinhedo): as interações urbanas até Campinas são intensas mas com manchas urbanas fragmentadas, demonstrando uma conurbação funcional (QUEIROGA et al., 2007), ou seja, uma intensa relação de dependência econômica e social, por meio

de redes de comunicações sejam físicas ou virtuais, inclusive como o sistema de informações entre as cidades.

• pela Rodovia dos Bandeirantes (São Paulo – Campinas): as interações urbanas até Campinas são menos intensas do que na Rodovia Anhanguera, por se tratar de uma rodovia confinada com poucos acessos ao longo do percurso, embora a região venha desenvolvendo atividades econômicas atreladas aos parques temáticos e ao turismo de lazer.

• pela Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (Jundiaí – Itupeva – Cabreúva – Itu): as interações urbanas são mais fortes até Itupeva no sentido de Sorocaba, demonstrando conurbação funcional com a implementação do Distrito Industrial, a extensão do gasoduto e a presença de diversos condomínios fechados ao longo da rodovia.

• pela Rodovia Vereador Geraldo Dias (Jundiaí – Louveira – Vinhedo), apresenta conurbação funcional, embora ainda não se verifique uma conurbação física, apesar dos fortes indicativos para isso, demonstrando a tendência de expansão urbana de Jundiaí para o sentido de Campinas.

• pela Rodovia João Cereser (SP 360): articulam-se diretamente as cidades de Jundiaí e Jarinu. Na região de Jundiaí, existe um fluxo bastante intenso de circulação de veículos até a Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra que leva a Itatiba, apresentando fluxo de moderado a intenso até o acesso a Jarinu, um município com características rurais se comparado aos outros da Aglomeração Urbana de Jundiaí.

A intensidade dos fluxos observados nos eixos viários citados que absorvem a maioria das trajetórias diárias da população, constitui-se, enquanto aspecto de mobilidade interurbana, importante indicador da estruturação de vetores de expansão da urbanização não só entre as cidades da própria aglomeração, mas também entre a Aglomeração Urbana de Jundiaí e as Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo e, simultaneamente, no ambiente da Macrometrópole Paulista.

Outro indicador significativo da estruturação de um vetor de expansão

da urbanização no sentido Jundiaí-Itupeva é a constatação de que a evolução da malha urbana de Jundiaí ultrapassou a barreira das rodovias existentes que se configuravam como tradicionais limites naquela direção. Contribuíram para isso, a instalação do Distrito Industrial de Jundiaí e de diversos parques temáticos localizados às margens da rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, bem como o Aeroporto de Jundiaí, localizados no vetor sudoeste da cidade. Esses empreendimentos dispersos pelo território consolidaram-se como nós urbanos intrametropolitanos (QUEIROGA et al., 2007), apresentando-se como polos geradores potenciais de novas centralidades na escala regional.

Segundo a edição de 09 de outubro de 2011 do jornal “O Estado de São Paulo”, o aeroporto de Jundiaí tem se destacado como centro da aviação executiva da Macrometrópole Paulista devido ao esgotamento de pistas do Aeroporto de Congonhas e do Campo de Marte. Nos últimos cinco anos, o número de aeronaves e passageiros triplicou, e o jornal destaca como pontos fortes do Aeroporto, a questão da localização e do microclima, devido à Serra do Japi, facilitando pousos e decolagens sem o inconveniente da chuva e da neblina.

Hoje o Aeroporto de Jundiaí faz 78 mil pousos e decolagens de aviação executiva por ano, mais que o dobro de Congonhas (34 mil) e 63% do movimento total do Campo de Marte. (jornal O ESTADO DE SÃO PAULO, 9/10/2011)

Essa região geográfica é privilegiada, pois integra uma região densamente povoada, industrializada e com renda per capita alta com relação às Aglomeração Urbana de Sorocaba e de Jundiaí.

Devido aos nós urbanos entre as cidades da Aglomeração, ou seja, locais em que se concentram empresas com diferentes atividades econômicas, condomínios e loteamentos fechados e com os mais variados e intenso fluxos pendulares diários, nota-se a fragmentação das manchas urbanas. No caso da Aglomeração Urbana de Jundiaí o território que tem essas manchas urbanas mais densas está no vetor sudoeste de Jundiaí, sentido Itupeva e no vetor nordeste, sentido Campinas.

As manchas urbanas ao longo da rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto, no sentido de Itupeva, expandiram-se bastante nos últimos cinco anos, e

são decorrentes da produção imobiliária, onde os interesses privados dos empreendedores superam os interesses públicos, como os condomínios e loteamentos fechados e os parques de lazer. Já no sentido Campinas, essa fragmentação não é tão recente e resulta não só do crescimento de condomínios e loteamentos fechados, como também da instalação de galpões de logística situados nas conexões rodoviárias entre os novos tecidos urbanos.

A malha rodoviária e a proximidade de outros meios de transporte facilitam a logística dos produtos e os acessos aos pontos de entretenimento. A conclusão dos rodoanéis de São Paulo e de Campinas (a menos de 50 km de distância de Itupeva) conectará o município a um grande número de importantes rodovias.

1.8 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ.

Essa posição estratégica da Aglomeração Urbana de Jundiaí nas conexões intermetropolitanas potencializa esta recente unidade regional como localização para moradia, como ponto estratégico para centros logísticos e como local ideal para indústrias de nova geração.

Segundo Sposito (2011), o período atual caracteriza-se por uma redefinição de escalas…

> Essa redefinição ocorre por que as lógicas de localização da atividade produtiva e de circulação de bens e serviços precisa se intensificar para viabilizar a estabilidade ou a ampliação da realização da taxa de lucros. Isso se dá num período de desenvolvimento do modo capitalista de produção, em que a diminuição do tempo necessário para o processo de produção de mercadorias tem que compensar a diminuição relativa (comparada às três décadas que se seguiram ao final da segunda guerra mundial) das possibilidades de ampliação do número de pessoas que passam a ingressar nesse mercado. (SPOSITO, 2011 p.126).

Com a forte infraestrutura rodoviária facilitando a acessibilidade, a

relação espaço-tempo se inverte, e a distância deixa de ser um problema para os deslocamentos diários intercidades ou intermetrópoles, seja para o acesso aos equipamentos de educação, de consumo e serviços, seja para a busca de opções de moradia ou de trabalho. Portanto, a procura pelo menor tempo de deslocamento torna-se prioridade para a população e para atividade produtiva, fragmentando as manchas urbanas ao longo do território da Aglomeração Urbana de Jundiaí.

> O controle do tempo de deslocamento é a força mais poderosa que atua sobre a produção do espaço urbano como um todo, ou seja, sobre a forma de distribuição da população e seus locais de trabalho, compras, serviços, lazer etc. Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo. Daí decorre a grande disputa social em torno da produção do espaço urbano e a importância do sistema de transporte como elemento da estrutura urbana. (VILLAÇA, 2012, pág. 69)

Percebe-se que a conexão entre as cidades da Aglomeração Urbana de Jundiaí não se faz pela continuidade da malha viária, mas principalmente por rodovias ou algumas avenidas, que são utilizadas não só pela população que reside próximo aos centros tradicionais dos municípios, mas também são utilizadas frequente e intensamente pela população residente nos condomínios e loteamentos fechados distantes do centros tradicionais. A população que se destina ao trabalho (empresas situadas no Distrito Industrial ou ao longo das rodovias), ao consumo (hipermercados, *shoppings centers*), aos estudos (universidades e centros universitários) ou ao lazer (parques temáticos e restaurantes) utiliza-se diariamente dessas rodovias.

Segundo Rainer Randolph (2010), cada vez mais os processos econômicos ou sociais ultrapassam as fronteiras das cidades, provocam alterações nas relações interurbanas, como a desconcentração de instalações de produção, e interferem na localização dos lugares de trabalho e das residências da população ampliando as distâncias e alterando a forma urbana.

Portanto, pontos ou sítios tornam-se lugares estratégicos ao permitirem que haja entrelaçamento e aglomeração de atividades permanentes e estáveis que os tornem centrais (Lefebvre, 1974), favorecendo relações inter-regionais e

reestruturando o território.

No território da Aglomeração Urbana de Jundiaí, principalmente ao longo da Rodovia D. Gabriel Bueno Couto, instalaram-se heterogeneamente diferentes assentamentos, sejam eles industriais, residenciais ou de lazer. Percebe-se a disputa por esse território tanto pela presença da indústria, como no caso no Distrito Industrial, do setor residencial (loteamentos e condomínios fechados), pelo poder público no projeto habitacional Fazenda Grande, parte do programa "Minha casa Minha vida", inclusive pela instalação de parques temáticos.



Figura 11 - Condomínios e industrias ao longo da Rod. D. Gabriel Paulino Bueno Couto
Fonte: Imagem retirada do Google Earth. Acesso em 7/11/2013.



Figura 12 - Condomínios e loteamentos fechados ao longo da Rod. D. Gabriel Paulino Bueno Couto
Fonte: Fotografia aérea realizada por F. Del Monte Fanelli em 28 ago.2013.

Esses conflitos e essas disputas pelo solo, por setores industriais, residenciais, comerciais e inclusive pelo poder público apresentam-se não só ao longo da Rodovia D. Gabriel Bueno Couto e excluem e delimitam o espaço físico para as classes sociais. Assim os condomínios fechados abrigam classes de média e alta renda, os conjuntos habitacionais e o entorno do Distrito Industrial, populações de baixa renda.

No entanto, quando se observam as características de cada cidade, percebe-se também o caráter segregativo, principalmente ao se analisarem alguns dados e indicadores sociais de cada município.

11º	Jundiaí	0,822	0,834	0,866	0,768
164º	Louveira	0,777	0,783	0,861	0,697
247º	Campo Limpo	0,769	0,733	0,840	0,739
348º	Itupeva	0,762	0,750	0,844	0,699
389º	Várzea Paulista	0,759	0,720	0,863	0,705
848º	Cabreúva	0,738	0,717	0,828	0,678
957º	Jarinu	0,733	0,723	0,826	0,659

Tabela 8 - Ranking brasileiro do Índice de Desenvolvimento Humano (2010)

Fonte: Programa das Nações Unidas para o desenvolvimento. Índice de Desenvolvimento Humano por município. Disponível em: http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/Ranking-IDHM-Municipios-2010.aspx. Acesso em 9 de novembro de 2013.

O Índice de Desenvolvimento Humano divulgado em 2013, mas com bases no censo de 2010, classifica Jundiaí em primeiro lugar dentro da AU-Jundiaí, na 4º posição entre as cidades paulistas e em 11º posição entre as cidades brasileiras.

Municípios	PIB Total [1] (2010 em mil reais)	%
Cabreúva	1.209.617	3,41%
Campo Limpo Pta	975.784	2,75%
Itupeva	2.195.316	6,19%
Jarinu	426.672	1,20%
Jundiaí	20.124.600	56,75%
Louveira	8.914.891	25,14%
Várzea Paulista	1.613.502	4,55%
AU Jundiaí	**35.460.382**	**100%**

Tabela 9 - PIB por município (2010)

Fonte: EMPLASA, 2012

Segundo o IBGE, Jundiaí conta com 56,75% do PIB da Aglomeração

Urbana e índice de pobreza[3] de 8,78%, um índice bastante baixo se comparado aos das outras cidades da Aglomeração Urbana ou mesmo aos da cidade de São Paulo e de Campinas.

Jundiaí, por meio da Fundação Municipal de Ação Social (Fumas), desenvolve diversos projetos de habitação de interesse social e entre os principais estão: projetos de urbanização nos núcleos de submoradias (desde 1980) na cidade, Programa “Minha Casa, Minha Vida” e o projeto habitacional Fazenda Grande (2002 a 2009).

Essa valorização da terra como “localização” (VILLAÇA, 2012) dá-se no sentido de que o tempo torna-se fator importante para a sociedade contemporânea, e quanto mais próximos dos lugares de usos cotidianos se estiver, maior a acessibilidade para a população.

Nessa disputa social pelas melhores localizações, o poder público favorece os mais ricos. Aos pobres restam as localizações mais distantes dos seus empregos, do comércio e dos serviços necessários ao cotidiano do cidadão, onde o transporte público torna-se escasso e o tempo dispensado ao deslocamento diário é enorme.

Nota-se claramente a expulsão da classe social de baixa renda de Jundiaí, consagrando-se não só no território jundiaiense, mas também na Aglomeração Urbana de Jundiaí. É necessário pensar na segregação socioespacial não só no contexto municipal, mas no contexto regional, já que há deslocamento das classe de renda mais baixa para cidades adjacentes a Jundiaí, ou seja, não se promove uma solução para a habitação, apenas se exíme dessa problemática.

As cidades da Aglomeração Urbana de Jundiaí que têm o índice mais alto de pobreza na região são Várzea Paulista com 21,61%, Cabreúva com 26,73% e Jarinu com 27,94%. Itupeva e Louveira apresentam índices intermediários de pobreza, 18,24% e 19,54%, respectivamente. Analisando a tabela 10 nota-se que Várzea Paulista, Cabreúva e Jarinu apresentam-se como

[3] Índice de pobreza 2003. IBGE, 2012.

territórios habitados principalmente por pessoas de baixa renda.

Município	Índice de pobreza em 2003
Jundiaí	8,78 %
Várzea Paulista	21,61%
Cabreúva	26,73 %
Louveira	17,89%
Campo Limpo Paulista	19,54%
Jarinu	27,94 %
Itupeva	18,24 %

Tabela 10 - Índice de pobrezaFonte: IBGE, 2012

Essa configuração socioespacial da Aglomeração Urbana de Jundiaí é motivada não só pelas relações econômicas, mas também pelas relações sociais, pelo crescimento da segregação socioespacial, pelas estruturas de mobilidade urbanas e pela acessibilidade de locomoção individual e coletiva da população.

As melhorias na infraestrutura, no transporte, nos setores de serviços e comércio, na comunicação urbana têm elevado a taxa de urbanização da rede de cidades, provocando um aumento dos investimentos imobiliários principalmente no município de Jundiaí (Gráfico 1). Segundo a Prefeitura Municipal de Jundiaí, o número de imóveis construídos cresceu 38% do ano de 2000 a 2010, entendendo-se que podem estar ou não ocupados.

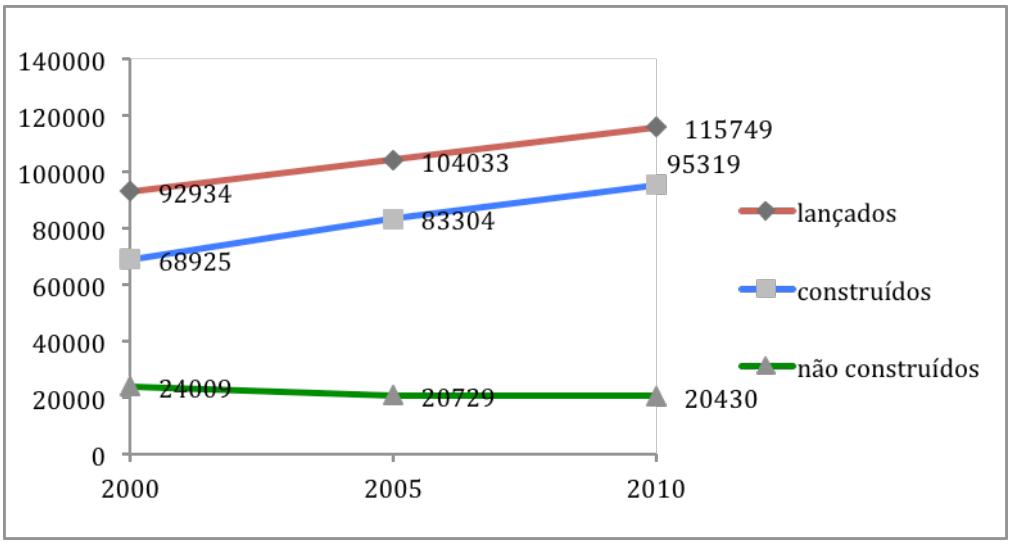


Gráfico 1 - Evolução de investimentos imobiliários 2000-2010

Fonte: Secretaria Municipal de Finanças da Prefeitura Municipal de Jundiaí, 2011

No entanto, com o crescimento das cidades e sobretudo da crescente adoção do automóvel como meio de transporte, as melhorias executadas na rede de infraestruturas de rodovias não são suficientes para suportar o enorme fluxo de passagens e causa, consequentemente, congestionamentos nos horários de pico.

A relação entre as cidades da Aglomeração é cada vez mais estreita, uma relação de interdependência, na qual cada uma delas vem assumindo um papel diferenciado como estratégia para se integrar às dinâmicas econômicas e territoriais, embora a soma das cidades não tenda ao equilíbrio da região. Assim a busca de níveis de interação política e de comunicação entre elas, seja pelo transporte coletivo ou particular, seja pela rede de informática, é cada vez mais essencial à sobrevivência das mesmas.

Hoje, os entraves à mobilidade urbana nas rodovias entre as cidades da Aglomeração Urbana de Jundiaí tornam-se obstáculos às conexões entre a Metrópole de São Paulo e a de Campinas e esse problema tende a se agravar, uma vez que o TGCA (Taxa Geométrica de Crescimento Anual) da AU-Jundiaí é uma das maiores da Macrometrópole Paulista.

As cidades da Aglomeração Urbana necessitam de planejamento

integrado e ação coordenada dos órgãos públicos, para o gerenciamento de problemas comuns, como a questão da mobilidade e da segregação social, entre outras desigualdades no nível da saúde, da educação e da segurança pública. A construção de organismos de gestão regional compartilhada coloca-se como questão premente para a obtenção de melhorias na qualidade de vida dos habitantes da Aglomeração Urbana e também da Macrometrópole Paulista, além de aproveitar melhor os recursos públicos, beneficiando o desenvolvimento socioeconômico da região.

1.9 DESAFIOS À MOBILIDADE NA AGLOMERAÇÃO URBANA DE JUNDIAÍ

A Macrometrópole Paulista é polo de atração de viagens intermunicipais e interestaduais, concentrando fluxos das mais variadas origens e das mais diversas especificidades e simultaneamente fluxos de pessoas e cargas ao longo de rodovias. Nessa região, concentram-se 50% do fluxo total de transportes do Estado de São Paulo e 93% do transporte de mercadorias do Estado de São Paulo (ASQUINO, 2010).

Atualmente a Aglomeração Urbana de Jundiaí caracteriza-se como centro logístico da região, e exatamente nesse ponto nodal, com a grande concentração de transportes de carga, de pessoas, além da presença de mais de 500 empresas ao longo das rodovias, a região encontra-se num momento crítico, pois diariamente apresenta momentos de congestionamentos intensos. Essa situação demonstra a necessidade de planejamento integrado e macro metropolitano na região, pois esta tendência à imobilidade na Macrometrópole tende a aumentar rapidamente.

> Cerca de 80% da carga que circula pela Macrometrópole é considerada carga geral, ou seja, produtos intermediários em suprimento ou escoamento de processos industriais, e produtos para consumo final. Como as instalações de produção e os estabelecimentos de consumo se encontram dispersos por esta região, a logística desta carga torna-se, portanto, de difícil planejamento. (ASQUINO, 2010 p. 86).

A capacidade de transformação urbana dessa região é muito grande, provocando realocação de atividades no território, atraindo novas atividades ou polos intermetropolitanos que agregam um significativo impacto no sistema viário local.

A Aglomeração Urbana de Jundiaí se beneficia das sinergias dinâmicas entre as metrópoles de Campinas e de São Paulo. Responsável por uma posição geográfica chave nas transações inter-regionais (SCOTT, 1992), conecta ambientes culturalmente diversificados, instituições de ensino importantes, polos de tecnologias de informação e sistemas produtivos importantes para o país, favorecendo uma força de trabalho flexível e criativa.

No entanto os problemas da região aumentaram nos últimos anos, tanto com relação a congestionamento como em relação a segregação social. As rodovias estão sobrecarregadas tanto pelo transporte de passageiros como pelo escoamento dos produtos desenvolvidos, com momentos de imobilidade ao longo do dia. Condomínios fechados competem com indústrias nessa mesma região intersticial, beneficiando-se da relação espaço-tempo. Além dessa situação, a região, principalmente em direção a Itupeva não está devidamente equipada para receber uma população com grande desnível social, ou seja, não existe infraestrutura adequada na saúde, na educação e na segurança pública.

Desde a implementação da Rodovia Anhanguera não houve novos investimentos no transporte ferroviário. Atualmente as rodovias estão sobrecarregadas tanto de passageiros como de cargas e a necessidade de melhorias e implantação de novas linhas ferroviárias regionais torna-se imprescindível.

Diante da dificuldade de deslocamento encontrada nas rodovias, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos, por meio da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, pretende implantar ligações ferroviárias regionais para atender aos fluxos entre as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas do estado de São Paulo, principalmente na ligação da capital paulista com Jundiaí, Sorocaba e Campinas.

Em 9 de novembro de 2009, o governo do Estado de São Paulo

instituiu a Política de Mudanças Climáticas, conforme a Lei nº 13.798 que permitiu que a Secretaria dos Transportes Metropolitanos conduzisse um processo de expansão da infraestrutura sobre trilhos para o transporte de passageiros nas regiões metropolitanas e suas interligações. Em 15 de março de 2010, um decreto acrescia às atribuições a Secretaria de Transportes Metropolitanos, envolvendo-a na formulação de políticas públicas de transporte ferroviários de cargas e passageiros. E em 25 de março de 2010, por meio da resolução da STM nº 28, instituiu-se o Grupo de Trabalho Permanente com a finalidade de promover a realização de estudos de viabilidade de implementação de ligações ferroviárias de passageiros na Macrometrópole Paulista.[4]

Dessa maneira entende-se que para melhoria da mobilidade macrometropolitana paulista não se deve apenas redimensionar as infraestruturas rodoviárias, mas também expandir os sistemas de transporte sobre trilhos de forma a integrá-los para a solução da mobilidade atual e futura.

Apesar dos projetos e do planejamento no setor ferroviário a implantação deles, ainda é muito lenta e os problemas de mobilidade da região aumentam numa velocidade muito maior que a implementação de benefícios nas ferrovias.

[4] **Ligações Ferroviárias Regionais: considerações preliminares e diretrizes**. Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Transportes Metropolitanos. CPTM- Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Disponível em: http://www.stm.sp.gov.br/images/stories/regionais23dez.pdf. Acesso em 9 de novembro de 2013.

CAPÍTULO 02 - OS SETORES VIÁRIOS: DIRECIONADORES DA EXPANSÃO URBANA EM JUNDIAÍ

Nesse capítulo será analisado o papel das rodovias e das ferrovias na reestruturação e na expansão da cidade de Jundiaí.

A introdução de novas formas de transporte e circulação de mercadorias e pessoas, acompanhadas de melhorias tecnológicas, foi um dos aspectos marcantes de transformação das cidades brasileiras.

A implantação das linhas férreas dinamizou as cidades mais antigas que se encontravam no seu percurso e transformou o interior de São Paulo, desbravando áreas não conhecidas do sertão, escoando safras, principalmente de café, iniciando novos povoados e promovendo o rápido desenvolvimento econômico da região.

A cada parada da ferrovia, desenvolviam-se novos núcleos urbanos, compostos de pequenos comércios, algumas residências e uma igreja. Ao mesmo tempo, a velocidade e a facilidade do transporte ferroviário aproximavam vilas, cidades, pessoas e comércio de diferentes regiões, favorecendo o intercâmbio econômico, cultural, social e urbano no interior do Brasil.

A estrada de ferro impressiona pelo antagonismo de aproximar e ao mesmo tempo, cortar regiões ou propriedades muitas vezes privadas, construindo uma barreira no território. Essa, no entanto, favoreceu e proporcionou ao Estado de São Paulo o surgimento de uma poderosa rede urbana.

O trem despontou no Brasil em plena mudança do sistema fundiário, ou seja, em período de alteração do sistema de concessão de terras. A terra que pertencia à coroa até 1850 havia passado a pertencer aos donatários e seus herdeiros (capitanias), por meio da Lei de Sesmarias trecentista do reino, que tinha competência para repartir em glebas as capitanias entre seus concessionários.

> A apropriação da terra, do trabalho e , em parte, o capital vinham de ser regulamentados em 1850, respectivamente pela lei nº 601 do Império – conhecida como Lei de Terras - , pela Lei Euzébio de Queiróz, proibindo o tráfico negreiro, pelo nosso primeiro Código de Comércio. Logo, nossas ferrovias são rasgadas em novo quadro fundiário que ensaia por meio do decreto imperial número 1318, de 1854.
> Em novos ideário e práticas econômicas, esse decreto regulamenta a lei anterior cujo fulcro é determinar a compra e venda dos imóveis como forma de transmissão, com apenas quatro exceções : a faixa de marinha ou ribeirinha, as franjas de fronteira, eventuais estabelecimentos para colonos imigrantes ou para novos índios e a que aqui interessa. As cidades e as vilas com seus povoados existentes ou a serem fundadas, manterão e ou receberão como no sistema antigo uma área para sua instalação, crescimento e distribuição parcelar; seu logradouro ou rossio. Assemelhado desde sempre, quando não confundido oficialmente com uma sesmaria, esse bem comum gerido pelo conselho ou pela Câmara de vereadores, de alto significado social, econômico e fundiário, perdurou até a República! (MARX,2010 p.169)

> Por ser quase virgem, o interior foi integrado em regime fundiário distinto e recém instituído, inaugurando o domínio absoluto sobre as terras rurais e sua transmissão pela compra e venda. O parcelamento de grandes glebas se deu por outra lógica, atento às demandas da plantation potencializadas pela ferrovia, assim como as outras imposições topo e hidrológicas, tão bem descrito e interpretado por Pierre Monbeig. Atrelando tulhas e trilhos, surgiram também loteamentos urbanos localizados a propósito. (MARX,2010 p.177).

As cidades passaram a se estruturar nas redondezas das estações de trem, com o propósito de suprirem as necessidades tanto de mão de obra quanto de serviços para o escoamento de produtos agrícolas para o porto.

Posteriormente, com a implantação das rodovias, o território expandiu-se acompanhando os novos trajetos, oferecendo a possibilidade de paradas ao longo de todo o percurso e facilitando o acesso ao centro da cidade de forma rápida. Valorizava-se assim o território mais próximo das rodovias. [5]

2.1 O CAMINHO DOS TROPEIROS E A COLONIZAÇÃO DO TERRITÓRIO PAULISTA

Para compreender a formação de Jundiaí é necessário entender a

[5] Será analisado posteriormente no item: 2.3 em *O papel das rodovias no desenho da forma* urbana deste capítulo.

colonização do território paulista a partir da criação da Vila de São Vicente em 1532. Devido a conflitos entre os colonizadores recém-chegados e os já instalados, houve migração dos colonos para o interior do Estado, ou seja, para o planalto (MARQUES, 2008 p.27). Assim, em 1554 foi fundada a Vila de São Paulo do Piratininga, local de terras mais altas, isentas de mangues, clima temperado, abundância de índios para o trabalho agrícola e com bom sistema hidrográfico.

Da Vila de São Paulo de Piratininga abriram-se várias passagens. Os tropeiros recebiam orientação dos indígenas locais sobre os caminhos a seguir sertão adentro. A primeira passagem foi aberta em direção ao norte pelo interesse na procura do ouro, no segundo momento, a rota tomou o sentido oeste acompanhando a expansão das lavouras de café.

Portanto, primeiramente as passagens tomaram rumo norte, ou seja, para a região de Campinas e Mogi-Mirim e a partir dessa passagem surgiu a vila de Parnaíba, atual Santana de Parnaíba, da qual Jundiaí foi desmembrada.

> As vilas e cidades do século XVI, (...) refletiam em seus sítios urbanos uma grave preocupação: a defesa contra os ataques inimigos, que podiam ser índios, mas também o invasor estrangeiro. (...) Daí o aparecimento de verdadeiras cidades em acrópole. (AZEVEDO,1956, p.58-59 apud MARQUES, 2008 p. 37)

A povoação de Jundiaí passou a ser reconhecida a partir de 1651 com a construção da Capela de Nossa Senhora do Desterro. A igreja foi construída no alto de um morro para facilitar a proteção contra os ataques dos índios e próxima ao rio Jundiaí, tanto pela importância do uso da água para as tarefas domésticas diárias, como pela facilidade de obtenção de alimentos. A povoação foi elevada à vila em 14 de dezembro de 1655.

> Outra preocupação tornou-se patente na escolha dos sítios urbanos: a presença da água e a facilidade de comunicações, isto é, dois elementos vitais para existência e sobrevivência dos aglomerados. No Brasil colonial, raro era o núcleo urbano que não se achava associado a um curso d'água, grande, médio ou pequeno e muitas foram as causas dessa preferência: o fornecimento de água para uso doméstico a facilidade de obtenção de alimentos através da pesca, as vantagens oferecidas no que se refere aos contatos regionais (...). (AZEVEDO,1956, p. 60 apud MARQUES, 2008 p. 37).

Os desmembramentos das primeiras cidades paulistas ao norte do Estado de São Paulo, deram-se a partir da Vila de São Vicente em 1532. Iniciando-se por São Paulo, em 1554, Santana do Parnaíba, em 1625 e Jundiaí, em 1655, a qual detinha grande território, constituído dos atuais municípios de Mogi-Mirim, Campinas e Itatiba.

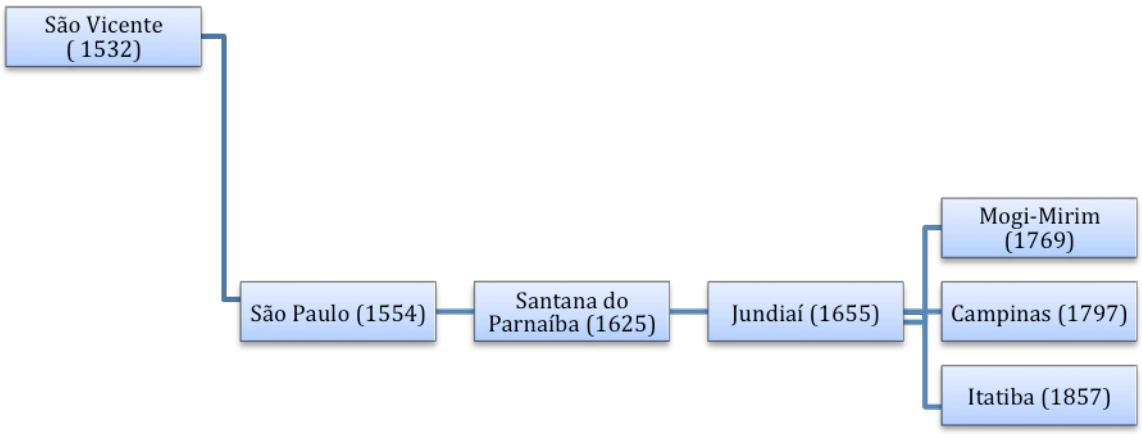


Figura 13 - Desmembramento das primeiras cidades paulistas em direção ao norte do estado

Fonte: Elaborado por Adriana F. Del Monte Fanelli.

Até 1763, Jundiaí tinha um território bastante extenso estendendo-se para além dos limites atuais do Estado de São Paulo.

Na tentativa de proteger as terras portuguesas dos espanhóis, consolidar a economia e concentrar a população, o primeiro-ministro Marquês de Pombal ordenou ao Morgado de Mateus da Capitania de São Paulo a elevar mais de 20 arraiais à condição de vila para atrair população.

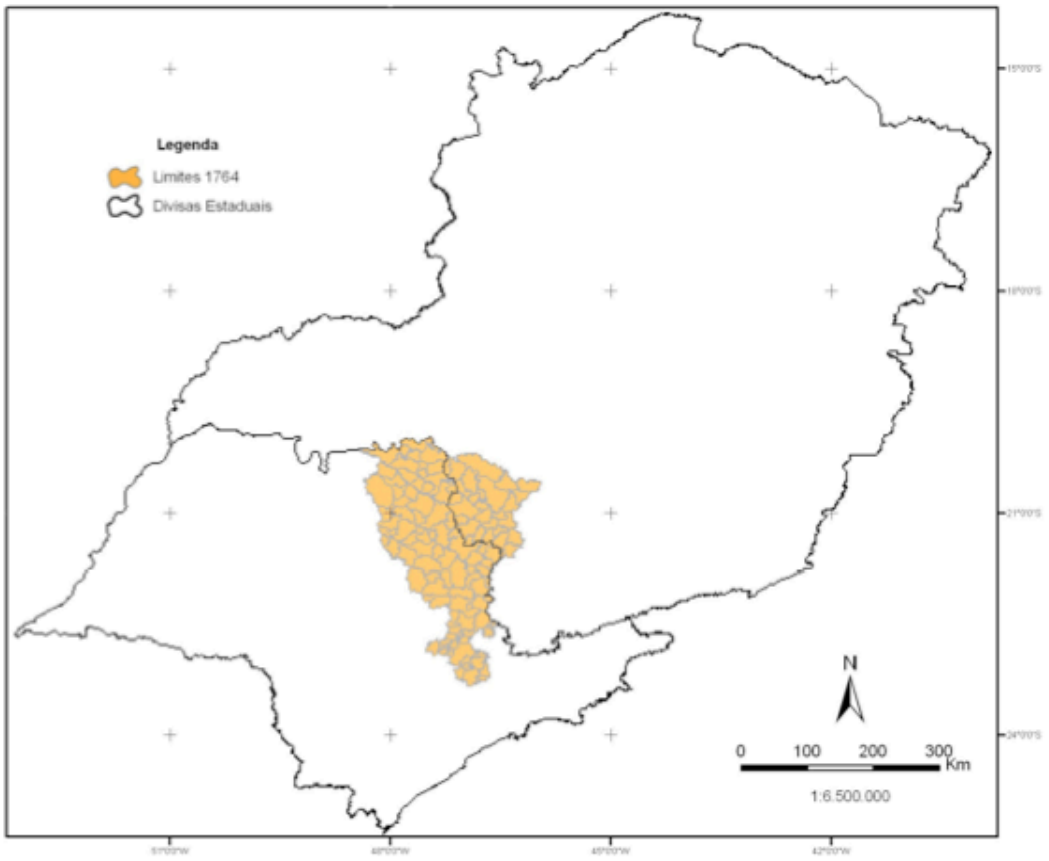


Figura 14 - Provável delimitação da vila de Jundiaí até 1763.
Fonte: Marques, J. R., 2008. Jundiaí, um impasse regional - O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo. p.49

Em 1769, Morgado de Mateus promoveu o desmembramento da freguesia de Mogi-Mirim da Vila de Jundiaí para estimular o povoamento e a economia de povoados dispersos ao longo do “Caminho de Goiás”.

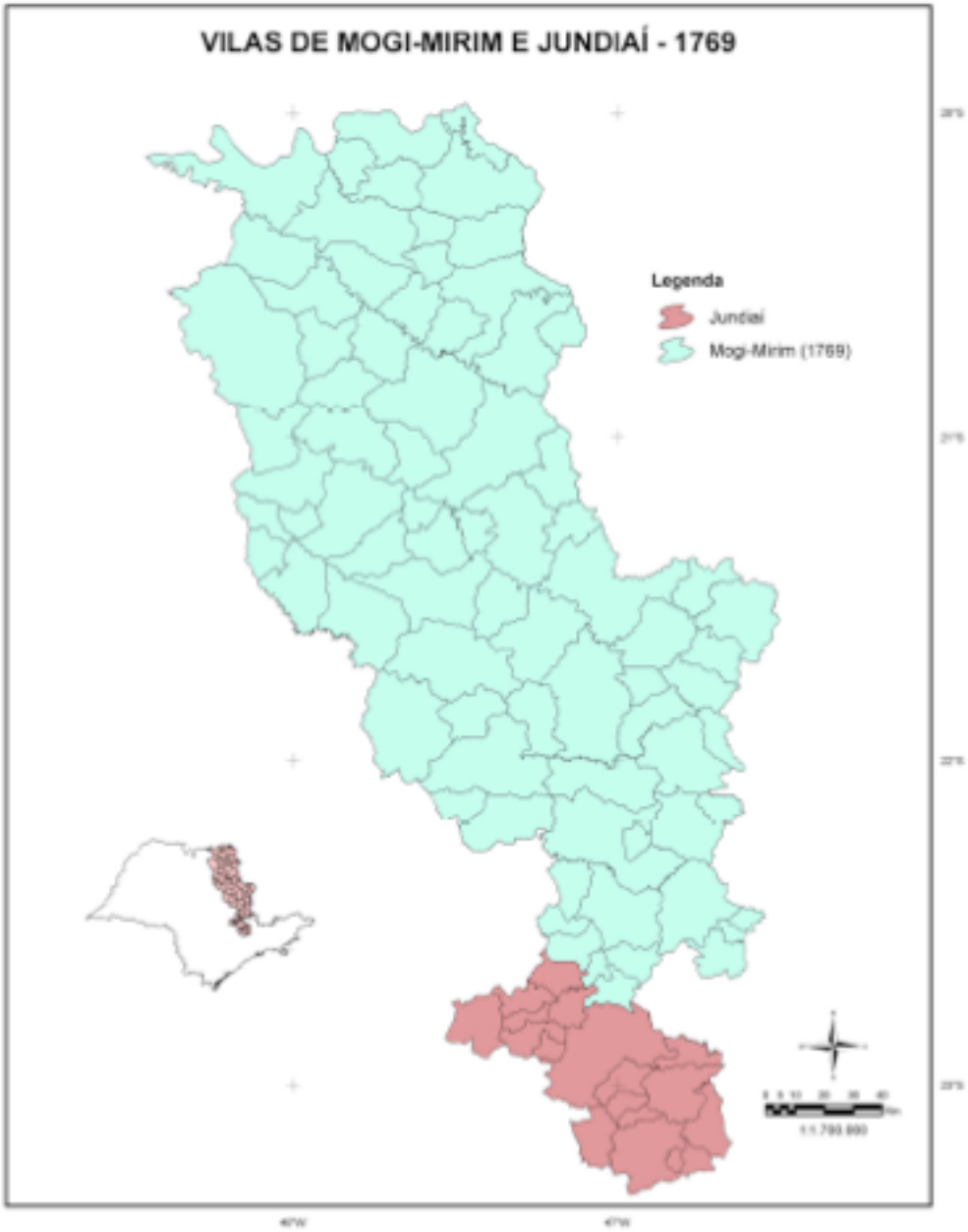


Figura 15 - Limites de Jundiaí e Mogi-Mirim em 1769
Fonte: Marques, J. R.,2008. Jundiaí, um impasse regional - O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo. p.53

Em 1797, Campinas foi elevada à condição de vila devido ao seu rápido desenvolvimento econômico.

A população da Vila de Jundiaí, de cerca de 5.000 pessoas em 1838, na maior parte era dispersa, na maior parte, pelas áreas rurais e pouquíssimos habitantes residiam no núcleo urbano, onde se concentravam para atividades

religiosas e sociais, além de atividades político-administrativas.

Jundiaí era considerada “boca do sertão”, ou seja, um entroncamento de caminhos que levavam para o sertão e servia de “porto seco” e estalagem para as tropas que desbravavam o interior do Brasil. Na Vila, portanto, havia grandes tropas de mulas que abasteciam o comércio de Minas, Mato Grosso e Goiás. Os animais foram o principal meio de transporte até 1867, quando chegou a estrada de ferro São Paulo Railway.

As trilhas desenhadas pelos tropeiros proporcionaram o nascimento de Jundiaí e favoreceram a conformação urbana iniciada pela igreja Matriz que se localizava no alto do morro e algumas instituições que comandavam a vida política-administrativa da cidade. Apesar de ser comum a igreja e o *pelourinho* se localizarem na mesma rua em outras cidades brasileiras, em Jundiaí estavam em locais distintos, mas unidos por duas ruas, a Rua Direita (atual Rua Barão de Jundiaí) e a do Pelourinho (atual Rua Engenheiro Monlevade).

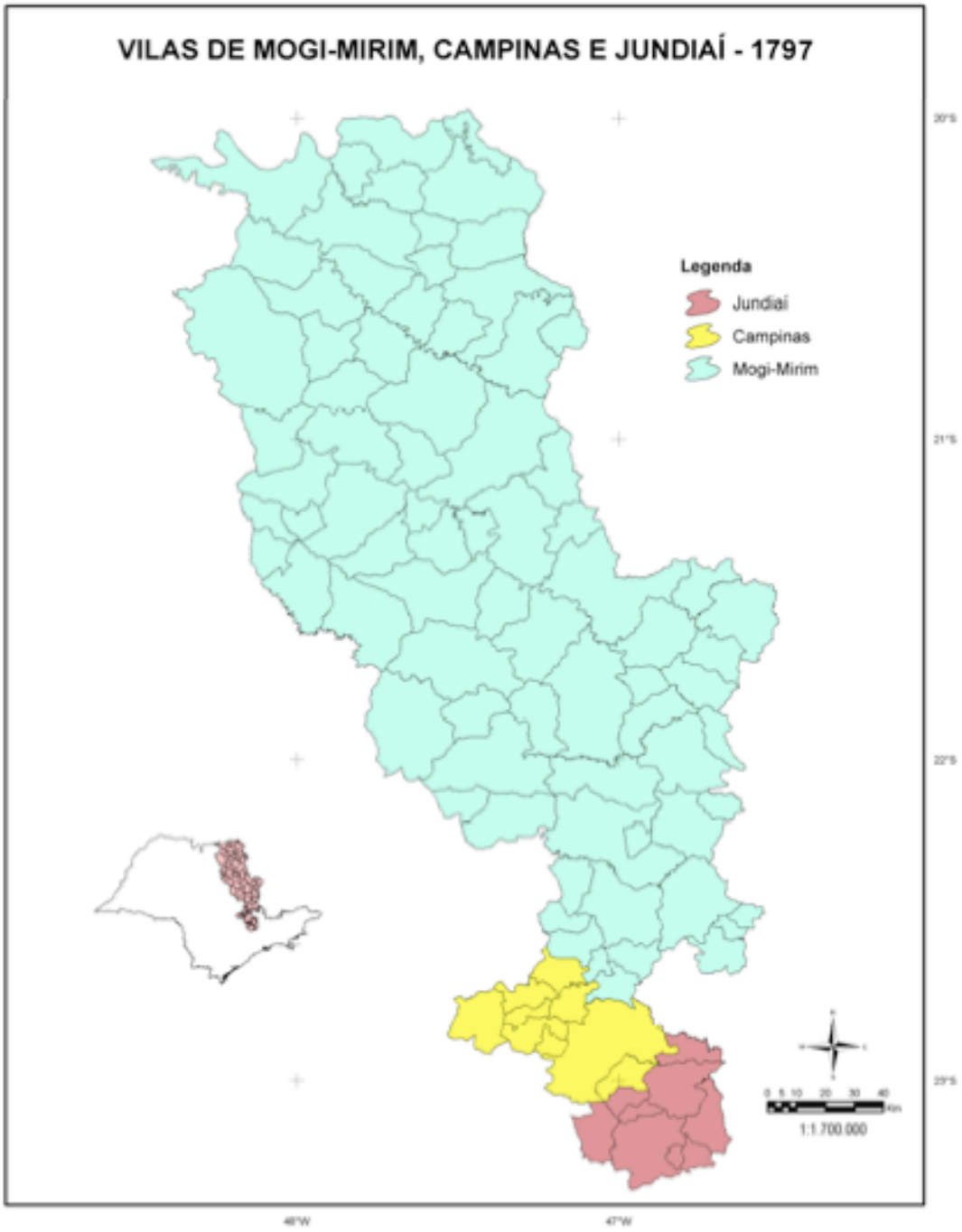


Figura 16 - Limites de Jundiaí, Mogi-Mirim e Campinas em 1797
Fonte: Marques, J. R.,2008. Jundiaí, um impasse regional - O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo. p.56

2.2 A CHEGADA DAS FERROVIAS EM JUNDIAÍ E A TRANSFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO

As ferrovias cruzaram territórios rurais e urbanos, seccionando propriedades e alterando a paisagem com seus leitos, fazendo surgir plataformas e edificações ao longo das linhas férreas.

A ferrovia alterou a questão da temporalidade, os modos de vida e o cotidiano urbano ao introduzir nova velocidade Foi determinante na formação de Jundiaí e principalmente na formação de novos centros urbanos. O modo de vida anteriormente baseado no sistema rural passa a ter caráter mais urbano. Os trilhos favoreceram a aproximação de espacialidades, aproximando o litoral do sertão, ao mesmo tempo que marcaram o alargamento das fronteiras, introduzindo a urbanização.



Figura 17 - Mapa das ferrovias no estado de São Paulo

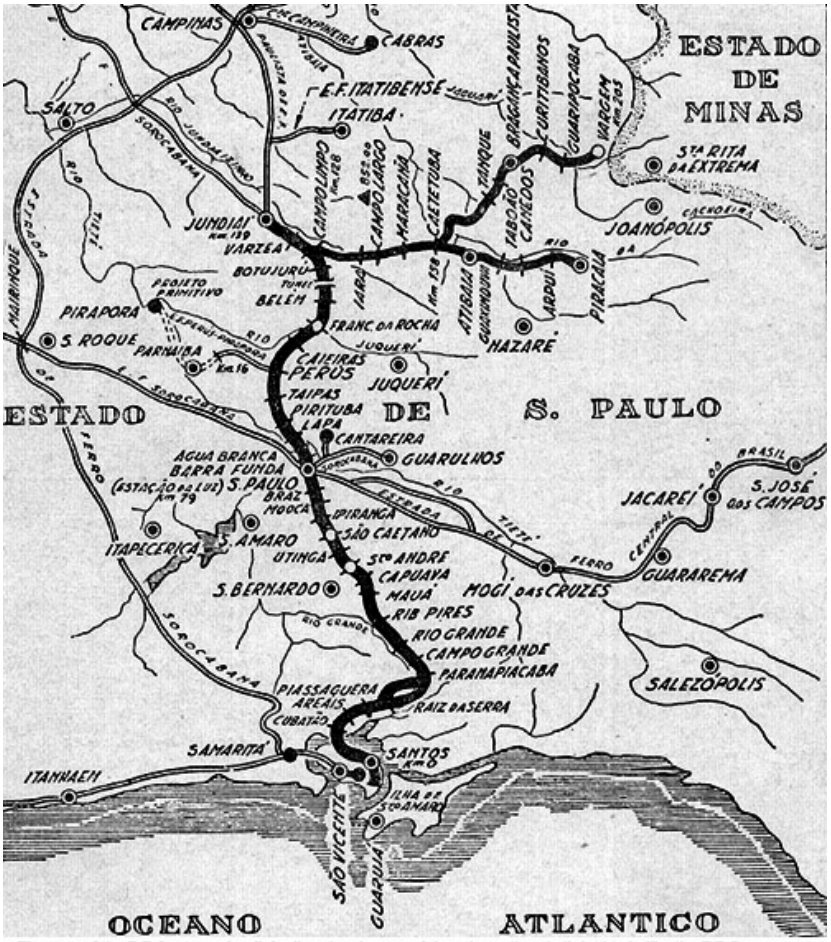
Fonte: Estações Ferroviárias.
Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pari.htm. Acesso em: 14/02/2012.

Muitas vezes, fez-se necessário desapropriar terras a preço de mercado para dar a passagem ao trem. Fazendas foram cortadas pelos trilhos de um lado ficavam pessoas, de outro o gado e a alimentação; de um lado o ‘morar‘, de outro o ‘trabalho’, e assim por diante.

> Uma poderosa rede urbana se forma à medida em que os sertões eram conquistados não muito tempo atrás; pelo processo de nascimento, pelo sítio escolhido e pela sua disposição, seus núcleos criaram uma extensa, típica e repetida paisagem, primorosamente estudada por Pierre Monbeig. Entretanto, se os leitos e plataformas ensejaram tais fundações e afetaram as vizinhanças, sua chegada traumatizou as concentrações humanas já existentes como Campinas, logo também um decisivo entroncamento ferroviário, São Paulo, que todas polariza, e Santos, embarcadouro maior da economia de sobremesa. (MARX,2010 p. 171).

O trem era a garantia de escoamento de safras de café e açúcar do sertão para o Porto de Santos, era a garantia do desenvolvimento econômico na época. Assim, a serviço do capital, desbravou-se o sertão paulista.

A penetração das estradas de ferro dependia das facilidades topográficas para a implantação e muitas vezes percorriam as margens dos rios, áreas com pouco desníveis topográficos. Outras vezes, a ferrovia cortava vilas consolidadas, que tinham jurisdição político-administrativas próprias. Assim, o solo transformava-se em objeto de expropriação e poderia ser remanejado conforme houvesse a necessidade de escoamento de produtos.



The map of the E.F. Santos a Jundiaí railroad and some of the other railroads linked to it, like the E.F. Perus a Pirapora and E.F. Bragantina. This map was originally published in the book *Traçado de Ferrovias* (Railroad Building), by Jerônimo Monteiro Filho, edited in 1955. Used with the kind permission of Antonio Augusto Gorni, São Vicente, São Paulo, Brazil.

Figura 18 - Traçado das ferrovias

Fonte: Disponível em: http://www.lib.unb.ca/archives/finding/ketchum/santos_sp_railway.html. Acesso em: 14/02/2012

Os trilhos da São Paulo Railway, ferrovia Santos-Jundiaí, chegaram a Jundiaí em 1867, contribuindo para alterar o perfil da cidade. Era a última estação da estrada de ferro São Paulo Railway (SPR), ferrovia que se conectava ao Porto de Santos, facilitando o acesso a novos produtos (internacionais), ao mesmo tempo que escoava café para exportação. E foi em Jundiaí, que a ferrovia SPR teve o maior número de conexões com outros sistemas ferroviários.

> No dia da inauguração do trecho da Paulista ligando Jundiaí a Campinas inaugura-se a iluminação pública com luz de querosene nas ruas Barão de Jundiaí e Rosário, as mais importantes da localidade. Uma linha de bondes puxados por animais é inaugurada em 1893, mesmo ano em que as Oficinas

da Paulista transferem-se para a cidade. (LANNA, 2002 p.4).

Nesse momento, surge em Jundiaí, assim como em outras cidades, a preocupação com a infraestrutura, salubridade e o embelezamento da cidade, marcando o período de "*belle époque* tropical". A Câmara atentava para o abastecimento de água e a saúde pública. Dessa preocupação construíram-se um novo matadouro municipal, um hospital e um cemitério; arruaram-se e nivelaram-se as ruas centrais.

A criação da Companhia Paulista em 1872, considerada uma extensão da São Paulo Railway, foi a mais importante conexão da SPR, passando a ligar o Porto de Santos à atual cidade de Rio Claro. Na segunda metade do século XIX, Jundiaí era um importante entroncamento ferroviário, uma cidade considerada "ponta de trilho".

> As interrupções no progresso das estradas fazia surgir as pontas de trilho – verdadeiros portos ou alfândegas do *hinterland*. Durante anos e anos um vilarejo insignificante, sem nome, mal definido por uma indicação passa a ser o centro cheio de movimento e vida, atraindo todas as atividades de uma vasta região. Tradicionais centros urbanos, apresentando crônica política e prestígio cultural ficam dependentes de uma fazendola atrasada, que tirou sorte grande na loteria ferroviária... (A Benévolo, Recife, Folha da Manhã, 1953. p. 387 apud LANNA, 2002 p.2)

Em 1873, foi criada a Companhia Ituana de Estradas de Ferro, que ligava a região produtora de café de Itu a Jundiaí. Mais tarde, essa mesma estrada de ferro ligou-se a Sorocaba, e posteriormente, a Estrada de Ferro Sorocabana apropriou-se da Companhia. Hoje, ao longo de seu antigo traçado, em Jundiaí, foram construídas a Avenida União dos Ferroviários e a Avenida Prefeito Luiz Latorre.

Em 1885, inauguraram-se a nova Casa da Câmara e a Cadeia e em 1891, foi reinaugurada a Igreja Nossa Senhora do Desterro (matriz) com projeto de Ramos de Azevedo. Surgem, então, cinemas e casas de espetáculo, entre eles destaca-se o teatro Polytheama com capacidade para 2920 pessoas. Esses espaços eram frequentados por grupos de pessoas de classe média e trabalhadores das ferrovias.

As elites, no entanto, preferiam as cidades de Campinas ou São Paulo, por isso Jundiaí possuiu poucos casarões e o único existente é o Solar do Barão, construído em 1862 pelo Barão de Jundiaí. “Além de raros os casarões antecedem as ferrovias e a expansão vertiginosa do café.” (LANNA, 2002 p.4).

A Companhia Estrada de Ferro Itatibense foi criada em 1890 e apesar de não ter uma estação dentro de Jundiaí, colaborou para o desenvolvimento da cidade e da região, pois tinha estações em Itatiba, Itapema, Paracatu, Tapera Grande, Gonzaga, Abadia e Louveira, encontrando-se com a linha férrea da Companhia Paulista.

Em 1891, foi inaugurada mais uma conexão com a SPR, a Estrada de Ferro Bragantina, ligando também o planalto ao Porto de Santos. A linha partia do quilômetro 128 da SPR, tinha uma estação a 16 km de Campo Limpo, distrito de Jundiaí, outra em Atibaia, parando no Bairro do Tanque e finalmente chegando à estação de Bragança.

Jundiaí transformou-se numa cidade industrial, expandindo-se e configurando bairros de ferroviários e de operários de outras fábricas que se instalavam na cidade.

> Assim foram criados os bairros de Vila São Bento localizado ao lado da Companhia de Fiação e Tecidos São Bento, cujos lotes foram implantados no final da década de 1880. A Intendência também concedeu datas de terrenos municipais situados entre a Rua Rangel Pestana e a linha férrea Ituana. (LANNA, 2002 p.4)



Figura 19 – Fragmento de mapa da viação férrea de São Paulo e parte de Minas Gerais.

Fonte: Ferrovias Paulistas. Disponível em: http://www.arquivoestado.sp.gov.br/exposicao_ferrovias/selecaoimagens.php?doc=cartografico. Acesso em 15/02/2012.

Posteriormente, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro recebeu da Intendência terrenos próximos ao cemitério para a construção de casas operárias, que serviram de estímulo para a instalação das Oficinas Paulistas na cidade. Essas oficinas eram locais de reparos dos trens e ferrovias.

> As Oficinas eram locais para a reparação do material ferroviário. As da Paulista funcionavam inicialmente em Campinas. Com o argumento de que não havia mais área em Campinas e *"pela necessidade de escolha de local mais próximo ao ponto de desembarque dos materiais importados e que se recomendasse também sob o ponto de vista da salubridade e fáceis meios de vida"* foi escolhida a cidade de Jundiaí para a construção das novas oficinas. Os terrenos necessários, situados na parte baixa da cidade ao longo e junto do trecho inicial da linha, foram obtidos quase sem dispêndio. A construção das Oficinas foi iniciada em 1893, ocupando uma área total de 145.091 m2. (LANNA, 2002 p.5).



Figura 20 - Antiga oficina da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Jundiaí (SP)
Fonte: Prefeitura de Jundiaí. Disponível em: www.jundiaí.sp.gov.br/impresa/galeriadefotos. Acesso em 15/02/2013.

O prédio das oficinas em Jundiaí foi feito em uma escala monumental para a cidade, proporcionando impacto visual no território e impacto pela atração de centenas de trabalhadores, fazendo a cidade crescer nessa direção.

> Entre 1893 e 1911 veremos expandirem-se na cidade atividades industriais de vários tipos destacando-se pela escala a Casa Arens que fazia máquinas para a lavoura, e transferiu-se de Campinas para Jundiaí em função da epidemia de 1889, e a Fábrica de tecidos São Bento. Ambas situavam-se entre os prédios das Oficinas e a estação de trem. Juntas estas empresas e a Companhia Paulista empregavam quase 2000 pessoas numa cidade que tinha 12000 habitantes. Apenas a Companhia Paulista consumia 10% (4.406.400 litros/dia) do total diário da água fornecida pelos mananciais do Japy e do Morro para a cidade. (LANNA, 2002 p.6)

A Companhia Paulista também influenciou o surgimento de associações na primeira década do século XX, como o Grêmio Recreativo criado em 1900, na Rua Barão de Jundiaí e transferido, em 1917, para a Rua Rangel Pestana, onde corriam os trilhos da Paulista e da Ituana. Assim, a cidade expandiu-se em direção à Vila Arens, seguindo pela Rua Barão de Jundiaí. A distância que separava a cidade alta, onde se localizava a Igreja Nossa Senhora do Desterro foi preenchida por cinco quadras compostas pelas ruas Rangel

Pestana, Marechal Deodoro da Fonseca (ex-Capitão Damázio), Prudente de Moraes e XV de Novembro e suas travessas, em sentido perpendicular à linha férrea. (LANNA, 2002 p.6).

Em 1893, inaugurou-se a Companhia de Ferro Carril Jundiana, que funcionou entre os anos de 1893 e 1896, como um sistema de serviço de bondes urbanos tracionados por mulas. Ligava a estação SPR, no bairro da Vila Arens ao centro da praça da Igreja da Catedral Nossa Senhora do Desterro, formado no nascimento de Jundiaí pelos caminhos dos tropeiros.

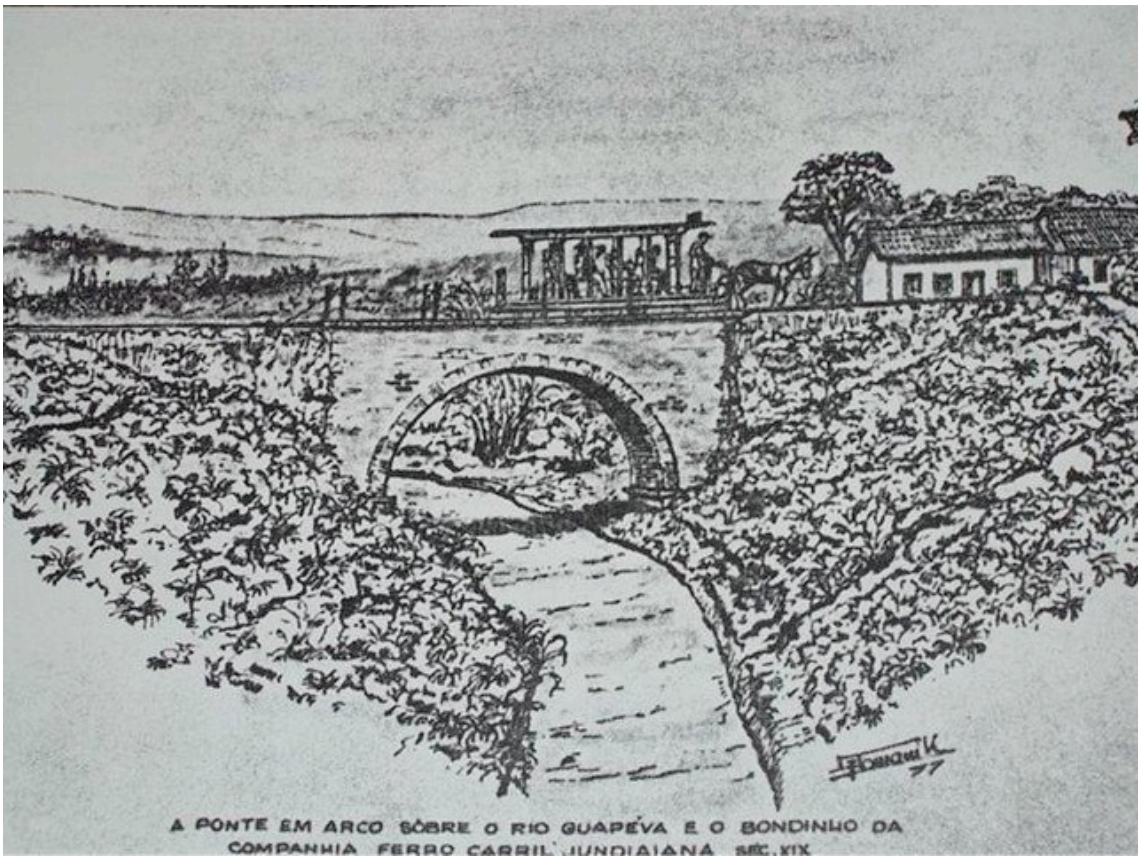


Figura 21 - Gravura da Ponte Torta com bondinho da Cia Ferro Carril Jundiana
Fonte: fotos antigas de Jundiaí – SP.
Disponível em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=103573316. Acesso em 27/11/2013.

A ferrovia tornou-se um marco espacial importante na cidade, direcionando o crescimento urbano, mas também, segregando socialmente duas regiões, uma formada pelo Centro, Vila Arens e Anhangabaú, onde se concentrava a camada social de poder aquisitivo elevado; outra, do outro lado da

ferrovia, nos bairros em direção ao Jardim Pacaembu e Ponte São João, onde se concentravam as classes sociais de baixo poder aquisitivo.

> Ex-escravos e negros em geral serão expulsos das áreas centrais, que estarão sendo reformadas, com ou sem planos reguladores. Cortiços e habitações precárias passarão a marcar esta paisagem. Transportes coletivos ligarão as estações ferroviárias aos novos locais de moradia destes grupos sociais e a vivência de um "centro da cidade" se constituirá neste momento. (LANNA, 1999 p.5).

O traçado da ferrovia desenhou o traçado das atuais grandes avenidas da cidade. Em outros casos as avenidas acompanhavam e ainda lhe acompanham o traçado , como é o caso da Avenida Navarro de Andrade e a Rodovia Geraldo Dias que acompanham a antiga linha férrea da Companhia Paulista. Já a Avenida Luiz Latorre foi implantada exatamente no traçado da antiga Estrada de Ferro Sorocabana e hoje serve de importante ligação da cidade com a Rodovia Anhanguera, favorecendo conexões interurbanas.



Figura 22 - Avenida Luiz Latorre, Jundiaí (SP)
Fonte: Prefeitura de Jundiaí. Disponível em: www.jundiaí.sp.gov.br/impresa/galeriadefotos. Acesso em 15/09/2012.

Portanto a instalação da ferrovia introduziu novos percursos no sertão, especialmente pelos pontos nodais (estações de trem), que reestruturaram o território de diversas cidades, entre elas Jundiaí. A ferrovia direcionou o crescimento urbano de Jundiaí, aproximou-a de outras cidades importantes, como

Campinas (grande produtora de café), São Paulo (cidade dos negócios) e Santos (importante pela localização do porto), dando a oportunidade da cidade se tornar um polo industrial.

2.3 O PAPEL DAS RODOVIAS NO DESENHO DA FORMA URBANA

A Rodovia Anhanguera foi inaugurada em 1948, provocando a melhoria da acessibilidade nos terrenos adjacentes e o aumento da acessibilidade ao centro de Jundiaí, de forma que os ocupantes dessa região procuravam não só melhor acessibilidade como proximidade ao centro da cidade.

> A simples proximidade física de um terreno rural a cidade não o torna potencialmente urbano. É necessário haver acessibilidade, isto é, um sistema de transporte de passageiros a preços compatíveis como os que podem ser pagos pela demanda. Neste sistema cabe um destaque as vias, aos terminais aos pontos de paradas de veículos, que são os elementos onde se concretiza ou se pode concretizar acessibilidade. (VILLAÇA, 2001 p.80).

Apesar da distância o tempo de percurso até o centro de Jundiaí diminuiu por meio da acessibilidade que as rodovias proporcionam, atraindo a expansão da cidade para a direção da rodovia.

Além da melhoria da acessibilidade nos terrenos adjacentes e no acesso ao centro da cidade, uma via de transporte urbano ou interurbano provoca a valorização dos territórios adjacentes.

Portanto, percebe-se o aumento do perímetro urbano principalmente a partir da inauguração da rodovia Bandeirantes; um aumento do perímetro principalmente com caráter especulativo, pois a expansão urbana não cresceu na mesma velocidade que o perímetro urbano da época. (anexo 2).



1940

58.203 habitantes



1950

61.165 habitantes

1948 – Implantação da Rodovia Anhanguera



1964

105.335 habitantes (1960)



1971

169.096 habitantes (1970)



1973



1977

1978 – Inauguração da Rodovia dos Bandeirantes



1980



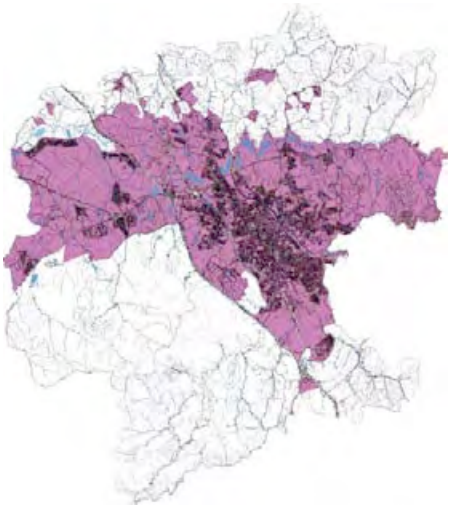
1996

303.577 habitantes (1995)



2004

344.779 habitantes (2005)



2007

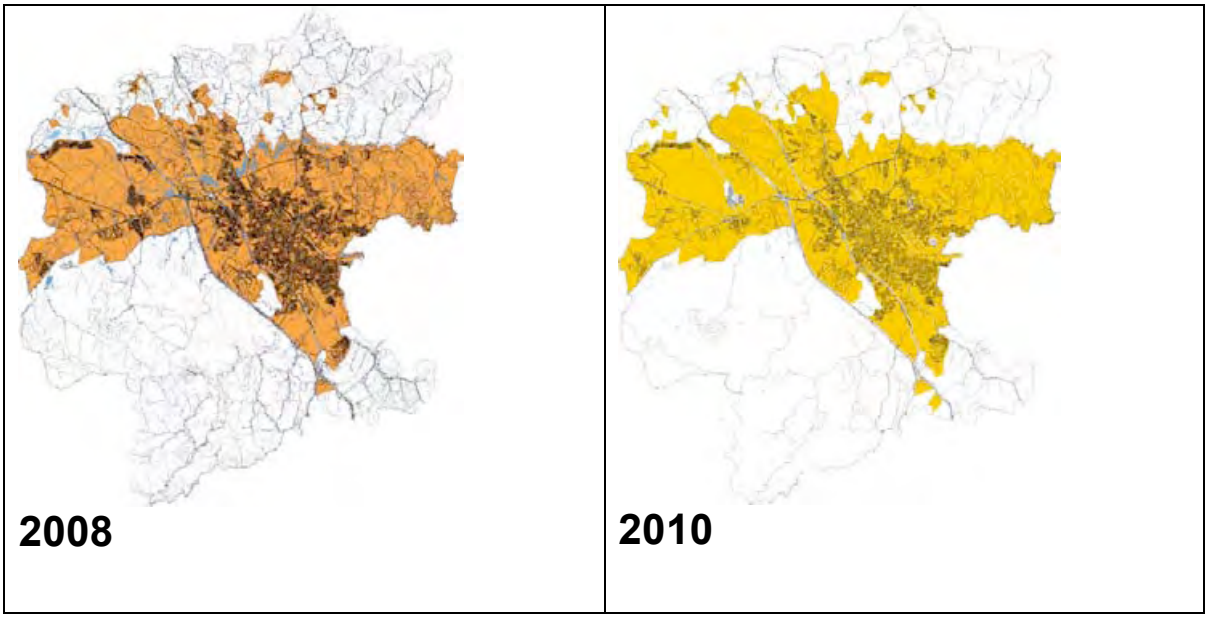


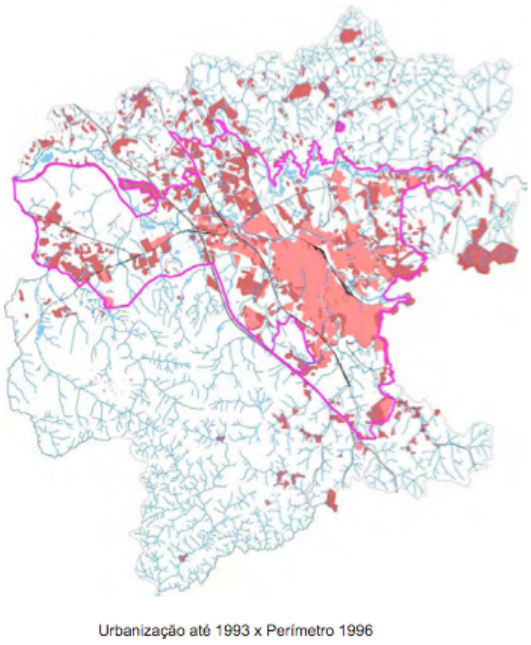
Figura 23 - Evolução do perímetro urbano

Fonte: Mapa fornecido pela Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf. Acesso em 27/11/2013.

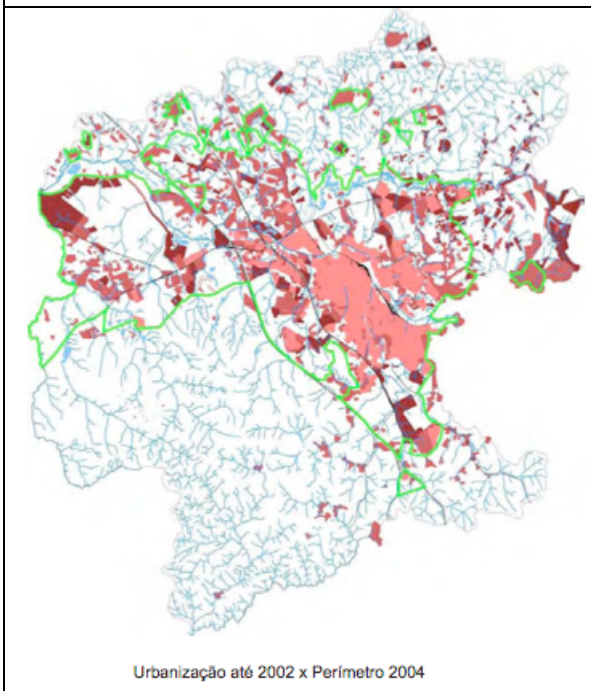
A rodovia Anhanguera oferece ao longo do percurso a possibilidade de acesso ao transporte individual e ao transporte coletivo de passageiros, sendo que em qualquer ponto da via é possível um ponto de parada para que um ônibus de transporte urbano ou intraurbano leve o passageiro até a área central.



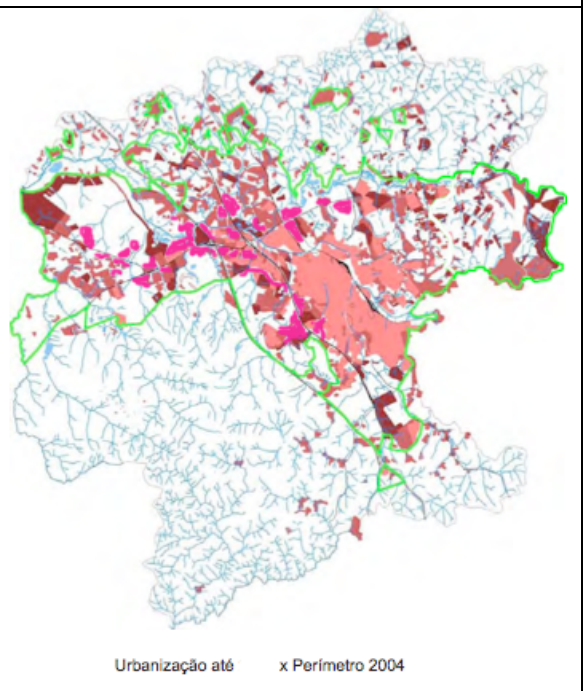
Mancha urbana 1983 X Perímetro urbano 1980.



Mancha urbana 1993 X Perímetro urbano 1996.



Mancha urbana 2002 x Perímetro urbano 2004.



Mancha urbana 2013 x Perímetro urbano 2010.

Figura 24 - Evolução da mancha urbana x perímetro urbano em Jundiaí

Fonte: Mapa elaborado por Adriana F. Del Monte Fanelli com base em mapas fornecido pela Prefeitura Municipal de Jundiaí. (Anexo 3) Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf. Acesso em 27 nov. 2013.

Assim, diferentemente das ferrovias cuja acessibilidade se dá apenas nas estações de trem, urbanizando apenas ao redor desses pontos a rodovia expande a urbanização de forma linear, ao longo de toda a via, como é o caso da rodovia Anhanguera.

> O transporte rodoviário contudo é mais flexível, pois, em qualquer ponto ao longo da via, o potencial pode concretizar-se, ou melhor, pode concretizar-se a acessibilidade ao centro da cidade, sem transbordo, inclusive através de um simples ponto de parada que um ônibus interurbano faça na área rural próximo a periferia urbana. (VILLAÇA, 2001 p.82).

A medida que Jundiaí cresceu, absorveu trechos urbanos transformando rodovias regionais em vias urbanas, como no caso da Rodovia Vereador Geraldo Dias.

Quanto maior o fluxo nessas vias de transporte, maior a possibilidade delas receberem o transporte intraurbano, e consequentemente, facilitarem a acessibilidade ao centro da cidade. Desta forma, as terras próximas às rodovias ou às vias de transporte valorizam-se e atraem a expansão da cidade.

> No Brasil, até a década de 1970, as grandes vias regionais só atraiam a expansão urbana representada pelos bairros das camadas de baixa renda. Com a difusão do automóvel e das autoestradas de interesse regional, algumas daquelas vias passaram a atrair também os bairros de alta renda. (VILLAÇA, 2001 p.85).

Já as áreas próximas às ferrovias, depois da expansão das autoestradas, foram abandonadas pelas elites e ocupadas pela população de renda mais baixa, como é o caso dos bairros da Vila Arens e Vianelo em Jundiaí.

Nota-se que tanto a presença das ferrovias como as das rodovias foram importantes para a estruturação espacial e social de Jundiaí, seja no sentido da direção do crescimento da forma urbana, do centro e centralidades da cidade seja no sentido da distribuição das camadas sociais no território.

CAPÍTULO 03 – ÁREA CENTRAL DE JUNDIAÍ: A INFLUÊNCIA DA AGLOMERAÇÃO URBANA NA EXPANSÃO DO CENTRO

Este capítulo aborda a área central de Jundiaí situando-a no contexto da evolução dos processos de metropolização brasileira contemporânea, tendo como referência autores como Ascher, Queiroga, Sassen, Villaça e Portas.

Apresenta-se a seguir as definições de centro e centralidades, a fim de identificar e compreender as transformações na área central de Jundiaí.

3.1 CENTRO E NOVAS ÁREAS DE CENTRALIDADES

A recente evolução do espaço metropolitano impulsionou transformações não só no centro tradicional como também promoveu a formação de novas áreas de centralidades no território urbano e metropolitano.

> Uma das facetas mais características das grandes metrópoles contemporâneas é justamente a rápida e crescente multiplicação de centros em um contexto urbano no qual a fragmentação substituiu a compartimentação do zoneamento moderno. Nessa proliferação de centros se consuma o fato de a centralidade ter deixado de ser atributo exclusivo do Centro – entendido como aquela parte diferenciada da cidade, com características muito específicas, resultantes de sua lenta construção no tempo, uma vez que foi a própria cidade durante muito tempo… (TOURINHO, 2007 p.11)

Segundo Villaça, o centro é o elemento mais importante da estrutura urbana, e a centralidade é o ponto de fácil acessibilidade para apenas uma parte da cidade, por meio do qual a elite dessa região a domina. Portanto apesar de existirem centralidades na estrutura urbana, o centro é importante protagonista na organização econômica e social da cidade, é onde se produzem as sinergias e a possibilidade de atores econômicos e sociais se conectarem.

> Na sua contraposição à cidade incompleta, difusa e fragmentada, o Centro caracteriza-se como um espaço qualificado, não só do ponto de vista funcional, mas também pelos seus aspectos simbólicos e formais. Na força de sua continuidade temporal, na permanência de seus espaços públicos e/ou de uso coletivo, na sua complexidade e diversidade, o Centro se perfila como um espaço de difícil apropriação, resistente a qualquer tipo de padronização.

> Estas características fazem do Centro um lugar ‘duro’ frente aos aspectos que fazem o restante da metrópole mais facilmente dominável. (TOURINHO, 2007 p.23)



Figura 25 - Centro de Jundiaí: Rua Candido Rodrigues em frente à Praça Rui Barbosa
Fonte: Fotografia tirada por Adriana F. Del Monte Fanelli em 03/05/2013.

> O centro é por definição aquilo que está no meio. É neste meio geográfico da cidade que se agrupavam antigamente as atividades que precisavam de maior acessibilidade. Com o aprofundamento da divisão do trabalho, o número de atividades que precisavam dessa maior acessibilidade aumentou, o que acarretou ao mesmo tempo o adensamento e a multifuncionalidade dos centros. (ASCHER, 2001. p.63).

Segundo Villaça, numa cidade há apenas um centro tradicional e é um espaço onde deve reger “a mais justa e democrática localização de elementos únicos, raros e/ou mais importantes da cidade” (VILLAÇA, 2012. p 93). No centro devem-se encontrar livrarias importantes, correios, centros culturais, entre outras

atividades. O que está no centro atende melhor a toda a cidade pela excelente localização em que se encontra.

> O centro é o lugar mais acessível ao conjunto de uma metrópole. Nenhum outro lugar – nem mesmo a Av. Paulista – é a mais acessível ao conjunto da metrópole do que o centro. Essa particularidade do centro nem sempre é sentida e percebida por muitas pessoas. (VILLAÇA, 2012. p 95).

O centro principal metropolitano é o ponto de acessibilidade máxima de uma metrópole, portanto entende-se que existe uma relação muito estreita entre o centro e a metrópole, expressando essas influências e esses impactos nas transformações espaciais e sociais decorrentes da metropolização da qual o centro é parte integrante e ativa. Assim como a metrópole transforma o centro, o deslocamento das elites também atrai a expansão do centro e os interesses do poder público que, por sua vez, direciona melhorias em infraestruturas urbanas para localizações que privilegiam as elites.

Para Nuno Portas, embora ainda os centros tradicionais sejam bastante importantes, fazem parte de uma rede com as novas centralidades emergentes da cidade, de forma que se complementam, interagem e antagonicamente, competem entre si.

> (…) a centralidade na cidade alargada de hoje ainda precisa de centros. Mesmo que esses centros não sejam nem pareçam mais com antes. Mesmo que esses centros se multipliquem por distintas situações territoriais, liguem-se pelas novas acessibilidades, de que tanto se fala, e se relacionem funcionalmente e na identidade de imagem, não por serem parecidos uns com os outros, mas por certas complementaridades e também por certas competição entre eles. A complementaridade é a competição combinada, consertada, consensuada.
>
> A outra competitividade é mais selvagem, é a competitividade do mercado, quando não chego a um acordo com o meu parceiro, que também é meu adversário. Isto é uma linguagem caricatural, mas que se passa entre as cidades e entre os bairros de uma cidade. Contribuímos todos para o todo, fazemos parte do todo, lutamos pelos mesmos recursos, mas também, por um outro lado, não temos os mesmos interesses… (PORTAS, 2001. p.123)

As novas centralidades das cidades mostram-se como “nós funcionais, vinculados a atividades produtivas, sobretudo de comando, e de fácil acesso. O

conceito de centralidades refere-se a um processo de interligações hierárquicas dos elementos de um sistema de fluxos e um sistema de lugares." (BORJA; CASTELLS, 1997 *apud* TOURINHO, 2007, p.22). Portanto o centro tradicional é o principal articulador das novas áreas de centralidades da cidade, de forma que a sinergia e a interdependência entre o centro e as novas áreas de centralidades tornam-se fundamentais para o desenvolvimento econômico e social do território.

> Embora os centros tradicionais de nossas metrópoles tenham sempre sido – e provavelmente, ainda sejam - ponto de acessibilidade máxima para o conjunto da população da metrópole, eles não são mais o ponto de acessibilidade máxima para os mais ricos. Estão se tornando (ou já se tornaram) o ponto de acessibilidade máxima "apenas" para a maioria (os mais pobres). (VILLAÇA,2012. p 95).

De acordo com o conceito de centro explicitado por esses diversos autores, mas principalmente por Vilaça (2012), percebe-se em Jundiaí, o poder das elites em atrair o setor comercial da cidade, direcionando o crescimento da área central. Esse será o foco de análise do presente capítulo. Para isso, delimitar-se-á a área a ser analisada, entendendo que para compreender a expansão do centro é preciso analisar não só o centro da cidade, mas também algumas áreas adjacentes que começam a adquirir características[6] de centro nesse contexto de cidade contemporânea inserida em território "intersticial" (EMPLASA,2011) na Macrometrópole Paulista.

Dessa forma, delimitou-se como área central de Jundiaí a que compreende os seguintes bairros: Bairro do Anhangabaú, Bairro do Retiro, Vila Hortolândia, Centro, Chácara Urbana, Jardim Bonfiglioli, Vila Arens, Vianelo, Jardim Pacaembu, Ponte São João, Vila Rio Branco, Jardim Botânico, Torres de São José, Engordadouro e Vila Progresso, uma área delimitada pela Rodovia Anhanguera e alguns bairros limítrofes da ferrovia de Jundiaí, conforme figura abaixo.

---

[6] Essas características serão analisadas e comprovadas no decorrer desse capítulo.

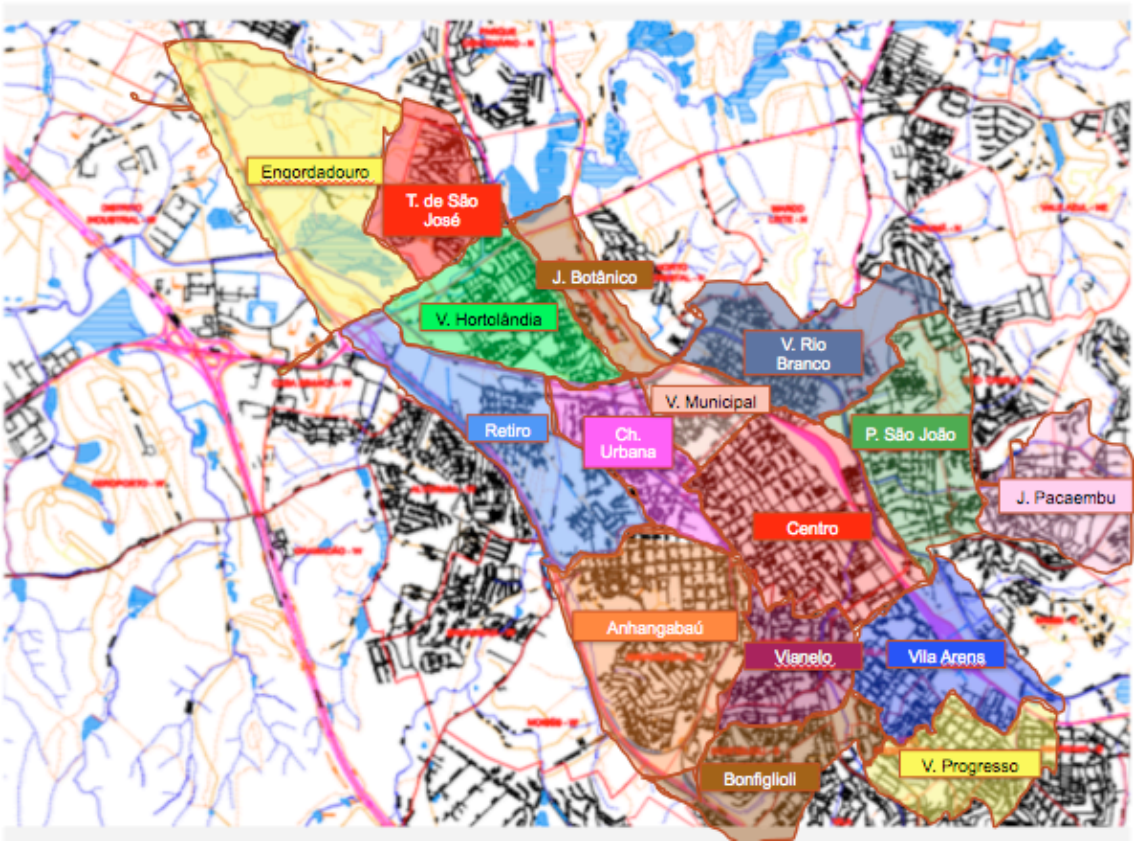


Figura 26 - Delimitação da área central de Jundiaí

Elaborado pela autora e baseado no mapa de bairro fornecido pela Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: : http://www.jundiaí.sp.gov.br. Acesso em: 14 abr. 2012

3.2 METROPOLIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

As transformações econômicas e sociais, induzidas pela dinâmica econômica de acumulação flexível de capital e pelas inovações tecnológicas das últimas décadas reestruturaram[7] espacialmente as cidades da Aglomeração Urbana de Jundiaí, principalmente a partir de 2000, promovendo a fragmentação e a dispersão das manchas urbanas pelo território. Explicitando esse processo, diversas empresas transferiram-se procurando novas localizações próximas às rodovias, o que facilitou a conexão com os territórios metropolitanos e demandou melhorias do sistema de mobilidade e acessibilidade.

[7] Sposito (2002, apud TOURINHO, 2011) comenta que o termo reestruturação urbana deve ser utilizado quando o conjunto das mudanças no processo de reestruturação urbana é significativo.

Com o desenvolvimento do setor de telecomunicações e de transportes, as informações e as vias de circulação têm caminhos mais velozes, permitindo às empresas deslocarem-se dos centros tradicionais e das antigas zonas industriais, procurando territórios com oferta de terrenos mais baratos e/ou com incentivos fiscais e bem servidos por redes de transportes e infraestruturas.



Figura 27 - Distrito Industrial no entroncamento da Rodovia Anhanguera com a Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto
Fonte: Fotografia aérea tirada pela autora em 28/08/2013.

As consequências dessa constante modernização do setor de informática e telecomunicações e de circulação facilitam a dispersão das manchas urbanas no território, diminuindo a necessidade do deslocamento diário ao centro tradicional, que é substituído pela facilidade de acesso a novas centralidades mais próximas de moradias e dos locais de trabalho, difundindo as manchas urbanas do território. Também aumenta o número de veículos de carga nas rodovias, o que é causa de conflito entre o transporte de mercadorias e a

população que transita diariamente pelas rodovias para ter acesso a novas áreas de centralidades.

Apesar de o centro tradicional não atrair o deslocamento diário da população que mora em bairros mais afastados ou próximos das rodovias, não deixa de ter papel importantíssimo no cotidiano social, pois no centro existem algumas edificações, usos e espaços públicos que em nenhuma outra centralidade podem ser encontrados. O centro tradicional atrai diferentes classes sociais e culturais em diferentes horários e dias da semana.

Assim como o centro atrai a população da cidade que mora em áreas próximas das rodovias, essa mesma população atrai a expansão do centro tradicional em direção aos seus locais de maior permanência, ou seja locais próximos das rodovias.

No caso de Jundiaí, de segunda a sexta feira, no período comercial, o centro tradicional atrai as classes mais populares devido ao tipo de comércio oferecido. No Centro encontram-se muitas lojas com artigos diversificados e exclusivos dessa região, oferecendo produtos à preços mais acessíveis que em qualquer outro ponto da cidade. Durante a noite, nesses mesmos dias, a frequência da população no centro tradicional diminui e a prostituição e os usuários e traficantes de drogas apropriam-se do local.

Nos fins de semana, o teatro Polytheama, situado no centro, atrai classes culturalmente diferenciadas, ricos e pobres e envolvidos com a cultura em geral. Na região onde se localiza, o teatro expulsa a prostituição e atrai o movimento de pessoas no período noturno.

Portanto, apesar do surgimento de novas centralidades e da dispersão das manchas urbanas na cidade, a necessidade de deslocamento ao centro tradicional, embora com menos frequência durante a semana, ainda é presente no dia a dia da população.

Nota-se a interdependência entre centro e novas áreas de centralidades no território, ao mesmo tempo em que se observa a estreita relação entre as novas centralidades da cidade e a realidade metropolitana da

Aglomeração Urbana de Jundiaí. A população que reside e/ou trabalha nessas novas áreas de centralidades usufrui do comércio e dos serviços tanto da região do centro tradicional de Jundiaí, como das cidades vizinhas ou de novas áreas comerciais próximas às novas áreas de centralidades. Consideram-se, por exemplo, os moradores do bairro Medeiros e do bairro Eloy Chaves que se deslocam a Itupeva pela necessidade das atividades cotidianas. Consequentemente, as manchas urbanas da cidade de Jundiaí dispersam-se ao longo das rodovias, conectando-se às cidades da Aglomeração.

> Os moradores da faixa de urbanização dispersa usufruem de vantagens de uma metrópole, mas ao mesmo tempo, permitem-lhes a participação em uma organização local, de características provincianas, com vizinhança limitada, maior contato com a natureza, organização coletiva. (REIS, 2006. p 151).

Nota-se que existe um sistema de fluxos e um sistema de lugares entre o centro tradicional e as novas centralidades; sistema onde rege a hierarquia do centro tradicional sobre as novas centralidades; sistema que corrobora com a dinâmica econômica e territorial do município e da região.

A Aglomeração Urbana de Jundiaí, por sua vez, transforma-se com as influências induzidas pelo território macrometropolitano, e principalmente pela Metrópole de São Paulo, de Campinas e pela Aglomeração Urbana de Sorocaba, revelando movimentos antagônicos e simultâneos de fragmentação e de integração espacial, facilitados pela ampliação da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e de bens físicos.

Assim não podemos considerar as cidades isoladamente, já que fazem parte de uma rede de cidades, articuladas entre si, que trabalham em conjunto, estabelecendo relações social, econômica e, consequentemente, espacial muito estreita com o ambiente metropolitano.

> La humanidad se encamina hacia un mundo de urbanización generalizada. No sólo porque los datos indican que la mayoria de la población del planeta viverá en áreas urbanas a principios del siglo XXI, sino porque las áreas rurales formarán parte del sistema de relaciones económicas, políticas, culturales y de comunicación

> organizado a partir de los centros urbanos. Si esto es asi, si la urbanización es la forma de assentamiento espacial habitual de la especie humana, ¿ tiene sentido seguir hablando de ciudades? ¿Si, tendencialmente, todo es urbano, no deberíamos cambiar nuestas categorías mentales y nuestras políticas de gestión hacia un enfoque diferencial entre las distintas formas de relación entre espacio y sociedad? Tanto más cuanto que otros dos fenómenos definidores de nuestra época histórica plantean la posible desaparición de las ciudades como forma territorial de organización social: la revolución tecnológica informacional y la globalización de la economia y la comunicación. (BORJA; CASTELLS, 1997 . p.11).

As cidades tornam-se interdependentes economicamente e também competitivas entre si. O tempo passa a ter valor financeiro, pois, quanto mais rápido a logística encurtar os processos tanto de deslocamento de pessoas, como de produtos e matérias-primas, maiores os lucros obtidos por indústrias, pessoas e cidades. Assim os deslocamentos espaciais humanos sistemáticos, sejam de pessoas, sejam de produtos, tornam o fator tempo fator de aumento do lucro e da produtividade nas empresas. Diante disso a localização passa a ter valor monetário maior. “Um deslocamento (tempo) é inseparável da existência de dois pontos (origem e destino: espaço) que caracterizam ‘localizações’.” (VILLAÇA, 2012).

A partir da procura pelas melhores localizações, numa tentativa de evitar o desperdício de tempo, tanto as empresas, pela facilidade de escoamento de seus produtos, como as classes sociais de poder aquisitivo mais elevado aproximam-se das rodovias para ter um acesso mais rápido às grandes cidades, principalmente de São Paulo e de Campinas.

As transformações dos sistemas urbanos e das centralidades decorrentes do processo de metropolização influenciam transformações na área central de Jundiaí, em decorrência da dinâmica econômica, social e espacial desse território. A reestruturação espacial do centro de Jundiaí, cujos limites são cada vez menos nítidos, integra territórios cada vez mais afastados. Não se trata mais do centro entendido como centro tradicional, senão de uma área central, com as tendências à segregação socioespacial, com a substituição de antigas estruturas construídas, com a verticalização de bairros tradicionais, com o

investimento do mercado imobiliário no local e com a diversificação de funções e grupos sociais tanto na escala local, quanto na metropolitana.

Segundo Busquets (1996), essas transformações centrais provocam os movimentos: centrípeto e centrífugo, de forma simultânea. Ao mesmo tempo que a população residente no centro tradicional procura regiões próximas aos limites da cidade, caracterizando o movimento centrifugo, existe um outro grupo de pessoas que se deslocam das regiões próximas aos limites da cidade para o centro tradicional, caracterizando o movimento centrípeto.

Esses movimentos são conectados diretamente com bairros distantes do centro e também com outras cidades da região, estabelecendo interdependência econômica entre diversos locais do território metropolitano e acarretando a necessidade de deslocamentos diários e frequentes entre regiões ou cidades distintas.

Essas transformações econômicas, sociais e espaciais vividas pelo território metropolitano dinamizam e reestruturam as áreas centrais das cidades, seja pelo esvaziamento de centros tradicionais, seja pelo fortalecimento e surgimento de novas centralidades que tenham acessibilidade mais eficiente para atender à demanda das grandes metrópoles.



Figura 28 - Novas edificações às margens da Rodovia Anhanguera

Fonte: Adriana F. Del Monte Fanelli, 28/08/2013.

Por outro lado, o processo de metropolização das cidades mantém um caráter perverso de segregação socioespacial. As áreas com boa acessibilidade e infraestruturas urbanas tornam-se mais caras, sendo acessíveis apenas às camadas sociais de renda alta. Nessas áreas, prolifera o aparecimento de novos serviços e comércios impulsionados pela demanda das classes mais abastadas. Tal reestruturação multiescalar resulta num processo em que, ao mesmo tempo, há a fragmentação espacial das cidades e coexiste a integração ou interdependência entre elas.

Existe sinergia multiescalar no território, tanto do centro com novas áreas de centralidades dentro da mesma cidade, como de Jundiaí com a Aglomeração Urbana de Jundiaí e a de Sorocaba e as metrópoles de São Paulo e de Campinas. Portanto, o centro de Jundiaí não perdeu a importância no contexto metropolitano, pelo contrário, ainda é referência de local de maior convergência e diversidade de serviços e comércio, além de ser o espaço onde há maior concentração de transporte público, como veremos adiante.

3.3 A TRANSFORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

Jundiaí urbaniza-se cada vez mais no sentido da Rodovia Anhanguera, conectando-se com as metrópoles de São Paulo e de Campinas, e no sentido da Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto, interligação com a Aglomeração Urbana de Sorocaba. Grande parte da população de classe de renda alta e média alta que antes residia mais próximo ou no próprio centro tradicional da cidade, no fim séc. XX buscou regiões adjacentes à cidade e estabeleceu-se em condomínios e loteamentos fechados próximos de rodovias e de áreas rurais. A especulação e a produção imobiliária para a população de renda média e alta redefine a imagem dos espaços mais afastados do centro tradicional, transformando-os em espaços ”idílicos” pela proximidade da natureza, com similaridade com a vida rural, como se esses espaços transformassem o cotidiano agitado da população em cotidiano mais tranquilo, apesar das distâncias entre o trabalho e a residência e os constantes congestionamentos nas rodovias.

Influenciados pela especulação e pela produção imobiliária, espaços próximos da área de preservação ambiental da Serra do Japi supervalorizam-se e adensam-se pela instalação de inúmeros loteamentos e condomínios fechados.

As indústrias, que antes ocupavam regiões centrais, buscam novas localizações estratégicas, como o Distrito Industrial e também áreas próximas a rodovias, como as áreas próximas das rodovias D. Gabriel Paulino Bueno Couto e Anhanguera.

Essas localizações são disputadas tantos pelas indústrias, como por condomínios fechados ou pelo poder público, por meio da implantação de habitações populares, uma vez que oferecem um preço por metro quadrado mais baixo que nas áreas centrais.

As indústrias dessa região atraem operários de baixa renda que passam a também se instalar nessa área, no entanto sem interação com as classes de renda alta, que se fecham atrás dos altos muros dos condomínios e loteamentos fechados. Acompanhando as classes de poder aquisitivo alto e como forma de atrair o consumo da população das cidades vizinhas, outros serviços e comércios, grandes supermercados, concessionárias entre outros, deslocam-se para os territórios próximos das rodovias e dos condomínios e loteamentos fechados.



Figura 29 - Condomínios ao longo da Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto próximos a Serra do Japi
Fonte: Jonathas Magalhães Pereira da Silva, 28 ago. 2013.

Decorrentes desse movimento populacional do centro para áreas adjacentes, da procura por parte de indústrias, comércio e residências por locais com maior acessibilidade às cidades vizinhas, pela proximidade das estruturas de mobilidade metropolitanas, principalmente nas rodovias Anhanguera e Bandeirantes, antigas fábricas próximas ao centro tornaram-se edificações sem uso ou abandonadas, como a antiga fábrica têxtil Argos Industrial S/A, na Vila Arens. Surgem, desse modo, novos espaços livres de edificações resultantes das demolições em área central de Jundiaí, como no caso da fábrica Vigorelli (indústria de máquinas de costura), situada na Avenida Nove de Julho, que foi demolida e, durante muitos anos, passou a ser um espaço livre e sem uso entre outros comércios e residências.

A localização tem seu preço e esse movimento foi resultante da valorização do mercado imobiliário. Terras mais distantes do centro são mais

baratas e, por isso, a especulação imobiliária e as indústrias aproveitaram-se dessa característica para o aumento da lucratividade.

Essas regiões mais afastadas da área central, com os investimentos de infraestrutura urbana oferecidos pelo poder público, valorizam-se devido às novas construções, como grandes supermercados, condomínios fechados, entre outras.

Assim o centro tradicional de Jundiaí cada vez menos vinha recebendo a manutenção e a restauração adequadas.

> O movimento do capital que leva ao desenvolvimento de atividades industriais, comerciais, residenciais e recreacionais nas áreas suburbanas resulta em uma mudança recíproca dos níveis de renda da terra nas áreas centrais e nas áreas suburbanas. Enquanto o preço da terra nas áreas suburbanas eleva-se com a proliferação de novas construções, o preço relativo da terra nas áreas centrais cai. Cada vez menores quantidades de capital são canalizadas para a manutenção e restauração dos edifícios localizados na área central. Isto resulta naquilo que denominamos um diferencial (*rent gap*) entre a atual renda da terra capitalizada pelo uso presente (deteriorado) e a renda da terra potencial que poderia ser capitalizada pelo 'mais elevado' e melhor uso da terra (ou, ao menos, comparativamente 'mais elevado e melhor' uso) , em virtude da sua localização centralizada. (SMITH, 2007 p.21).

No entanto , a partir do início do sec. XXI, o centro tradicional passou a atrair novos edifícios comerciais e residenciais, principalmente após o investimento do setor público em reformas dos espaços livres e também dos edifícios desabitados. A fábrica Argos Industrial tornou-se um complexo educacional com: a Biblioteca Pública Municipal, a Fundação TVE de Jundiaí, o Centro de Convenções e Exposições, Auditório, o Centro de Capacitação Permanente do Magistério, o Centro Municipal de Educação de Jovens e Adultos, o Centro Municipal de Línguas, o Centro Municipal de Informática.

> Verifica-se então, nas grandes cidades, a ocorrência de uma série de projetos e intervenções em grande escala, supondo atuações de *infill* (preenchimento de vazios, recuperação do tecido urbano), de reciclagem, de reabilitação, de transformação de espaços intersticiais que permaneceram certo tempo sem atividade, portanto como *terrains vagues.* (VAZ, 1999, p.54)

Várias construções ocupadas por pequenos comércios e já deterioradas foram reestruturadas pelos próprios comerciantes; outras casas foram reformadas e passaram a ter novos usos comerciais; algumas residências foram demolidas e deram origem a edifícios verticais residenciais. Algumas adequações em construções deterioradas vêm sendo realizadas pela próprio poder público, como a Casa de Saúde que está sendo reformada para receber o hospital regional.

Nota-se também que a sinergia das metrópoles atrai o prolongamento da área comercial de Jundiaí em direção às rodovias. Espaços livres de edificações ou espaços vazios e sem uso foram ocupados ora pelo poder público, ora pela produção imobiliária. Atualmente no local onde se encontrava a antiga indústria de máquinas de costuras Vigorelli, na Avenida Nove de Julho, instalou-se um *shopping center*, inaugurado no final de 2012 (figura 35). Nessa área existem também diversos restaurantes, concessionárias, comércio de pequeno e grande porte, edifícios comerciais e residenciais, hotéis, e logo no início da avenida Nove de Julho, na entrada da cidade pela Rodovia Anhanguera, a Prefeitura instalou a rodoviária central. Portanto não só a especulação imobiliária foi atraída pelo processo de metropolização da cidade como também o poder público.

Toda essa nova ocupação do território deveu-se à sinergia de Jundiaí com as metrópoles, seja pelos usos diferenciados do solo, seja pela ocupação de espaços vazios e livres. Assim essa “força de atração” do processo de metropolização transformou não só o território do centro tradicional, mas também o território de bairros adjacentes que dão acesso às rodovias, modificando a paisagem urbana do local. É nítida a verticalização ao longo da avenida.



Figura 30 - Avenida Nove de Julho (Bairro do Anhangabaú)
Fonte: Foto aérea executada por Adriana F. Del Monte Fanelli em 28 ago. 2013.

A especulação imobiliária e também o poder público apropriaram-se dessas áreas tidas como "*abandonadas*", aproveitando-se dessa dinâmica urbana impulsionada pela transformação metropolitana. O poder público investe em espaços livres e alguns edifícios de uso público na região do centro tradicional e investe também em áreas adjacentes ao centro tradicional, que foram favorecidas pelo processo de metropolização pelo qual passa a cidade.

A Segunda Divisão do Exército, o "quartel da cidade", deixou a Rua do Rosário, 11, no centro, dando lugar a imenso estacionamento e instalou-se próximo a Rodovia Anhanguera, favorecendo a criação de uma nova área de centralidade. Atualmente, parte da população de classe média alta tem procurado edifícios residenciais nas proximidades do centro ou em bairros próximos como nos bairros do Anhangabaú, do Retiro e da Chácara Urbana.

Esses investimentos públicos e privados, ora de revitalização do centro tradicional, ora de valorização do território próximo às rodovias voltados para infraestruturas viárias e edifícios comerciais importantes, tem provocado, ao mesmo tempo, uma expansão em direção às rodovias e também uma transformação espacial do centro tradicional.

Esses investimentos favoreceram a expansão e a transformação do centro tradicional e favoreceu a segregação socioespacial na cidade. A valorização da área central expulsou a população de baixa renda que se deslocou em direção a Várzea Paulista, na direção leste, fixando-se nos bairros da Ponte São João, Vila Rio Branco e Jardim Pacaembu.

3.4 AS DIRETRIZES DO PLANO DIRETOR/2012[8] PARA A ÁREA CENTRAL DA CIDADE

Os modelos tradicionais de planejamento urbano aplicados por meio dos planos diretores anteriores, em Jundiaí, não favoreciam mais à ágil demanda do mercado metropolitano. Assim, o município optou pelo plano diretor estratégico, uma forma de gestão do território disseminada internacionalmente como modelo a partir dos anos de 1990 e que apresenta, como metodologia, a elaboração de diretrizes gerais de desenvolvimento econômico e social e, como instrumento de intervenção no território, a adoção de projetos urbanos localizados, específicos e estratégicos na malha urbana.

> A conjuntura na qual os planos estratégicos foram implementados em cidades tem sido designada pelo termo globalização. Indica, desse modo, um processo de reestruturação socioeconômica em escala mundial, possibilitado por inovações tecnológicas em comunicação, informação e transporte. Apesar de sua imprecisão, o termo permite fazer referência a internacionalização da economia – em um contexto de hegemonia do capital financeiro e do acirramento da concorrência intercapitalista – e a suas consequências. (LIMA Jr, 2010, p.23).

[8] Esse subtítulo foi baseado no plano Diretor de 2012 com base nas lei 7.857 e 7.858. Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/smpm_planodiretoreanexos2?OpenDocument. Acesso em 21 nov. 2013.

A lei 7.857/2012, publicada no dia 18 de maio de 2012 instituiu o PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO DE JUNDIAÍ (PDEJ). De acordo com o segundo artigo do capítulo I (da conceituação), do Título I, “o plano diretor estratégico é um instrumento global estratégico da política de desenvolvimento do Município, determinante para todos os agentes públicos e privados que nele atuam.” (Lei nº 7.857/2012).

Segundo as diretrizes do Plano Diretor Estratégico, são bem-vindas a atuação e a parceria da empresa privada com o setor público para dar agilidade à administração urbana e ao funcionalismo público. Tal modelo foi difundido a partir do planejamento estratégico realizado por Barcelona em 1986, um modelo de reestruturação urbana que se iniciou pela recuperação de pequenos espaços públicos espalhados de forma democrática na cidade. Tal ação promoveu o processo de desenvolvimento de melhorias em infraestrutura e, ao se apoiar na ideia de se utilizar de um evento internacional, no caso os Jogos Olímpicos de 1992, o qual teve grande repercussão mundial, atraiu o capital privado para a cooperação da realização dessas Olimpíadas.

Como reflexo do planejamento estratégico difundido por Barcelona, o capítulo dois, artigo oitavo, da referida lei propõe a

> participação da iniciativa privada em ações relativas ao processo de urbanização, mediante o uso de instrumentos urbanísticos diversificados, quando for de interesse público e compatível com a observação das funções sociais da cidade. (Lei nº 7.857/2012).

Além da cooperação da iniciativa privada em investimentos públicos, o Plano Diretor Estratégico de Jundiaí propõe a relação estreita da cidade com a Aglomeração Urbana de Jundiaí.

Portanto, se bem elaborado e seguido pelo município, é passível de grandes melhorias para as cidades em curto prazo, elevando a influência do município na rede de cidades.

A mobilidade interurbana e a intraurbana fazem parte dos princípios e objetivos gerais do PDEJ, ou seja, são inerentes a preocupação em fortalecer as

conexões e as relações econômicas entre as cidades da aglomeração e, consequentemente, em fortalecer a posição do município enquanto cidade polo.

> O plano diretor rege pelos princípios da justiça social e redução das desigualdades sociais e regionais, universalização da mobilidade e acessibilidade, com prioridade ao transporte coletivo público e participação da população em processos de decisão, planejamento e gestão. (Lei nº7.857/2012 . Cap.II, art. 7º).

> (…) facilitar o deslocamento e acessibilidade através da integração do sistema viário e de transporte buscando a segurança e conforto para todos, priorizando o transporte público coletivo. (Lei nº7.857/2012 . Cap.II, art. 9º).

Assim como, no título II das políticas públicas: objetivos, diretrizes e ações estratégicas, capítulo I do desenvolvimento econômico e social, vários objetivos do município demonstram a preocupação em

> Se articular com os demais municípios do aglomerado urbano, consórcios e instâncias do governo estadual e federal para investir em infraestrutura, principalmente nos setores de transporte coletivo e acessibilidade de cargas;
>
> Induzir a elaboração de um Plano de Transporte de cargas regional utilizando-se dos aeroportos regionais e terminais ferroviários;
>
> Induzir a elaboração de um Plano de Transporte de cargas regional utilizando-se dos aeroportos regionais e terminais ferroviários; (Lei nº7.857/2012 . Titulo II, Cap.I, art. 14).

O Plano Diretor Estratégico demonstra a preocupação com a acessibilidade homogênea em todo o território da cidade e com a acessibilidade para todas as classes sociais, em especial para a população de baixa renda.

> Tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada do Município; aumentar a acessibilidade e mobilidade em geral, e em especial da população de baixa renda; (Lei nº7.857/2012 , Cap.III, secção II subsecção III, art. 93).

Sem deixar de contemplar o transporte entre Jundiaí e as cidades da Aglomeração Urbana, seja ele viário, aéreo ou ferroviário como explicita o Artigo 94,

> São diretrizes para a política de Mobilidade - Circulação Viária e de Transportes:

- a priorização da circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na ordenação do sistema viário;
- induzir uma política para qualificar o aeroporto e a ferrovia situados no território do Município, que se consubstancie num Plano Aeroportuário e Ferroportuário regional, buscando integração com o transporte coletivo local; (Lei nº7.857/2012 , Cap.III, secção II subsecção III, art. 94).

Para tanto, cria-se o Conselho Gestor de Transporte Intermodal no âmbito da Aglomeração Urbana, responsável pela articulação do sistema de transporte interurbano e pela revitalização dos pontos nodais da cidade como, por exemplo, a área da estação ferroviária de Jundiaí. Assim:

> subseção III - da mobilidade - circulação viária e transportes
>
> **Art. 95** - São ações estratégicas da política de Mobilidade - Circulação Viária e de Transportes:
>
> **XVIII** - referentes ao Transporte Coletivo:
>
> **j)** criar o Conselho Gestor de transporte intermodal no âmbito do Aglomerado Urbano; (Lei nº7.857/2012 , Cap.III, secção II subsecção III, art. 95).

Algumas ações estratégicas da política de Mobilidade - Circulação Viária e de Transportes revelam essa intenção:

- participar da revitalização das linhas ferroviárias para transporte de passageiros ajudando a viabilizar os investimentos com a definição de Operações Urbanas Consorciadas ou Áreas de Intervenção Urbana no entorno dos projetos;
- implantar marginais ao longo das rodovias do Município;
- estudar e estimular a implantação de ciclovias como uma alternativa ambiental e economicamente satisfatória de circulação na cidade, preferencialmente ao longo das vias arteriais;
- implantar Rede Integrada de Transporte Público Coletivo, integrando o sistema regional e o sistema municipal de transporte coletivo, reorganizado e racionalizado;
- implantar bilhete único com bilhetagem eletrônica em toda a rede de transporte coletivo, de forma a permitir a implantação de uma política de integração tarifária justa para o usuário e eficiente para o sistema;
- criar o Conselho Gestor de transporte intermodal no âmbito do Aglomerado Urbano. (Lei nº7.857/2012 , Cap.III, secção II subsecção III, art. 95).

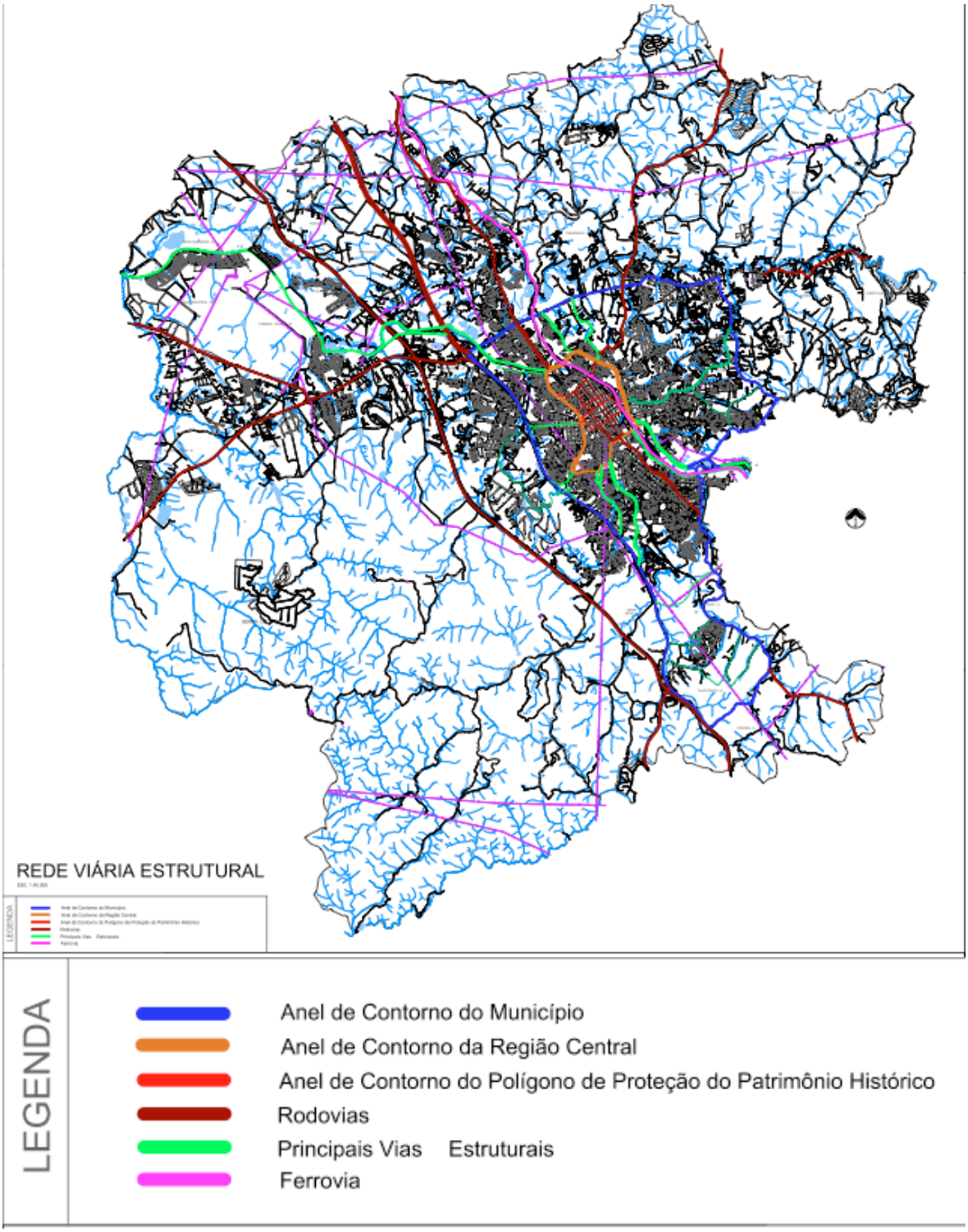


Figura 31 - Rede viária estrutural - Plano Diretor Estratégico/2012

Fonte: Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente da prefeitura Municipal de Jundiaí. (Anexo 14) Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/smpm_planodiretoreanexos2?OpenDocument. Acesso em 21 nov. 2013.

A preocupação com a acessibilidade às cidades da Aglomeração é constante. No entanto, considerando o plano de mobilidade proposto, em nenhum momento verifica-se a melhoria de infraestrutura para o cruzamento e a transposição das rodovias, principalmente as rodovias Anhanguera e a D. Gabriel Paulino Bueno Couto, onde são poucas as pontes e os viadutos para cruzamento, o que acarreta congestionamentos nos horários de pico.

Essas duas rodovias e a ferrovia de Jundiaí apresentam-se como barreiras à mobilidade. A mancha urbana da cidade já ultrapassou as barreiras das rodovias, no entanto a acessibilidade entre as partes cortadas pela rodovia é pouca, dificultando a circulação urbana. Já na ferrovia de Jundiaí, existem obras para um viaduto que comunica duas partes da cidade, os bairros da Ponte São João e da Vila Arens.

Esse projeto contempla o terminal viário urbano da Vila Arens e a requalificação do terminal ferroviário. Serão construídos centro tecnológico, alguns galpões existentes serão transformados em centro comercial e de serviços, passarela suspensa e edifícios comerciais e residenciais (anexo 13).

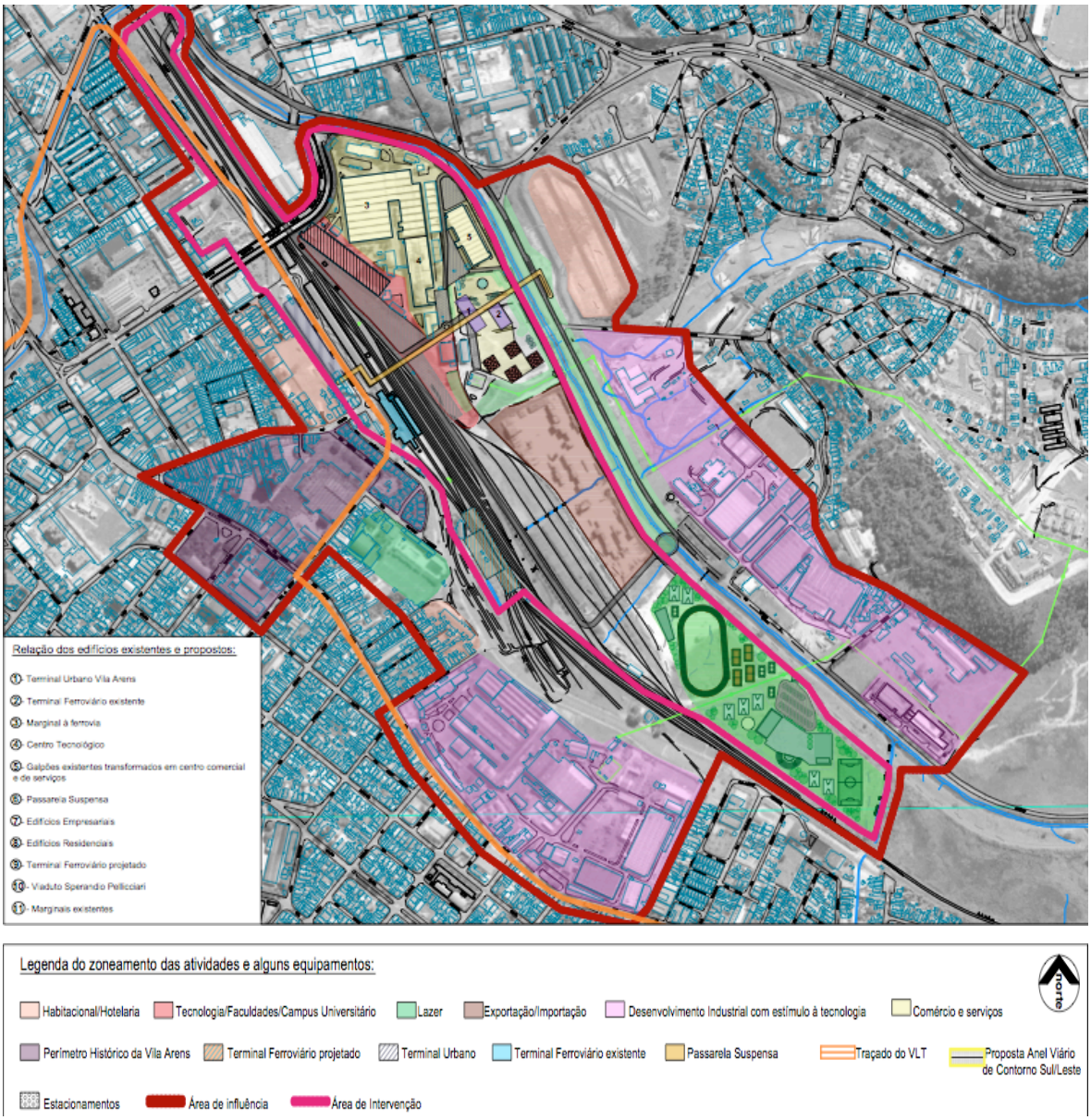


Figura 32 - Projeto Urbano na Estação Ferroviária de Jundiaí.

Fonte: Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em:http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/smpm_planodiretoreanexos2?OpenDocument. Acesso em 21/11/2013.

Quanto às regiões centrais existe no Plano Diretor Estratégico a intenção de evitar a segregação social na cidade, no entanto, quando analisamos a cidade no contexto da Aglomeração Urbana de Jundiaí, percebemos que na verdade o que vem ocorrendo é a expulsão dos pobres para as cidades vizinhas (tabela 10: Índice de pobreza). O plano prevê:

- evitar a segregação de usos promovendo a diversificação e mesclagem de usos compatíveis de modo a reduzir os deslocamentos da população e equilibrar a distribuição da oferta de emprego e trabalho na Cidade;
- estimular a reestruturação e requalificação urbanística para melhor aproveitamento de áreas dotadas de infraestrutura em processo de esvaziamento populacional ou imobiliário;
- estimular a requalificação, com melhor aproveitamento da infraestrutura instalada, de áreas de urbanização consolidada, com condições urbanísticas adequadas;
- evitar a expulsão de moradores de baixa renda das áreas consolidadas da Cidade, providas de serviços e infraestrutura urbana; (Lei nº7.857/2012.Capitulo lll, seção ll, subsecção l art.86).

O plano propõe no capítulo III, artigo 87:

- evitar a expulsão de moradores de baixa renda das áreas consolidadas da Cidade, providas de serviços e infraestrutura urbana;
- evitar o esvaziamento populacional, melhoria da qualidade dos espaços públicos e do meio ambiente, estímulo às atividades de comércio e serviços, preservação e reabilitação do patrimônio arquitetônico nas áreas subaproveitadas de urbanização consolidada;
- a criação de condições de novas centralidades e espaços públicos em áreas de urbanização não consolidada ou precária;
- criar o CEU - Centro de Estudos Urbanísticos, vinculado à Secretaria Municipal de Planejamento e Meio Ambiente, para subsidiar as decisões do Poder Público, através de estudos e análises, contribuindo com os processos de criação, elaboração, acompanhamento e avaliação de políticas públicas municipais (…) (Lei nº7.857/2012)

A intenção de requalificar o centro tradicional preocupando-se com a questão do patrimônio histórico, com o esvaziamento populacional, com a segregação social e com a priorização do uso misto do solo demonstra a preocupação do plano em manter com plena atividade o centro tradicional porém as iniciativas que dela decorrem devem ser implantadas com cautela pois podem provocar um processo de gentrificação (BIDOU-ZACHARIASEN, 2006) da área central, ocasionando o predomínio das classes de alta renda na região central.

> (…) desenvolver projeto de requalificação da área central da cidade, através de parcerias com a iniciativa privada, implantando novas atividades e usos conciliados a preservação do patrimônio histórico, inibindo esvaziamento populacional, com aplicação dos instrumentos previstos nesta Lei; (Lei nº7.857/2012. Capítulo lll, seção ll, art.88).

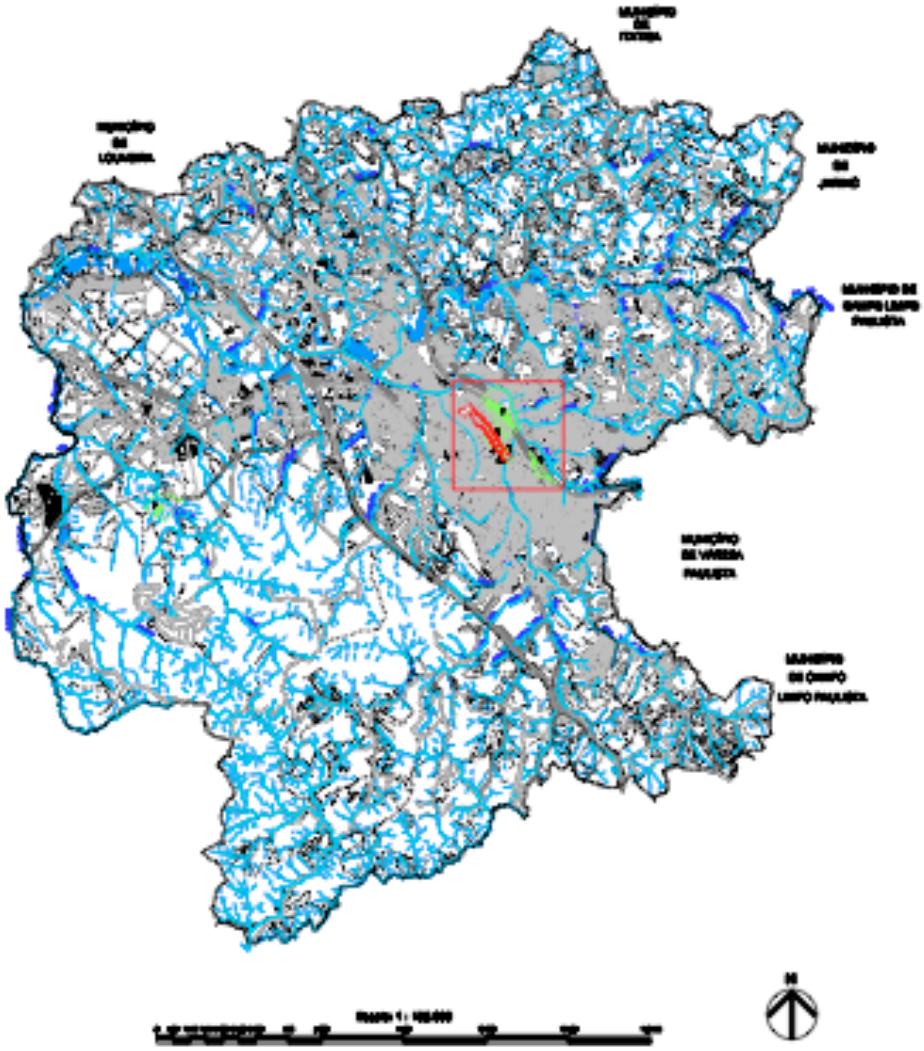


Figura 33 - Localização da área de Patrimônio Histórico de Jundiaí
Fonte: Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em:http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/smpm_planodiretoreanexos2?OpenDocument. Acesso em 21 nov. 2013.

Assim o plano preocupa-se com a preservação do patrimônio histórico da região e com a revitalização de edifícios deteriorados. Na subseção V, do patrimônio histórico e cultural, artigo 101, o plano

> Cria um perímetro englobando o Polígono de Proteção do Patrimônio Histórico, as áreas de influência e os bens tombados do Complexo Fepasa e Solar do Barão (…) com regulamentação por lei específica, no prazo de cento e oitenta dias; (Lei nº7.857/2012).



Legenda:

Área de influência do bem tombado

Bem tombado

1- Complexo FEPASA
2- Solar do Barão
3- Politheama
4- Gabinete de Leitura Rui Barbosa
5- Ponte Torta
6- Estação Ferroviária

Figura 34 - Ampliação da área central de Patrimônio Histórico de Jundiaí

Fonte: Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Jundiaí. (Anexo 12) Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/smpm_planodiretoreanexos2?OpenDocument. Acesso em 21 nov. 2013.

Outras áreas mais distantes do centro tradicional são contempladas no plano com a criação de espaços públicos de sociabilização que estruturam o território de forma a favorecer áreas antes desvalorizadas. A proposta é a criação de Centros Integrados de Atividades Múltiplas, implantados em pontos da cidade, pretendendo-se colocar o espaço público como indutor de relações sociais no território urbano. No entanto, como já vimos anteriormente, a porção norte da cidade, mais especificamente o lado norte da linha de trem é a parte que mais necessitaria dos CIAMs, no entanto, eles serão implantados nas proximidades da rodovias Anhanguera e D. Gabriel Paulino Bueno Couto, que são espaços de expansão e valorização urbana, conforme

> Ficam criados os Centros de Atividades Múltiplas - CIAMs, que terão as seguintes orientações:
> **I -** conter instalações adequadas para abrigar serviços públicos com desenvolvimento de atividades multidisciplinares, contemplando no mínimo quatro das seguintes áreas: saúde, cultura, educação, esportes, lazer, assistência e desenvolvimento social;
> **II -** conter áreas adequadas para estacionamento, segurança pública e espaço aberto para lazer, além de contar com acesso por transporte coletivo; e
> **III -** cada CIAM deve ser previsto para atender em média 30.000 habitantes, totalizando doze iniciais.
> **§ 1o** - Os locais destinados aos projetos podem ser ampliações de próprios Municipais existentes tais como escolas, Centro de Educação e Esportes - CECES , entre outros próprios públicos existentes.
> **§ 2o** - A meta para a implantação dos CIAMs é de seis anos, devendo ser formalizadas duas unidades por ano, a contar do segundo ano da aprovação desta Lei.
> **§ 3o** - Fica definida como dotação orçamentária a proporção de cada participação intersecretarial conforme o projeto e programa a ser desenvolvido. (Lei nº7.857/2012, título III, capítulo I , seção III, subseção II, artigo 129).

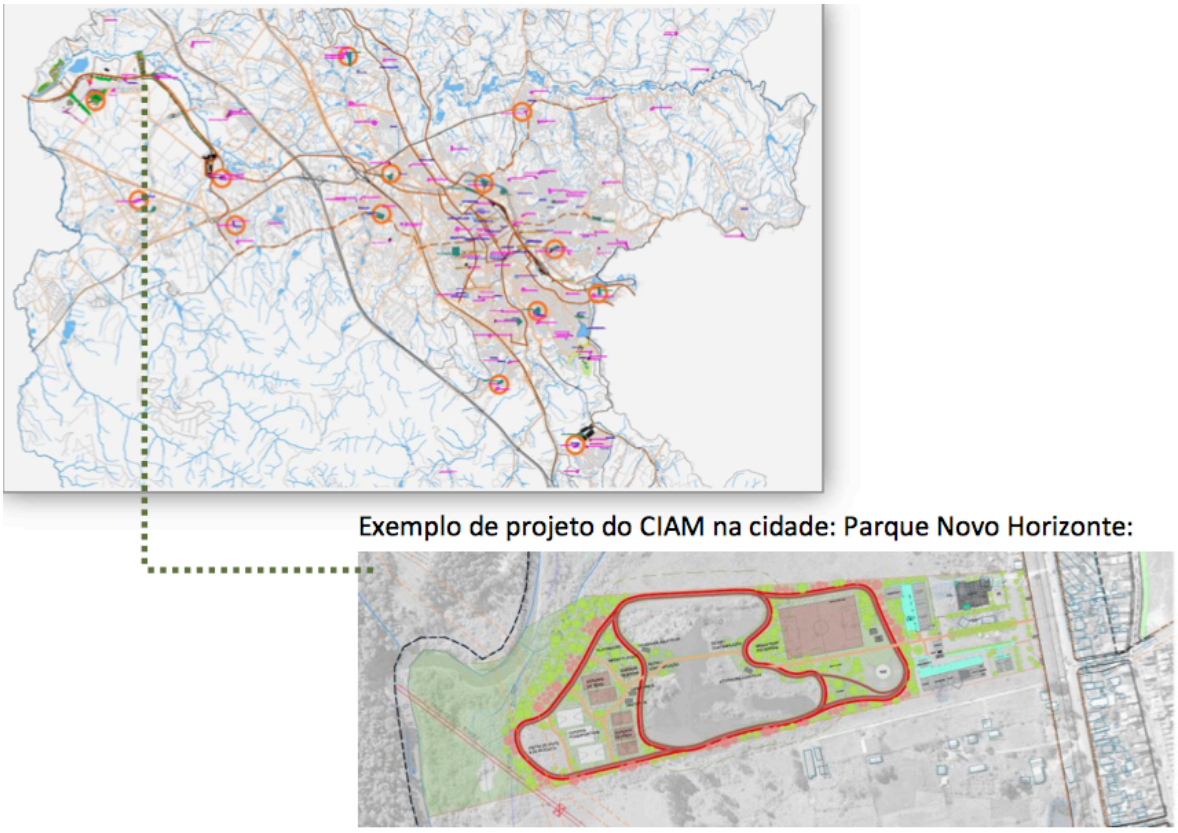


Figura 35 - Distribuição de CIAMs em Jundiaí

Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiaí: de olho no dinheiro público. Disponível em: http://deolhonodinheiropublico.jundiai.sp.gov.br/sitetransp/biblio.nsf/V03.01/smf_transicao/$file/planejamentoemeioambiente.pdf. Acesso em 21 nov.2013.

Paralelamente é elaborada a lei 7.858/2012 que reformula o zoneamento urbano e os critérios de uso e ocupação do solo, subdividindo Jundiaí em duas macrozonas: urbana e rural.

> A macrozona urbana é constituída por áreas urbanizadas, em processo de urbanização ou de expansão urbana, delimitadas no Anexo I a esta Lei, e subdivide-se nas seguintes zonas:
> I - Zona de Conservação Ambiental Urbana (ZCAU);
> II - Zona Residencial (ZR);
> III - Zona de Interesse Público (ZIP);
> IV - Zona de Serviço e Comércio (ZS);
> V - Zona Industrial (ZI). (Lei 7.858/2012, Capítulo II, seção III artigo sétimo).

A densidade demográfica da cidade é tema importante dessa mesma lei. Distinguem-se entre dois tipos de densidade demográfica; a bruta, que é a relação entre o número de habitantes e a área dos imóveis urbanizados acrescida das áreas públicas; a líquida, que é a relação entre o número de habitantes e a

área do imóvel aplicada em áreas urbanizadas definidas como lote. (Lei no 7.858/2012, capítulo I, seção II).

Zona / corredor	Via	Bruta (hab/ha)	Liquida (hab/ha)
Zona de Conservação rural	Todas as vias	10	10
Zona de Conservação Manancial	Todas as vias	16	40
Zona de Conservação Ambiental	Todas as vias	25	70
ZR1	Local	80	140
	Coletora		200
	Arterial		480
ZR2	Local	200	320
	Coletora		480
	Arterial		720
ZR3	Local	240	480
	Coletora		720
	Arterial		920
ZS1	Todas as vias	240	não há limite
ZS2	Local	240	600
	Coletora		920
	Arterial		1200
ZI	Local	300	320
	Coletora		400
	Arterial		520
CC1		240	720
CC2		240	920
CC3		240	920

Tabela 11 - Densidade Demográfica (Plano Diretor Estratégico /2012)
Fonte: Lei nº 7.858/2012, capítulo V, seção VII , artigo 63.

Analisando a densidade demográfica de Jundiaí percebe-se claramente a intenção de manter densidade demográfica próxima da atual, de 856,83hab/km2, evitando o que ocorreu em Várzea Paulista que conta com 3.092,64 hab./km2 (tabela 3). Se temos um grau de urbanização do perímetro urbano em Jundiaí da ordem de 95,7% (tabela 1), a tendência sugerida no plano é ampliar apenas pouco mais a verticalização da cidade, atingindo densidade

demográfica da ordem de 920hab/km2 aproximadamente, o que significa que com a vigência do Plano Diretor Estratégico, parcelas da população acabarão procurando as cidades vizinhas ou pagarão mais caro para ficar próximas da cidade polo da Aglomeração Urbana de Jundiaí.

Cabe registrar, nesse sentido, que, embora o discurso do Plano Diretor Estratégico de 2012 busque zelar pela homogeneidade e pela justiça social no território, poderá na prática, caso não sejam definidas políticas públicas para evitá-las, criar situações que expulsariam a população de baixa renda do município.

Também se percebe que fica aberta a parceria com as empresas privadas, apesar de não existir no momento nenhum atrativo para isso, como foi o caso de Barcelona com as Olimpíadas.

O plano proposto da construção de aproximadamente doze CIAMs, não interage com o sistema de mobilidade proposto pelo plano, não existe uma interligação da infraestrutura viária proposta com os CIAMs. A malha viária é pensada de forma a proteger o centro tradicional do conflito entre veículos e pedestres, o que tem um grande valor , mas não interage com as reestruturações pontuais propostas nas áreas mais afastadas do centro.

CAPÍTULO 4 - VETORES DE EXPANSÃO DO CENTRO TRADICIONAL

A sinergia com a Macrometrópole Paulista foi, no entender desta pesquisa, o principal motivador da expansão do centro tradicional de Jundiaí, e este capítulo identificará os vetores de expansão do centro tradicional a partir da das transformações da paisagem e da forma urbana, da identificação das áreas de usos comerciais dessa região, dos espaços livres, como colaboradores do crescimento na direção das rodovias e da segregação social, como consequência dessa expansão.

4.1 PAISAGEM E FORMA URBANA

Para a investigação da paisagem da área central de Jundiaí, utilizar-se-á como base de análise o método resultante da compreensão das contradições, das potencialidades e das dificuldades existentes em diferentes unidades de paisagem (SILVA, 2012) dessa região, entendendo como unidade de paisagem um recorte territorial com semelhanças físicas, socioeconômicas, de configuração espacial. Nesta metodologia, acrescenta-se também aspectos socioeconômicas de um determinado território como um dos elementos significativos na definição de uma unidade de paisagem, ou seja, os indicadores de renda determinam configurações espaciais diferentes, como famílias com renda mais alta, normalmente possuem lotes maiores. Levantando características físicas, socioeconômicas, de configuração e de disposição espacial é possível delimitar a homogeneidade predominante das unidades de paisagem de forma que essas superam o limite administrativo dos bairros.

Assim, nesse território, é possível identificar tipos diferentes de paisagem, de acordo com os seguintes elementos: o suporte físico, a estrutura, a forma de ocupação, a tipologia das edificações, o adensamento populacional e a predominância dos tipos de uso, a intensidade da dependência da centralidade com o centro tradicional, a forma da mancha urbana induzida pela rodovia,

infraestruturas de mobilidade, a intensidade da sinergia gerada pelo AU-Jundiaí. O levantamento desses fatores auxiliam no entendimento da estruturação da forma e das modificações da paisagem urbana em Jundiaí.

De acordo com gráfico 02 e com o mapa de adensamento populacional entre os anos de 2005 e 2010, percebe-se que o bairro que *teve* o maior adensamento populacional na região analisada nesta dissertação foi o bairro do Engordadouro, situado próximo à Rodovia Anhanguera e à Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto, num território de conexão entre a Aglomeração Urbana de Sorocaba e a Jundiaí. Foram realizadas pesquisas fornecidas pela Prefeitura Municipal de Jundiaí, comparando os números de contribuintes de IPTU em 2005 e em 2010. A diferença entre os números de contribuintes de 2010 e 2005 registra aumento de mais de 1000 novos contribuintes.

Já na região dos bairros do Bairro do Retiro, da Chácara Urbana, do Jardim Bonfiglioli e do Jardim Pacaembú, houve aumento de mais de 400 novos contribuintes e, no bairro do Anhangabaú, houve aumento de 15% de novos contribuintes.

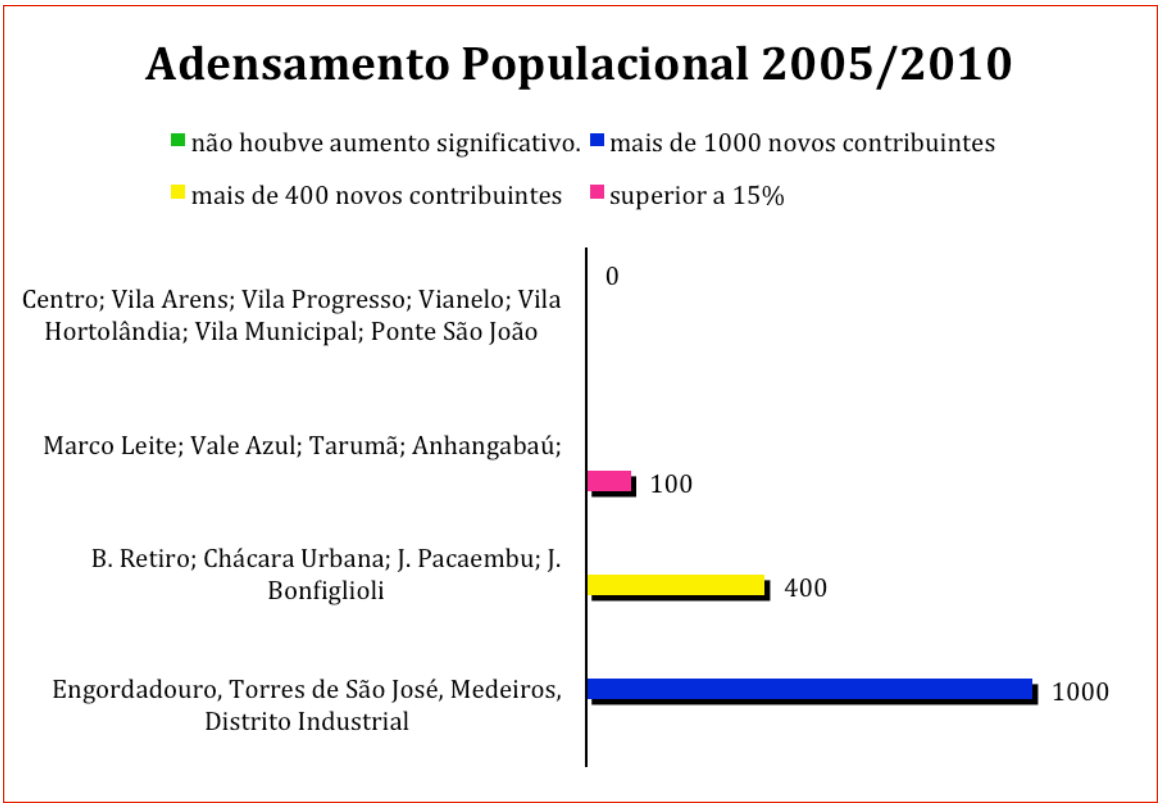


Gráfico 2 - Adensamento populacional com base no recolhimento de IPTU 2005-2010

Fonte: Gráfico elaborado pela autora com base no aumento do IPTU dos novos contribuintes do IPTU (dados fornecidos pela Prefeitura Municipal de Jundiaí, 2012)

Apesar de o aumento ser realmente significativo nesses bairros, colaborando inclusive para a transformação da paisagem urbana, alguns outros bairros que não tiveram aumento populacional tão elevado também apresentaram mudanças na paisagem urbana, seja nas tipologias das edificações adotadas.



Figura 36 - Bairro do Retiro
Fonte: Foto tirada por Adriana F. Del Monte Fanelli em 03/05/2013.

Assim, o adensamento populacional foi uma das questões analisadas no decorrer desta dissertação, para a definição das unidades de paisagem e, posteriormente, para compreensão da expansão do centro tradicional de Jundiaí.

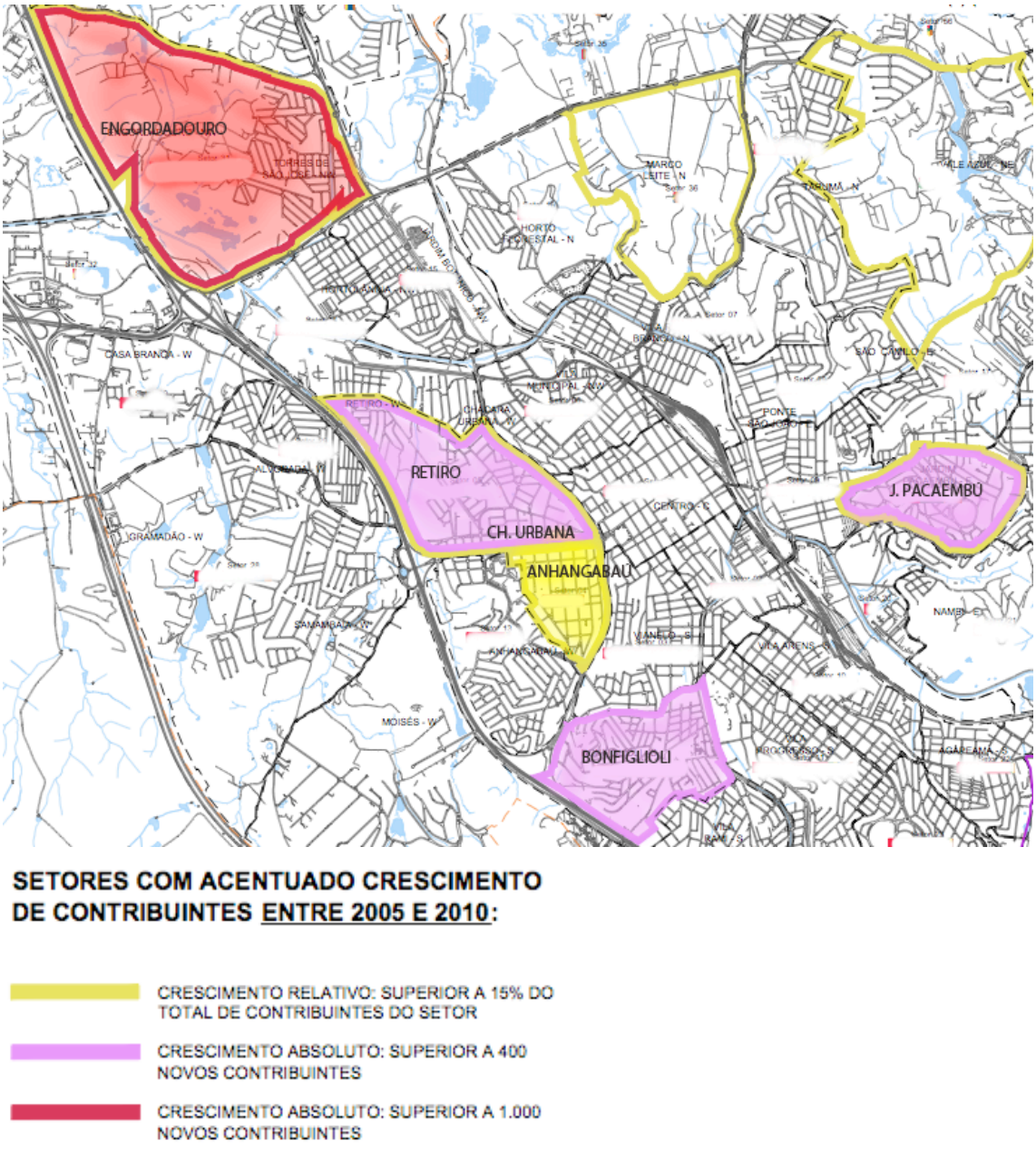


Figura 37 - Crescimento de contribuintes de IPTU entre 2005 e 2010

Fonte: Imagem elaborada pela autora com base no mapa e informações fornecidas pela Prefeitura Municipal de Jundiaí, 2012.

As unidades de paisagem foram definidas a partir de leitura cartográfica, fotos aéreas, dados sociais, econômicos e físicos levantados de órgãos públicos e visitas in loco. Ao defini-las, foram consideradas algumas características espaciais essenciais:

- o adensamento populacional;

- tipologia das edificações;
- presença de centralidades independentes do centro tradicional;
- presença de centralidades dependentes do centro tradicional;
- a presença de manchas urbanas induzidas pelas rodovias;
- centralidades junto às estações ferroviárias;
- presença de áreas comerciais ao longo de rodovias;
- infraestrutura de mobilidade;
- uso das edificações;
- conexão com municípios da Aglomeração Urbana de Jundiaí.

Dessa forma, foi possível identificar seis tipos de unidades de paisagem, conforme a figura abaixo.

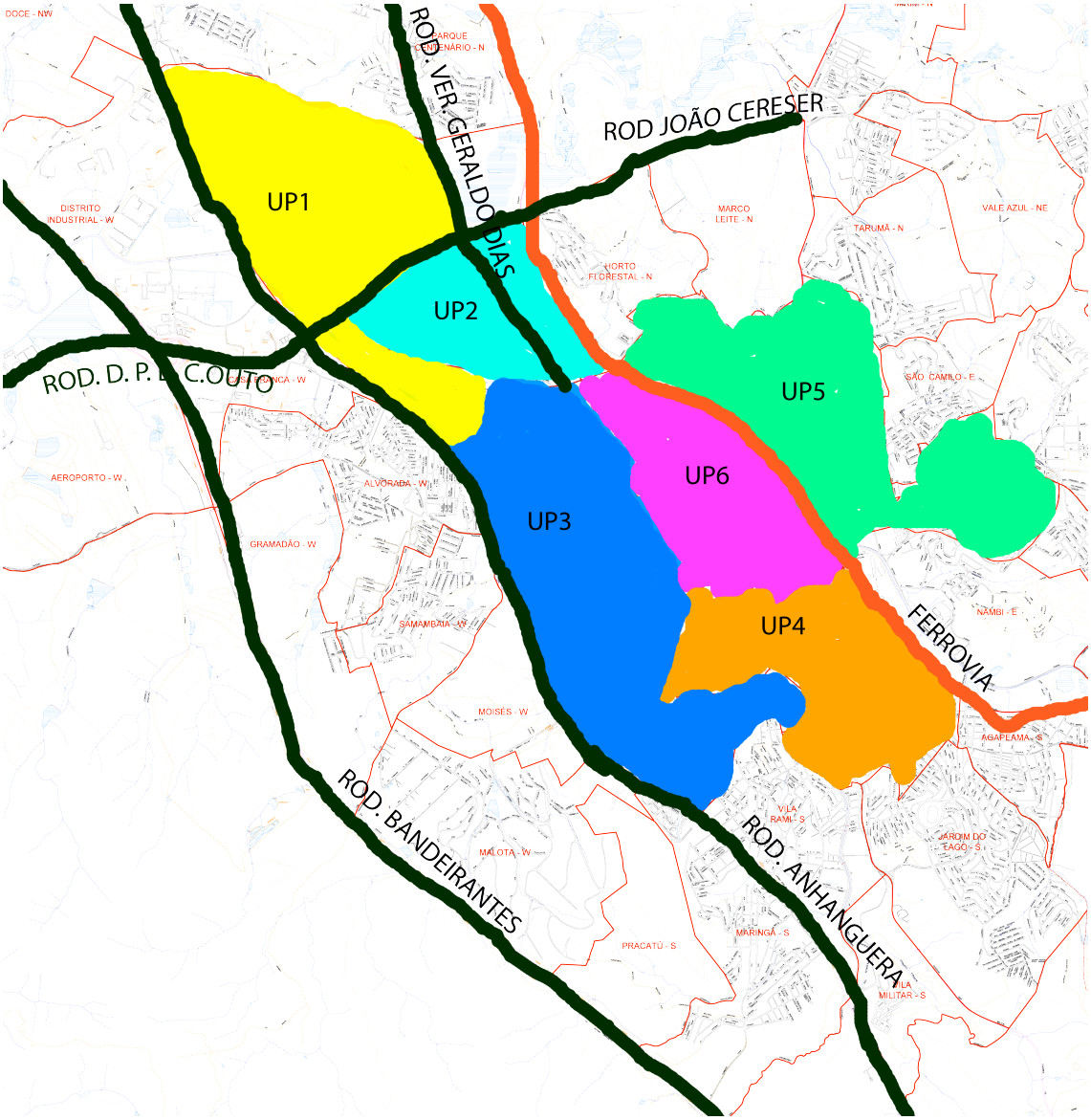


Figura 38 - Unidades de Paisagem

Fonte: Elaborado pela própria autora com base no mapa de bairro fornecido pela Prefeitura Municipal de Jundiaí.

As unidades de paisagem têm como critério a homogeneidade de paisagem e nem sempre seguem os limites administrativos dos bairros:

- UP1 : Engordadouro, Torres de São José e parte do Bairro do Retiro.

- UP2 : Vila Hortolândia, Vila Municipal e Jardim Botânico
- UP3 : parte do bairro do Retiro , Anhangabaú, Chácara Urbana, Bonfiglioli.
- UP4 : Vila Arens, Vianelo, Vila Progresso
- UP5 : Jardim Pacaembu, Ponte São João, Vila Rio Branco
- UP6 : Centro tradicional

Na próxima tabela, são apresentadas as características, as potencialidades e os entraves de cada unidade de paisagem que constituem a área central de Jundiaí.

	Características	**Potencialidades**	**Entraves**
Unidades de Paisagem 1	Predominância de edificações horizontais e residências, principalmente de condomínios e loteamentos fechados.	Melhoria recente da infraestrutura viária da área (Avenida Pedro Clarismundo Fornari) e Rodovia Vereador Geraldo Dias.	Concentração de fluxos viários na Rod. Vereador Geraldo Dias.
	Aumento de manchas urbanas induzidas pelas rodovias.	Acesso rápido a rodovias.	Principalmente no bairro do Engordadouro, há poucas avenidas e ruas que proporcionam o acesso ao centro de Jundiaí, de forma que não haja a necessidade de passar por rodovias.
Unid. de Paisagem 2	Predominância de pequenos lotes residenciais e comerciais.	Presença de centralidade independente do centro tradicional.	O acesso à zona oeste da cidade é limitado somente pelas rodovias Vereador Geraldo Dias e João Cereser ou pela Avenida Luiz Latorre.

Unidade de Paisagem 3	Mudança recente do perfil socioeconômico (aumento da classe social de alta renda	Aumento dos setores comerciais e de serviços.	Integração com o sistema de ônibus metropolitano.
	Início de verticalização das edificações.	Fácil conexão com o centro tradicional quanto com a Rodovia Anhanguera.	Expulsão da classe de baixa renda para áreas mais afastadas da região central.
	Há uma mescla de pequenos e grandes lotes.		
Unidade de Paisagem 4	Crescimento da mancha urbana induzido pela ferrovia.	Fácil conexão com o centro tradicional.	A ferrovia rompe o tecido urbano dificultando o acesso aos bairros Ponte São João, Jardim Pacaembu e Vila Rio Branco.
	Presença de centralidade independente do centro tradicional.	Estação de trem renovada.	
	Predominância de lotes pequenos.		
Unidades de Paisagem 5	Urbanização induzida pela proximidade da ferrovia.	Forte conexão com o município de Várzea Paulista.	Poucas conexões com o centro tradicional. Infraestrutura inadequada à população do local.
	Predominância de lotes pequenos		Ruas estreitas e com fluxo intenso de automóveis e pedestres.
	Predomínio de construções horizontais.		Poucos recuos das edificações nos lotes.
			A ferrovia é uma barreira de acesso ao centro tradicional.
			Degradação do patrimônio fundiário da ferrovia.
Unid. de Paisagem 6	Ocupação com paisagem consolidada e com remanescentes do surgimento da cidade.	Edifícios de grande valor histórico, potenciais para novos usos e negócios.	Infraestrutura de transporte ineficiente.
	Área com centralidade forte; exerce atração frente a outras cidades da região.	Grande diversidade de usos.	

	Área com topografia acentuada.		

Tabela 12 - Resumo analítico de Unidades de Paisagem da área central de Jundiaí.
Fonte: Elaborado pela própria autora, 2013.

Nota-se que as unidades de paisagem um e três, principalmente, que se aproximam da Rodovia Anhanguera e da Rodovia João Cereser, têm lotes maiores, boa infraestrutura viária e pública, muitos empreendimentos novos, sejam horizontais sejam verticais, residenciais ou comerciais. A unidade de paisagem três tem-se verticalizado bastante nos últimos cinco anos, devido principalmente, à falta da presença de espaços livres, análise que será feita no próximo item deste capítulo.

Nota-se ainda não só a mudança na paisagem, mas também na forma urbana, que tem se expandido linearmente ao longo das rodovias citadas, devido principalmente à forte sinergia do município de Jundiaí com as metrópoles de São Paulo, Campinas e com a Aglomeração Urbana de Sorocaba. Percebe-se uma mancha urbana mais densa cortada, sobretudo pela Rodovia Anhanguera, que se apresenta na cidade de Jundiaí como uma barreira à comunicação entre as duas partes da cidade.

A expansão do centro de Jundiaí alcança o limite da rodovia Anhanguera, especialmente na unidade 1, mas, devido às poucas infraestruturas de transposição da rodovia nesse trecho da cidade, gerou-se uma outra centralidade nas proximidades bairro da Malota.

Nas unidades de paisagem 4, 5 e 6, o espaço urbano é mais denso e consolidado. Nas unidades de paisagem 4 e 6, segundo dados da Prefeitura Municipal de Jundiaí, nos últimos anos não houve um aumento significativo de novos contribuintes de IPTU, no entanto, na unidade de paisagem 5, apenas no bairro do Pacaembu, houve crescimento superior a 400 novos contribuintes de IPTU entre os anos de 2000 à 2005, que não contribuiu para uma transformação significativa nessa unidade de paisagem como um todo. Esse crescimento deu-se de forma discreta na região, com predominância de edificações em pequenos lotes, e predominantemente residenciais.



Figura 39 - Jardim Pacaembu, Jundiaí (SP)

Fonte: Google Earth. Acesso em 16 dez. 2013.

Na unidade de paisagem 2, houve grandes investimento do setor público, tanto instalação do Jardim Botânico e atualmente o investimentos com a nova unidade do Sesi e também do Centro Integrado de Atividades Múltiplas.



Figura 40 - Prefeitura, Jardim Botânico e Rodovia Vereador Geraldo Dias

Fonte: Fotografia aérea tirada por Jonathas Magalhães Pereira em 28 ago. 2013.

Percebe-se que a tendência da mancha urbana é de se expandir no sentido de Louveira, e já há sinais de uma possível futura conurbação ao longo da Rodovia Vereador Geraldo Dias, e de Itupeva, pela Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto, confirmando, assim, os vetores atuais de crescimento da cidade no sentido noroeste e sudoeste e consequentemente transformando a forma urbana.



Figura 41 - Expansão do centro em direção à Rodovia Anhanguera

Fonte: Foto área tirada por Adriana F. Del Monte Fanelli em 28/08/2013.

4.2 A INFLUÊNCIA DOS ESPAÇOS LIVRES NA EXPANSÃO DAS ÁREAS CENTRAIS

Um dos principais fatores de expansão das áreas centrais em Jundiaí, como já visto no capítulo anterior, foi a influência da rede de cidades da Aglomerações Urbanas de Jundiaí e de Sorocaba, além das metrópoles de São

Paulo e Campinas. No entanto os espaços livres encontrados nessa região favoreceram a expansão da área central de Jundiaí.

Entende-se por espaços livres, aqueles livres de edificações, ou seja, parques, praças, áreas de preservação ambiental, ruas, calçadas e jardins, sejam públicos ou privados.

Os espaços livres podem ser divididos, em termos de propriedade do solo, em públicos e privados. Os espaços livres públicos são classificados em:

- Bens dominicais – são os próprios dos entes públicos passíveis de desafetação;
- Bens de uso especial – voltados a atividades específicas (os espaços livres de uma escola ou de uma penitenciária, por exemplo);
- Bens de uso comum do povo – espaços de apropriação pública por excelência (a rua, a praça, o parque urbano, a praia, etc.). (MACEDO, 2010 p.16).

As praças são aqueles espaços livres públicos urbanos voltados para manifestações políticas, práticas esportivas, militares e religiosas, troca de mercadorias e encontros sociais. Apresentam-se na forma espacial mais alargada das ruas e , destina-se ao lazer e ao convívio da população.

> Os espaços livres **públicos** urbanos estão quase sempre ligados entre si por toda a rede integrada de vias, na qual ruas, avenidas e vielas estão totalmente conectadas e permitem, em tese, ao usuário o acesso tanto às construções e aos espaços livres a elas vinculados como para os demais espaços livres públicos como praças, parques, etc. Devido a este papel integrador e pelo fato de pelo conjunto de vias se dar grande parte da vida urbana cotidiana, tanto no quesito circulação, como das demais atividades sociais e nelas se verificar todas as instâncias da esfera pública, tem-se que estas podem ser consideradas como os mais importantes espaços públicos de quaisquer cidades. (CUSTODIO *et al*, 2011 p.3).

São diversos os agentes (públicos ou privados) que atuam na manutenção, constituição e na apropriação das calçadas, também elementos dos espaços livres, e isso, consequentemente gera incompatibilidade nas disposições legais e na ocupação e ordenação de mobiliários e equipamentos, levando ao descumprimento dos prazos para seu término, provocando a descontinuidade e o abandono das obras.

A partir do desenho de parcelamento do solo, constituem-se as calçadas e as ruas, definindo o traçado viário, a forma das áreas públicas e as formas de ocupação dos lotes pelas edificações. Assim, constrói-se o tecido urbano da cidade e caracteriza-se a paisagem urbana.

> Também são nos espaços públicos que se estabelecem os principais eventos da vida pública, das manifestações políticas, as grandes festas religiosas, ocupando ruas, avenidas, praças, praias e em situações específicas, rios e orlas marinhas urbanas. (MACEDO, 2010 p.54).

Atualmente, em Jundiaí, as manifestações políticas acontecem em grandes avenidas, como nas manifestações de junho (pelo “Passe Livre”), que percorreram a Avenida Jundiaí, a Avenida 9 de julho e inclusive a Rodovia Anhanguera.

As manifestações populares escolhem espaços públicos de grande visibilidade e acessibilidade no município. Nos anos de 1970 essas manifestações aconteciam no centro tradicional, agora com a expansão do centro, essas manifestações têm acontecido nas proximidades da Rodovia Anhanguera, demonstrando a sinergia da cidade com a metrópole e reafirmando um vetor de expansão do centro tradicional.



Figura 42 - Manifestação na Avenida Nove de Julho em junho de 2013em Jundiaí
Fonte: Fotografia tirada por Adriana F. Del Monte Fanelli em 20 jun.2013.

Os espaços livres públicos podem ser também espaços de preservação ou conservação ambiental, no caso as APPs (Áreas de Preservação Permanente) e as APAs (Áreas de Preservação Ambiental). No caso de Jundiaí, essas áreas correspondem à Serra do Japi e a áreas das bacias dos rio Jundiaí-Mirim e Capivari e, como já visto no capítulo anterior, colaboraram com a definição da expansão da forma da mancha urbana (figura 7).

De acordo com o mapa de uso do solo de 2010 a seguir, pode-se perceber a má distribuição de praças e parques na área central da cidade.

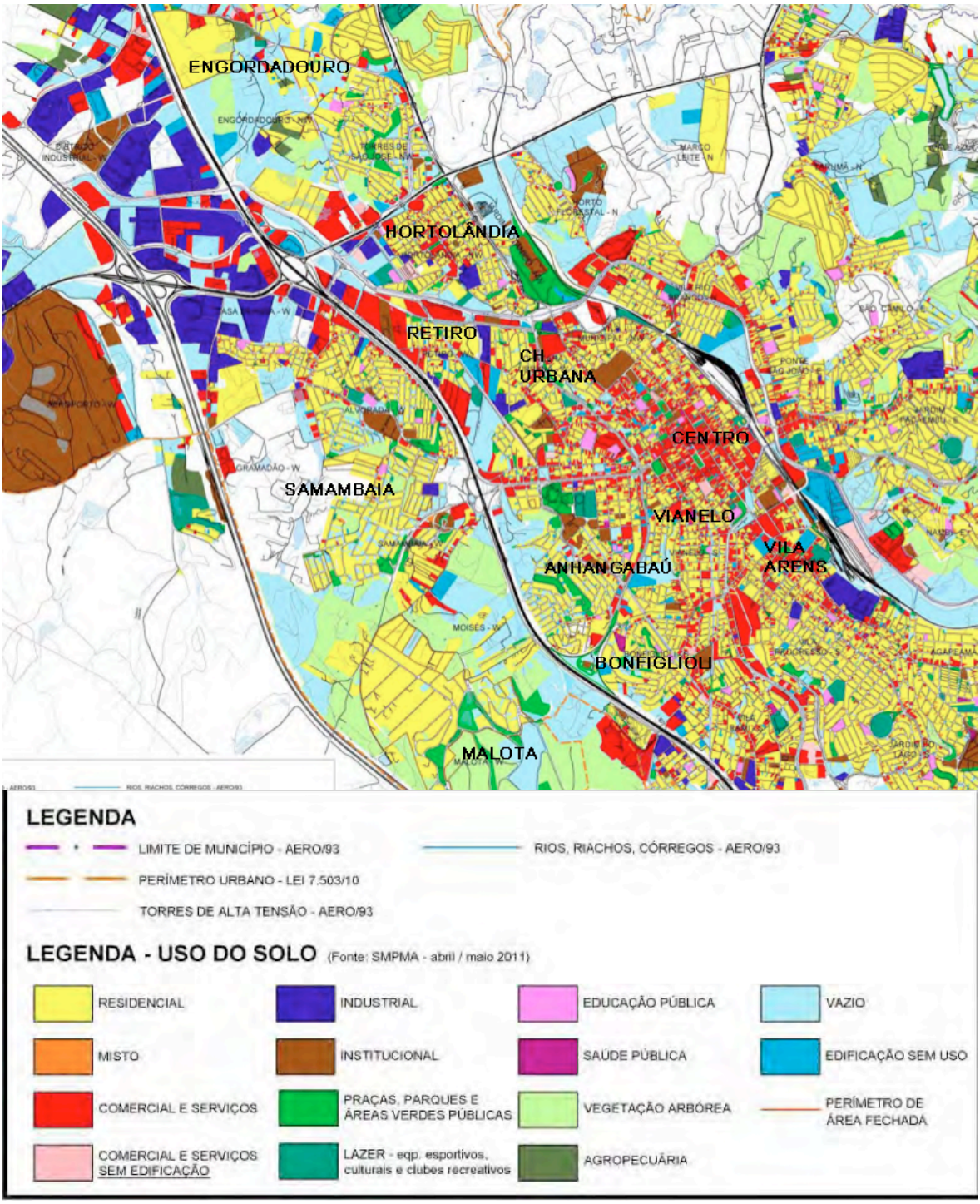


Figura 43 - Mapa de uso do solo da área central de Jundiaí
Fonte: Elaborado por Adriana F. Del Monte Fanelli com base Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf/V03.02/smpm_mapas?OpenDocument. Acesso em 28 nov. 2013.

A maior parte de praças e parques está nos bairros da Chácara Urbana e Anhangabaú ou próximos às rodovias, como é o caso do Parque da Represa na Rodovia João Cereser. É um parque que a elite costuma frequentar todos os

dias da semana, uma vez que a disponibilidade de transporte público para os bairros de baixa renda com destino ao parque é restrita. Tem características metropolitanas, pois localiza-se numa rodovia e próximo dos entroncamentos com as rodovias Anhanguera e Vereador Geraldo Dias.



Figura 44 - Parque da Represa

Fonte Encontra Jundiaí. Disponível em: http://www.encontrajundiai.com.br/jundiai/parque-cidade-de-jundiai.shtml. Acesso em 28 nov. 2013.

Os espaços livres privados são aqueles existentes dentro de propriedades ou áreas particulares, cujo acesso é restrito ou parcialmente restrito ao público. É onde ocorre a vida cotidiana, como quintais, jardins, estacionamentos de centros comerciais, pátios de fábricas, depósitos atacadistas entre outros.

Analisando a figura a seguir, que identifica os espaços livres significativos na cidade (como áreas de vegetação arbóreas, praças e parques públicos, áreas de agropecuária, áreas verdes públicas, comercial e serviços sem

edificação e áreas livres de urbanização), com base no mapa de uso do solo de 2010 fornecido pela Prefeitura de Jundiaí, percebe-se a presença de grandes maciços de espaços livres nas proximidades das rodovias, colaborando para a expansão da cidade para essa região.

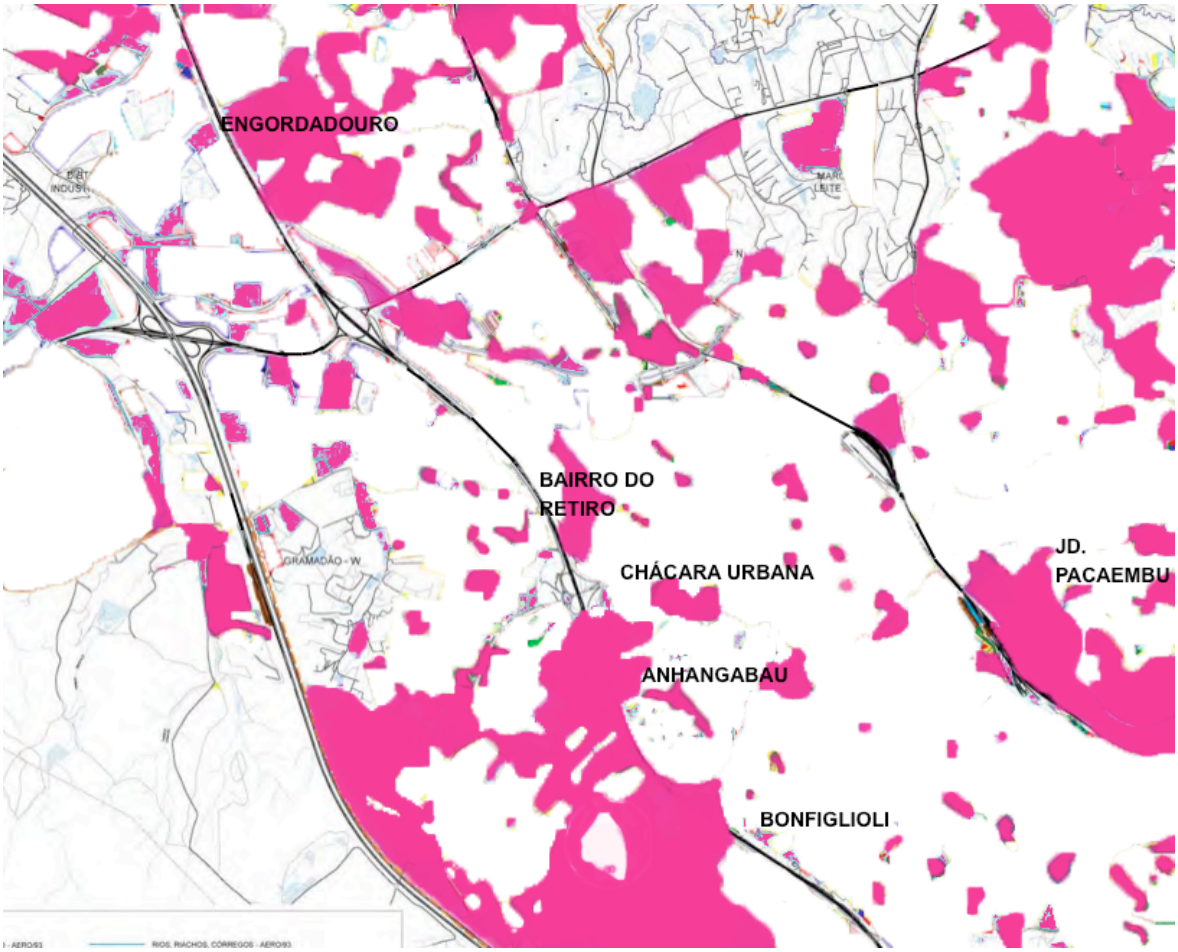


Figura 45 - Mapa de grandes maciços de espaços livres em Jundiaí (2010)

Fonte – Elaborado por Adriana F. Del Monte Fanelli com base no mapa fornecido pela Prefeitura municipal de Jundiaí de uso do solo de 2010.

As áreas próximas às rodovias Anhanguera, D. Gabriel Paulino Bueno Couto e João Cereser tiveram grande parte dos espaços livres preenchidos, como é o caso do bairro do Engordadouro, que teve grande adensamento populacional nos últimos 10 anos (figura 49 e gráfico 2), facilitando a transformação do território nesse período.

Apesar do Bairro Engordadouro ter aumento significativo de novos contribuintes, não houve a verticalização da região, nem mesmo existem núcleos

comerciais importantes. Nesse bairro, existiam muitas áreas livres de urbanização, anteriormente a 2005, e atualmente foram ocupadas por condomínios horizontais e por uma população de classe média, sem a presença de centralidades importantes.

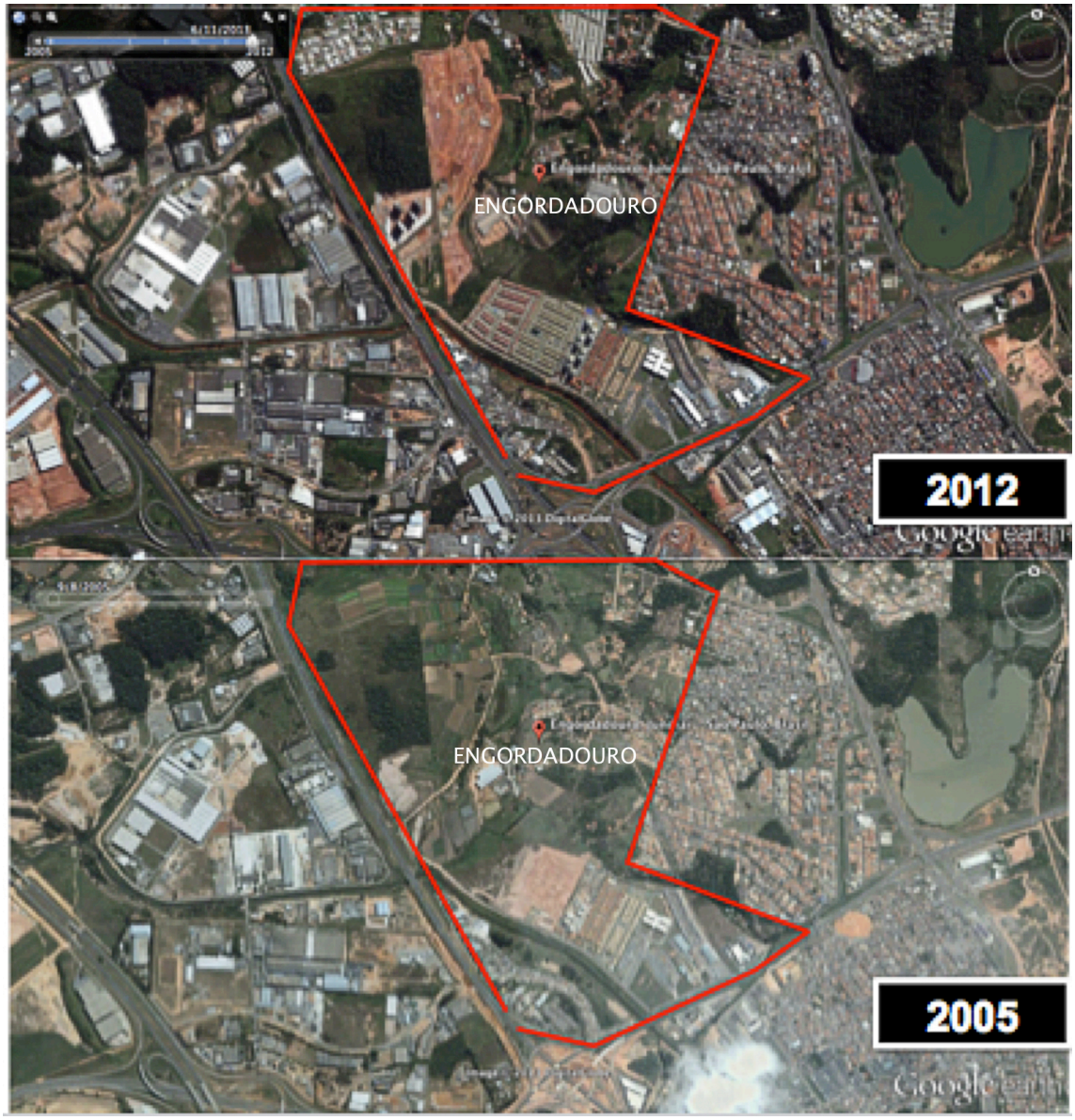


Figura 46 - Bairro Engordadouro em Jundiaí (2005/2012)

Fonte: Imagem do Google Earth. Acesso em 10/06/2013

Já no caso dos bairros do Retiro, Anhangabaú e Chácara Urbana houve o aproveitamento dos espaços livres para adensamento da região, mas com edificações verticalizadas, que, da mesma forma, transformaram a paisagem.

Os bairros do outro lado da ferrovia, no entanto, os bairros mais pobres da área analisada nesta dissertação (Jardim Pacaembu, Ponte São João, Vila Rio Branco) não tiveram grandes alterações na paisagem urbana ou mesmo na ocupação dos espaços livres.

Percebe-se portanto que os espaços livres não foram os indutores dos vetores da expansão do centro em Jundiaí, mas colaboraram para o crescimento e a transformação da paisagem urbana nessa direção.

4.3 SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NA ÁREA CENTRAL DE JUNDIAÍ

Segundo Sposito (2011), a diferenciação socioespacial é uma marca das cidades desde os primórdios da urbanização. “Não há cidades sem divisão social do trabalho, o que pressupõe sempre uma divisão territorial do trabalho”. (SPOSITO, 2011. p. 124).

No início do processo de urbanização a divisão do trabalho e a divisão socioespacial se estabeleciam principalmente entre campo e cidade. Atualmente, as ações pertinentes num panorama escalar mais amplo, no caso metropolitano, refletem, redefinem e reestruturam as cidades tanto em qualidade, pelos tipos e uso de cada lugar, pela quantidade de determinados tipos de edificações num mesmo espaço, e pela frequência ou intensidade desse tipo de edificação num determinado espaço.

> No período atual, em que a mundialização da vida econômica e a globalização dos valores e práticas constituem um fator importante de estabelecimento de fluxos de toda a natureza, reconhece-se uma reestruturação das relações entre cidades. Adota-se aqui a noção de reestruturação e não a de estruturação, porque há rupturas em relação ao período antecedente de internacionalização da economia, denotando transformações profundas na configuração dos sistemas de urbanos. (SPOSITO, 2011 p. 126).

Assim, as cidades têm-se transformado interiormente, estabelecendo dinâmica estreita entre o global, o regional, o nacional. Nessa articulação de

escalas, os âmbitos das relações sociais e econômicas se sobrepõem, combinam-se e, ao mesmo tempo, geram conflitos contínuos e simultâneos.

> Nada pode ser explicado apenas numa escala, mesmo que estejamos nos referindo à escala internacional. Toda a compreensão requer a articulação entre escalas, ou seja, a avaliação dos modos, intensidades e arranjos, segundo os quais os movimentos se realizam e as dinâmicas e os processos se desenvolvem, combinando interesses e administrando conflitos que não se restringem a uma parcela do espaço, mesmo quando os sujeitos sociais, que têm o menor poder aquisitivo, parecem atados a territórios relativamente restritos. (SPOSITO, 2011 p. 130)

A transformação do território e no caso do centro de Jundiaí é explicada a partir de uma articulação de escalas, da Macrometrópole Paulista, da Aglomeração Urbana de Jundiaí e da cidade de Jundiaí (como já explicitado no capítulo 3). É, também, um processo induzido por diversos fatores: a história, o tempo e as relações sociais e econômicas de uma determinada população.

Pressupondo que vivemos numa sociedade de classes, que diferencia seus membros a partir de um lugar, que se ocupam tanto da produção como da distribuição de riquezas geradas (SPOSITO, 2011 p.128), diferentes camadas sociais se apropriam de espaços de maneiras e intensidades diferentes, transformando territórios socioespacialmente, muitas vezes com caráter segregativo.

> As diferenças se transmutam em desigualdades, enquanto as desigualdades, assim observadas, revelam as diferenças de poder de consumo ou de capacidade de decisão ou de possibilidade de apreensão do espaço. (SPOSITO, 2011 p.129).

Assim, a interação entre as cidades atrai a população de diferentes formas, ou seja, diferentes pessoas apropriam-se do espaço de forma diversificada e peculiar, segundo condições e escolhas individuais, impulsionadas ou não pela especulação imobiliária local.

De acordo com o mapa a seguir, nota-se a expansão do centro tradicional de Jundiaí na direção sul e oeste da cidade, em direção à Rodovia Anhanguera e à Rodovia Vereador Geraldo Dias.

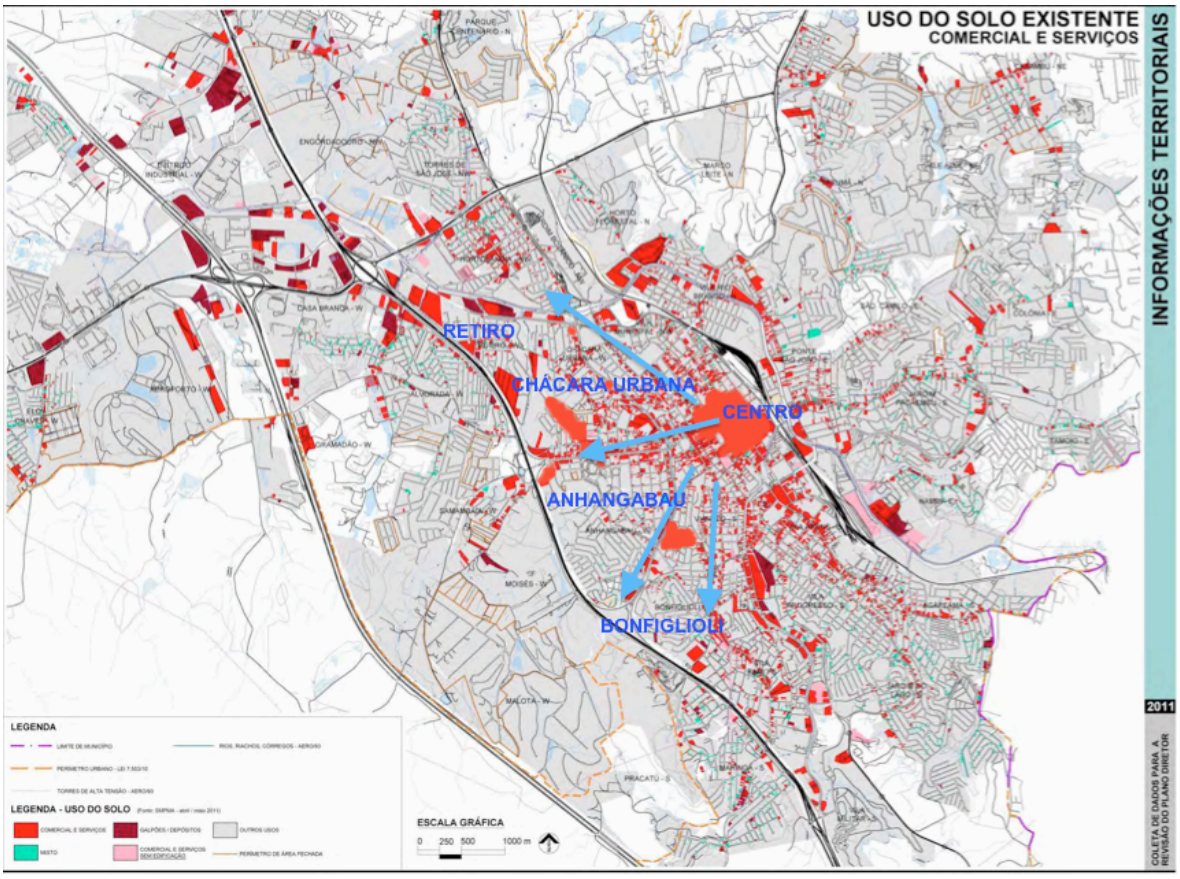


Figura 47 - Vetores de expansão do centro tradicional de Jundiaí.

Fonte: Mapa elaborado por Adriana F. Del Monte Fanelli com base no levantamento e mapa realizado pela Prefeitura Municipal de Jundiaí em 2011.

A sinergia da Aglomeração Urbana de Jundiaí não só atrai a expansão do centro tradicional do município como também segrega socioespacialmente a área central, distinguindo dois centros urbanos importantes, um para a elite e próximo das rodovias, com lojas de produtos caros e outro que permanece no centro tradicional para uma classe social renda mais baixa e com mercadorias mais baratas.

Dessa forma, percebe-se que a acessibilidade às cidades vizinhas e à metrópole, a mobilidade, tornam-se agente importante na transformação da área urbana analisada e gera o desafio de diminuir os conflitos causados pela segregação socioespacial na cidade.

A segregação, como um mecanismo de dominação e exclusão, sempre

> impede ou dificulta o acesso dos segregados a algum serviço, beneficio, direito ou vantagem, seja público, seja privado. (VILLAÇA, 2003 p.341).

A segregação é causada pelos preços praticados no comércio local, e pela menor acessibilidade dos transportes coletivos a essa área de expansão do centro, consequentemente aumentando o preço praticado do imóvel de acordo com a localização.

> A segregação, como um mecanismo de dominação e exclusão, sempre impede ou dificulta o acesso dos segregados a algum serviço, beneficio, direito ou vantagem, seja público, seja privado. Pode ser o conforto de um serviço de transportes, um bom parque, os serviços públicos ou os shoppings. A segregação espacial urbana atua através da acessibilidade, ou seja através das facilidades ou dificuldades de locomoção no espaço urbano. Uns têm os equipamentos e serviços urbanos mais acessíveis, outros, menos acessíveis, entendendo-se acessibilidade em termos de tempo e custo de deslocamento no espaço urbano. (VILLAÇA, 2003 p.342)

Percebe-se que o centro tradicional de Jundiaí não se desloca, expande-se ao mesmo tempo que segrega e delimita territórios para diferentes camadas sociais. É nítida a apropriação comercial pelas camadas de elite nas áreas expandidas e próximas das rodovias.

A expansão do centro ocorreu na direção contrária aos espaços da população mais pobre, no caso os bairros mais próximos de Várzea Paulista e Campo Limpo, no quadrante nordeste da cidade.

O acesso ao transporte coletivo é mais generoso no centro tradicional onde há dois terminais de ônibus próximos, o terminal na Praça Rui Barbosa e o Terminal Central, antiga rodoviária de Jundiaí.



Figura 48 - Rodoviária de Jundiaí, 2013
Fonte: Fotografia aérea tirada por Jonathas Magalhães Pereira em 28ago. 2013.

A rodoviária, que antes se situava próxima do Centro, agora foi construída às margens da Rodovia Anhanguera, no final da Avenida Nove de Julho, uma das avenidas de que a elite de Jundiaí se apropriou no últimos anos. Possui grande parte de ônibus para o transporte interurbanos da região, é uma rodoviária que serve à Macrometrópole. Os ônibus interurbanos continuam circulando entre os terminais centrais da cidade.

O interesse e os investimentos do setor público mais uma vez refletem a vontade das elites, facilitando o acesso das elites às rodovias, porém a rodoviária posicionada com acessibilidade a apenas numa direção da rodovia traz novo problema de mobilidade. Dessa forma, a rodoviária fica impossibilitada para o acesso de Jundiaí a São Paulo e de Campinas a Jundiaí.

Ao mesmo tempo que a Rodovia Anhanguera atrai a expansão do centro, constitui-se como barreira para a expansão do mesmo, uma vez que existem poucas conexões entre essas duas partes da cidade, ou seja, o lado ao norte da rodovia e o lado ao sul da rodovia. Isso gera aumento no fluxo de veículos nas rodovias, principalmente por aqueles que procuram um retorno para acessarem a outra parte da cidade.

CONCLUSÃO

A partir dos levantamentos e das análises feitos no primeiro capítulo, pode-se concluir que Jundiaí pertence a uma rede de cidades interdependentes economicamente. Além de relacionar-se com a rede de cidades da AU-Jundiaí, mantém fortes conexões com a Macrometrópole Paulista. Desta forma, os deslocamentos interurbanos são diários e constantes, aumentando a relação de interdependência do ponto de vista espacial e expandindo a forma urbana cada vez mais na direção das rodovias.

A partir da relação de interdependência econômica entre as cidades, cada uma delas se especializa em determinadas funções para atender à necessidade do grupo (SASSEN, 2008). Por exemplo, Jundiaí supre a demanda de serviços e comércios dessa região; Itupeva conta com uma vasta rede de indústrias; Louveira possui muitas empresas de logísticas; Várzea possui uma população abundante que contribui com o contingente de mão de obra da região transformando-lhe a paisagem e o espaço urbano.

Essas relações entre as cidades se estruturam espacialmente a partir das rodovias, transformando o espaço ao longo delas. Entre algumas cidades existem conurbações como Várzea Paulista, Campo Limpo e Jundiaí; entre outras existe uma forte tendência a se conurbarem, como é o caso de Jundiaí-Louveira ao longo da Rodovia Vereador Geraldo Dias. Percebe-se que desde a implantação das rodovias, a expansão da mancha urbana de Jundiaí foi muito rápida, mais rápido até que à época da instalação da ferrovia. Apesar da ferrovia reestruturar espacialmente a cidade, sua presença não foi tão impactante para a expansão urbana como a instalação da Rodovia Anhanguera em 1948.

Diferentemente das ferrovias cuja acessibilidade estava apenas nas estações de trem, as rodovias proporcionaram a acessibilidade ao centro da cidade por meio do transporte intraurbano, individual ou coletivo, em qualquer ponto ao longo da via, valorizando as localizações próximas às rodovias, expandindo e transformando as cidades.

Assim, Jundiaí cresceu em direção às rodovias, e, atualmente, participa de uma rede de cidades que se reestrutura a partir delas, atraindo a atenção do

poder imobiliário, das indústrias, das empresas de logísticas e da população que se locomove diariamente entre as metrópoles de São Paulo, Campinas, na AU-Sorocaba ou dentro da própria AU-Jundiaí.

As regiões próximas às rodovias tornaram-se localizações valorizadas no mercado e, consequentemente, apropriadas pelas elites, atraindo o comércio e os serviços para essa região, a fim de suprirem as necessidades das elites de maneira rápida.

Desse modo, a sinergia das metrópoles e da aglomeração não só influenciou a expansão urbana, mas também reestruturou Jundiaí, transformando o centro tradicional e as áreas centrais da cidade. O centro tradicional não deixou de ser identificado pela população como centro principal, mas perdeu a valorização que tinha e degradou-se, uma vez que as áreas de comércio e serviços mais valorizadas se deslocaram para áreas próximas à Anhanguera.

Portanto, não podemos considerar que o centro urbano de Jundiaí deslocou-se em direção à Rodovia Anhanguera, mas que o centro expandiu-se na direção da rodovia.

Os espaços livres de urbanização próximos às rodovias também colaboraram para a expansão da área central no sentido sudoeste, uma vez que as áreas com maiores espaços livres localizavam-se nessa região, principalmente próximas das rodovias Anhanguera e D. Gabriel Paulino Bueno Couto.

O poder público, por sua vez, não ofereceu nenhum entrave a essa expansão, pelo contrário, favoreceu algumas localizações com melhorias em infraestrutura, como a requalificação da avenida Nove de Julho e a construção da nova rodoviária às margens da Rodovia Anhanguera, assim como a construção da Prefeitura de Jundiaí às margens da Rodovia Vereador Geraldo Dias, quando, anteriormente, ambas as edificações localizavam-se no centro tradicional.

A especulação imobiliária também investiu nas proximidades das rodovias, com construções de condomínios verticais e horizontais, loteamentos, *shopping* em avenidas de fácil acessibilidade às rodovias, hotéis, edifícios comerciais entre outros.

A Serra do Japi colaborou com a mudança e expansão da forma urbana de Jundiaí. Por ser área de preservação ambiental foi uma barreira à expansão urbana e ao mesmo tempo, atraiu diversos condomínios e loteamentos fechados por proporcionar uma paisagem mais próxima da natureza. Esses condomínios e loteamentos instalaram-se entre as rodovias e a Serra do Japi, ocupando espaços livres de urbanização nessa região.

Favorecida pela sinergia das metrópoles, por entraves de expansão urbana, como a Serra do Japi, pela presença de grandes espaços livres não urbanizados, pelo poder público e influenciada pela especulação imobiliária, a área central de Jundiaí expandiu-se segregando-se socioespacialmente em dois territórios: um território próximo do centro tradicional, com a apropriação de uma camada da população de renda baixa; outro próximo das rodovias com a apropriação de uma camada da população de renda média e alta .

A região próxima às rodovias provocou conflitos de interesses entre as indústrias, as empresas de logística, a expansão da área central de Jundiaí, o poder imobiliário e as elites que procuram condomínios e loteamentos fechados. As indústrias e as empresas de logística necessitam dos deslocamentos diários de mercadorias, os condomínios e loteamentos fechados necessitam de deslocamentos diários de pessoas e tal cenário é agravado pela expansão da área central nessa direção. A rodovia passa, portanto, a ser elemento de circulação não apenas entre cidades mas, uma via intraurbana, causando problemas de mobilidade devido ao conflito de usos (caminhões, ônibus interurbanos e veículos particulares de passeio) e ao intenso fluxo.

Não se pode mais pensar em Jundiaí com um centro delimitado apenas pelo centro tradicional. O Centro expandiu-se e acarreta conflitos em todas regiões, inclusive problemas de mobilidade para cidades vizinhas. Assim o Plano Diretor Estratégico deveria estruturar não apenas em um anel de circulação viária do centro tradicional, mas um anel de circulação viária que abrangesse toda a área central sem a necessidade de se apropriar das rodovias, por meio de infraestruturas de transposição, utilizando apenas avenidas. Para o desenvolvimento adequado da cidade e melhoria da mobilidade intermetropolitana é preciso considerar esses conflitos de maneira integrada, ou seja, entre o

município, o Estado de São Paulo e a Macrometrópole Paulista, de forma que as rodovias sejam poupadas do deslocamento intraurbano. Também é preciso proporcionar outras formas de locomoção coletiva que ofereçam uma alternativa com qualidade e eficiência para o transporte intermetropolitano.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, M.A.R. *Os centros da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo. Editora Terceiro Nome. Viva o centro. Imprensa Oficial do Estado. São Paulo, 2001.

ASCHER, F. Metropolização e transformação dos centros das cidades. In ALMEIDA, M. A.R.. *Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. Editora Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado. São Paulo, 2001. pp 59-67.

ASQUINO, M. A importância da Macrometrópole Paulista como escala de planejamento de infraestruturas de circulação e de transporte. *Revista Brasileira Estudos Urbanos e Regionais*. Rio de Janeiro. v.12, n.1 , pp 83-98 , 2010.

AZEVEDO, A. *Vilas e cidades do Brasil Colonial (Ensaio de geografia urbana retrospectiva)*. Terra Livre. São Paulo, 1992. n. o 10. p. 23-78. Disponível em: http://www.agb.org.br/files/TL_N10.pdf. Acesso em 12/11/2012.

BIDOU-ZACHARIASEN, C. *De volta à cidade. Dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos.* São Paulo: Annablume, 2006.

BORJA, J.; CASTELLS, M. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información.* Madri: Taurus, 1997.

BRASIL . Lei Complementar nº 1.146, de 24 de agosto de 2011. Dispõe sobre a criação da Aglomeração urbana de Jundiaí. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Secretaria Geral Parlamentar. Departamento de Documentação e Informação. Disponível em: http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislação/lei%20complementar/2011/lei%20complementar%20n.1.146,%20de%24.08.2011. Acesso em 01/11/2013.

BRIOSCHI, L. R. Caminhos do Ouro. In: BACELLAR, C. D. & BRIOSCHI, L. R. *Na Estrada do Anhanguera.* São Paulo: Humanitas FFLCH/USP. 1999.

BUSQUETS, Joan. Nuevos fenômenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico. In: Presente y Futuros. Arquitetura en las ciudades. Barcelona :

Comitê d'Organització del Congres UIA, Barcelona 96, Cal. Legi d'Arquitcctes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y ACTAR, 1996 pp. 280-287.

CALDEIRA, T.P.R. *Cidade dos muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo.* São Paulo, Edusp Editora 34, 2000.

CUSTÓDIO, V. et al. Planejamento urbano e realização da esfera pública geral nos sistemas de espaços livres de cidades médias e metrópoles brasileiras. *Anais: Encontros Nacionais da ANPUR*, v. 14, 2013.

DAVANZO, A. M. Q.; PIRES, M. C. S.; NEGREIROS, R. e SANTOS, S. M. M. Metropolização e rede urbana. In: PEREIRA, R. H. M. e FURTADO, B. A. *Dinâmica Urbano Regional: rede urbana e suas interfaces*. Brasília, IPEA. 2010. Disponível em: http://www.suzanncordeiro.com/wp-content/uploads/2011/07/Dinâmica+..1.pdf#page=89. Acesso em: 19 set 2013.

EMPLASA – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (2011). *Rede urbana e regionalização do estado de São Paulo*. Disponível em: http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa/ProjetosEstudos/ Relatorios/Livro_miolo%20em%20baixa.pdf. Acesso em: 12 nov 2013.

FERRARI, M. *A metrópole móvel.* In Pesquisa Fapesp. 2011 pág. 84-87. Disponível em: http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2012/04/084-087-184.pdf. Acesso em 21/09/2013.

FERREIRA, A. B. H. *Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*. 2º edição. Editora Nova Fronteira. Rio de Janeiro. 1986

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (2010). *Perfil dos municípios brasileiros 2009 - Pesquisa de Informações Básicas Municipais*. Rio de Janeiro, IBGE.

LANNA, A. L. D. Cidades e ferrovias no Brasil do século XIX - algumas reflexões sobre a diversidade dos significados sociais e impactos urbanos: Jundiaí e Campinas. In Seminário da história da cidade e do urbanismo. v7, n.1, 2002.

Disponível em: http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/883. Acesso em 30/11/2012

LANNA, A. L. D. Cidades e ferrovias: primeiras impressões. In V Seminário de história da cidade e do urbanismo. *Cidades: temporalidades em confronto: uma perspectiva comparada da história da cidade, do projeto urbanístico e da forma urbana.* V.5, n.2, 1999. Disponível em: http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/569/5455. Acesso em 30/11/2012.

LEFEBVRE, H. *La production de l'espace*. Paris: Ed Anthropos, 1974.

LIMA JUNIOR, Pedro de Novais. *Uma estratégia chamada "planejamento estratégico": deslocamentos espaciais e atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano.* Rio de Janeiro: 7Letras, 2010.

MACEDO S. S.; QUEIROGA E. F. et al Os sistemas de espaços livres e a constituição da esfera pública contemporânea no Brasil. Coleção Quapá. 2010

MARANDOLA, E. (2006). *Mobilidade e vulnerabilidade nos espaços de vida de Campinas*. XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais. ABEP. Caxambú/MG. Disponível em: http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_576.pdf

MARQUES, J. R. Jundiaí, um impasse regional – O papel do município de Jundiaí entre duas regiões metropolitanas: Campinas e São Paulo. 2008. 191f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Programa de Pós-Graduação do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciência. Universidade de São Paulo. São Paulo. 2008.

MARX, M. Das tulhas, pelos trilhos, aos trapiches. In: FRIDMAN, F.; ABREU, M. (Org.). *Cidades latino-americanas: um debate sobre a formação de núcleos urbanos.* Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. v. , p. 167-179.

MONTE-MÓR, R.L. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In: SANTOS, M. et al. (Org.). *Território, globalização e fragmentação*.

Hucitec/Anpur. São Paulo. 1994. p. 169-181.

MOURA, R. Morfologias de concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização no Brasil? Revista Paranaense de Desenvolvimento , Curitiba, n.107, 2004. p.77-92. Disponível em: http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/viewFile/103/106. Acesso em 06/06/2012.

MOURA, R.; LIRA, S. A. e CINTRA, A. P. U. (2012). Arranjos espaciais: concentração e mobilidade que redesenham as aglomerações e centros. *Caderno IPARDES*. Curitiba, v. 2, 2012. pp. 51-67.

PORTAS, N. As políticas de reforço das centralidades. In ALMEIDA, M.A.R. *Os centros da Metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI*. São Paulo. Editora Terceiro Nome. Viva o centro. Imprensa Oficial do Estado. São Paulo, 2001. p.121-133

QUEIROGA, E. - A megalópole do sudeste brasileiro: a formação de uma nova entidade urbana para além das noções de macrometrópole ou de complexo metropolitano expandido. In *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Publicação semestral da ANPUR. 2005. V. 11.

QUEIROGA, E. F., BENFATTI, D.M. Entre o nó e a rede, dialéticas espaciais contemporâneas: o caso da metrópole de Campinas diante da megalópole do Sudeste do Brasil. In *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. Publicação semestral da ANPUR. 2007. V. 9, n.1.

QUEIROGA, E. F. ,SANTOS S JR, W. R. , MERLIN, J. R. Sistemas de espaços livres e metrópole contemporânea: reflexos a partir do caso da região metropolitana de Campinas, Paisagem Ambiente: ensaios, São Paulo, n. 26, 2009. pp. 211 - 223 .

RANDOLPH, R. (2011). A questão da fronteira das metrópoles e a reorganização regional em seu entorno: reflexões a respeito de mudanças do paradigma da urbanização. In: XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. *Anais*. Rio de Janeiro.

Disponível em: http://www.anpur.org.br/site/ anais/ena14/ARQUIVOS/GT9-556-531-20110106090645.pdf. Acesso em: 18 out 2012.

REIS, Nestor Goulart. “Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano”- São Paulo: Via das Artes, 2006.

SANTOS, M. Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional, 4ª edição: 1998. Hucitec, São Paulo, 1994.

SASSEN, S. The specialised diferences of global cities. Arquitextos 103.00., 2008. Disponível em: www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.103/87. Acesso em 05 jun. 2012.

SASSEN, S. *As cidades na economia mundial*. São Paulo, Studio Nobel. 1998.

SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W. e STORPER, M. Cidades-regiões globais. *Espaço e Debate*. São Paulo, n. 41, 2001. pp. 41-25.

SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. *Informações dos municípios paulistas: Jundiaí, Louveira, Itupeva, Jarinu, Cabreúva, Várzea paulista e Campo Limpo. População. Taxa de urbanização*. Disponível em: http://www.seade.gov.br/produtos/imp/index.php?page=consulta&action=var_list&tabs=1&aba=tabela3&redir=&busca=Popula%E7%E3o. Acesso em: 14 abr 2012.

SEADE - *Informações dos Municípios paulistas: Jundiaí, Louveira, Itupeva, Jarinu, Cabreúva, Várzea paulista e Campo Limpo. População. TGCA. Densidade Demográfica e Área*. Disponível em: http://www.seade.gov.br/produtos/imp/index.php?page=consulta&action=var_list&tabs= 1&aba=tabela3&redir=&busca=Popula%E7%E3o. Acesso em: 14 abr 2012.

SILVA, J. M. P. *Unidade de Paisagem e o estudo da Forma Urbana: reflexões sobre suas contribuições para o campo disciplinar da arquitetura e urbanismo*. In: VII Colóquio QUAP-SEL, 2012, Campo Grande. Anais do VII Colóquio QUAPA-SEL. Campo Grande: UFMS, 2012. v. 1.

SILVEIRA, J. A. R.; LAPA, T. A.; RIBEIRO, E. L. Percursos e processo de evolução urbana: uma análise dos deslocamentos e da segregação na cidade. Arquitextos 0904.04., 2007. Disponível em: www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/191 . Acesso em 05 jun. 2012.

SMITH, Neil. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano in GEOUSP – *Espaço e Tempo, São Paulo*, nº 21, 2007. pp15-31. Tradução: Daniel de Mello Sanfelici.

SOJA, E. W. O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos EUA: virando Los Angeles pelo avesso. In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A.; SILVEIRA, M. L. (Org.). *Território: globalização e fragmentação.* São Paulo: Hucitec: ANPUR, 1994.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais, In CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. *A produção do espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios.* Editora Contexto. 2011. p. 123 – 145.

TOURINHO, H.L.Z. Estrutura urbana de cidades médias amazônicas análise considerando a articulação das escalas interurbana e intraurbana. 2011. Tese (Doutorado), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento urbano, Universidade Federal de Pernambuco, Recife.

TOURINHO, A. O. Do centro às novas centralidades: uma trajetória de permanências terminológicas e rupturas conceituais. In GITAHY, M. L. C.; LIRA, J. T. C. *Cidades: impasses e perspectivas*. Arquiteses vol.2. Editora Annablume, FUPAM. 2007.

VAZ, L. F.; SILVEIRA, C. B. Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos. Revista Território. Rio de Janeiro. ano IV, n° 7, 1999. p. 54.

VILLAÇA, F. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel/FAPESP, Lincoln Institute. 2001.

VILLAÇA, F. Reflexões sobre as cidades brasileiras. São Paulo, Studio Nobel. 2012

VILLAÇA, F. A SEGREGAÇÃO URBANA E A JUSTIÇA (ou A Justiça no Injusto Espaço Urbano). *Revista Brasileira de Ciências Criminais*, ano 11, no. 44, 2003. p. 341/346

Ligações Ferroviárias Regionais: considerações preliminares e diretrizes. Governo do Estado de São Paulo. Secretaria de Transportes Metropolitanos. CPTM-Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Disponível em: http://www.stm.sp.gov.br/images/stories/regionais23dez.pdf. Acesso em 9 de novembro de 2013.

Programa das Nações Unidas para o desenvolvimento. Índice de Desenvolvimento Humano por município. Disponível em: http://www.pnud.org.br/atlas/ranking/Ranking-IDHM-Municipios-2010.aspx. Acesso em 9 de novembro de 2013.

SITES CONSULTADOS

• Empresa Paulista de Planejamento metropolitano. EMPLASA (em linha). Disponível em: http://www.emplasa.sp.gov.br. Acesso em 12 abr. 2012 e em 14 abr. 2012.

• Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. IBGE. Disponível em: http://www.ibge.gov.br. Acesso em 12 abr. 2012 e em 14 abr. 2012.

• Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: http://www.jundiaí.sp.gov.br. Acesso em 14 abr. 2012.

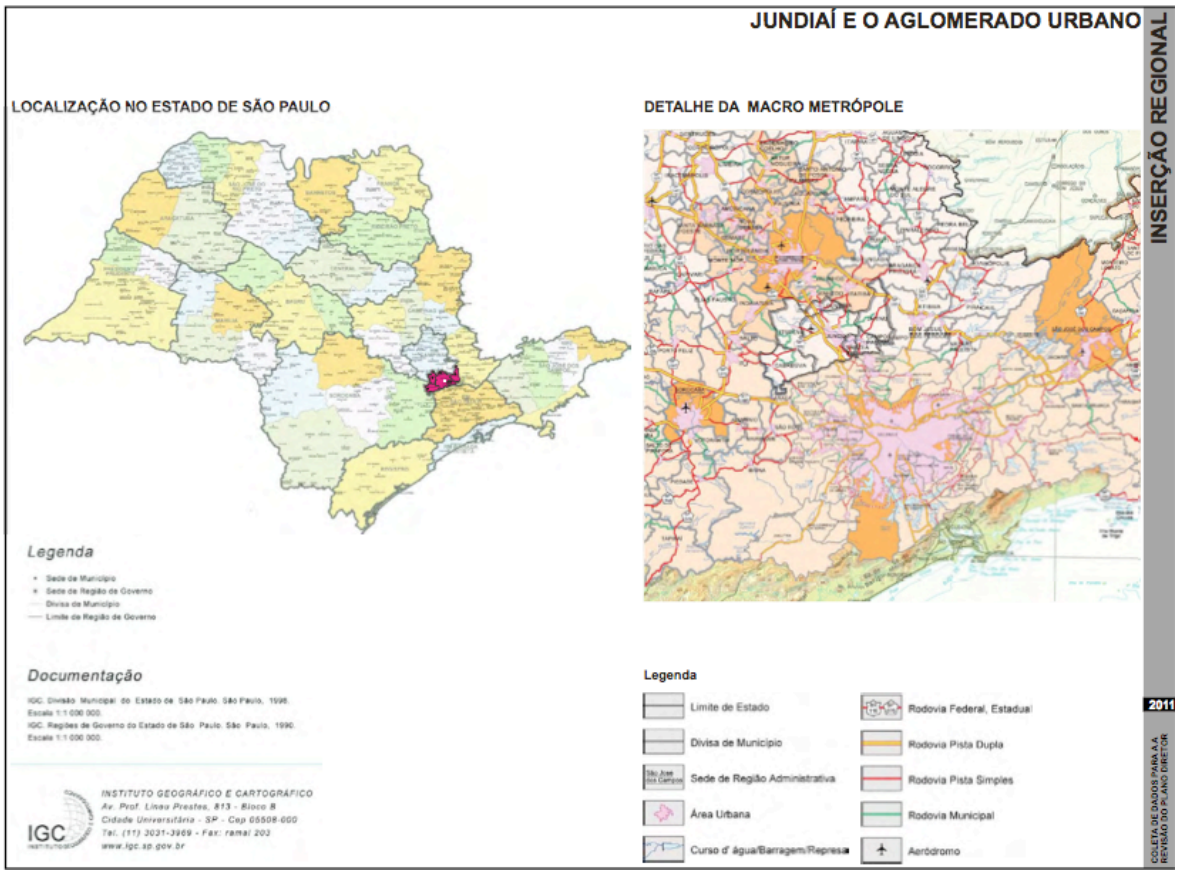
• Fundação Sistema Estadual de análise de Dados. SEADE – 2012. Disponível em: www.seade.gov.br Acesso em 14 abr. 2012.

• Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/p/pari.htm. Acesso em 15 mar. 2012.

• Governo de São Paulo. http://governo-sp.jusbrasil.com.br/legislacao/1028994/lei-complementar-1146-11.

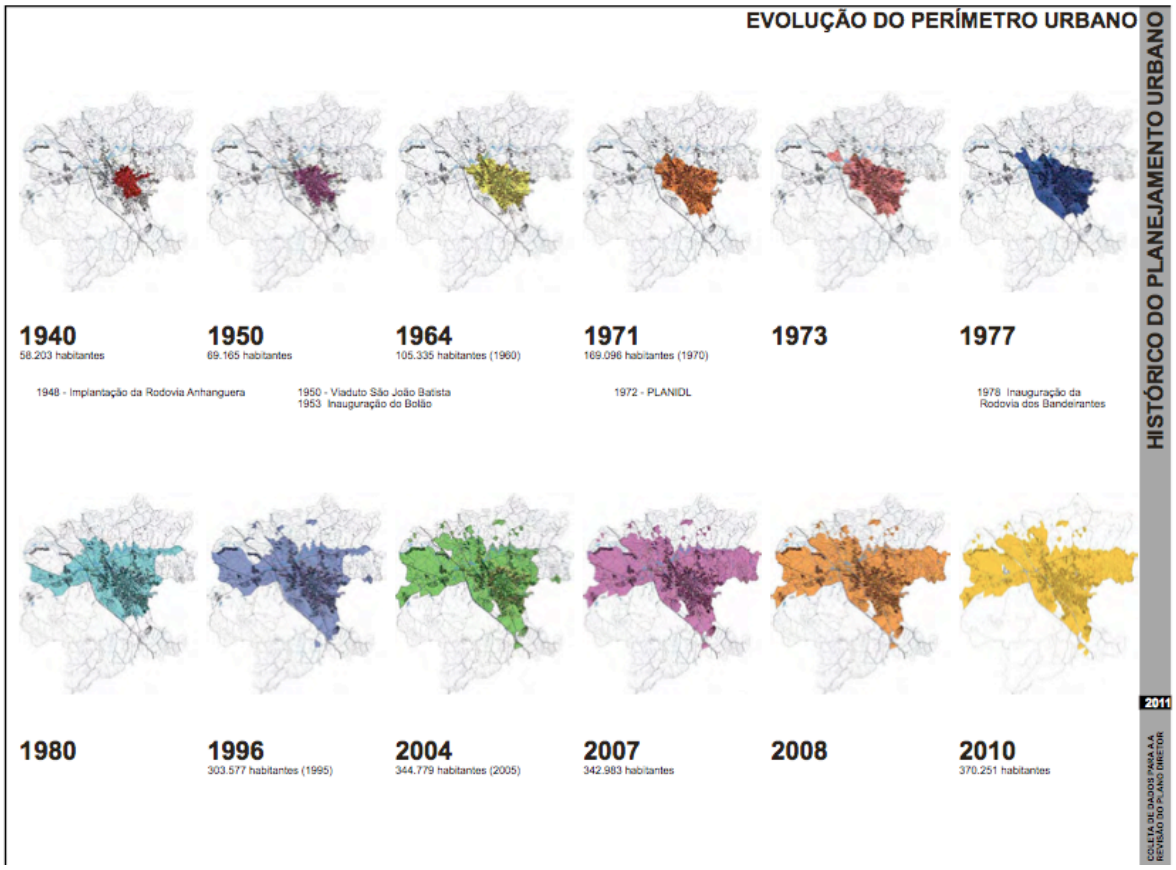
ANEXOS

Anexo 1 – Jundiaí e a Aglomeração urbana de Jundiaí.



Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf. Acesso em 27/11/2013.

Anexo 2 – Evolução do perímetro urbano



Fonte: Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: http://cidade.jundiai.sp.gov.br/PMJSITE/portal.nsf. Acesso em 27/11/2013.

Anexo 3 – Comparativo entre a evolução do perímetro urbano e a área urbanizada

Anexo 4 – Plano Diretor / Zoneamento 2008 e 2010

Anexo 5 – Adensamento de bairros/setores 1

Anexo 6 – Adensamento de bairros/setores 2

Anexo 7 – Uso do solo, 2010

Anexo 8 – Comércio e Serviços

Anexo 9 – Praças, parques, agropecuária, vegetação arbórea

Anexo 10 – Espaços vazios (segundo o conceito da Prefeitura Municipal de Jundiaí)

Anexo 11 - Macrozoneamento

Anexo 12 – Patrimônio Histórico

Anexo 13 – Centro de Desenvolvimento da Ponte São João – Vila Arens

Anexo 14 – Rede Viária Estrutural