



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input checked="" type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Área central de Jundiaí: a influência da Aglomeração Urbana na expansão do centro e as consequências na mobilidade da Macrometrópole Paulista

Central area Jundiaí: the influence of Urban Agglomeration in the expansion centre and the consequences of mobility in São Paulo Macrometropolis

Zona central de Jundiaí: La influencia de la Aglomeración Urbana en la expansión del centro y las consecuencias en la movilidad de la Macrometropolis Paulista

FANELLI, Adriana Fornari Del Monte (1);

SANTOS JR., Wilson Ribeiro (2)

(1) Mestranda em Arquitetura e Urbanismo, PUC-Campinas, POSURB, Campinas, SP, Brasil; email: amfanelli@uol.com.br

(2) Professor Doutor, PUC-Campinas, POSURB, Campinas, SP, Brasil; email: wilson@puc-campinas.edu.br

Área central de Jundiaí: a influência da Aglomeração Urbana na expansão do centro e as consequências na mobilidade da Macrometrópole Paulista

Central area Jundiaí: the influence of Urban Agglomeration in the expansion centre and the consequences of mobility in São Paulo Macrometropolis

Zona central de Jundiaí: La influencia de la Aglomeración Urbana en la expansión del centro y las consecuencias en la movilidad de la Macrometropolis Paulista

RESUMO

Este artigo analisa o processo de expansão do centro tradicional 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. Metodologicamente a pesquisa baseou-se em três escalas de abordagem: a Aglomeração Urbana, o município e a área central de Jundiaí. Analisa a área central de Jundiaí, as transformações na paisagem e na forma urbana, e as consequências na mobilidade entre as metrópoles de São Paulo e Campinas.

PALAVRAS-CHAVE: Jundiaí, segregação socioespacial, áreas centrais, mobilidade

ABSTRACT

This article analyzes the process of expanding the traditional center 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. Focuses on the transformations that territory under "Macrometrópole Paulista", derivations and socio-spatial behavior of the factors involved in the production of urban space. Methodologically the research was based on three scales of analysis: the Urban Agglomeration, the municipality and the central area of Jundiaí. Examines the central área of Jundiaí, the changes in landscape and urban form, and the consequences on mobility between the cities of Sao Paulo and Campinas.

KEY-WORDS: Jundiaí, socio-spatial segregation, central areas, mobility

RESUMEN

En este artículo se analiza el proceso de expansión del centro tradicional de Jundiaí en la dirección de las principales carreteras que atraviesan la ciudad, situándola en el contexto de la urbanización de la metropolitana Aglomeración Urbana de Jundiaí. Se centra en las transformaciones que el territorio bajo Macrometropolis Paulista, derivaciones y el comportamiento socio-espacial de los factores que intervienen en la producción del espacio urbano. Metodológicamente la investigación se basó en tres escalas de análisis: la aglomeración urbana, el municipio y la zona central de Jundiaí. Analiza el área central de Jundiaí, los cambios en el paisaje y la forma urbana, y las consecuencias sobre la movilidad entre las ciudades de Sao Paulo y Campinas.

PALABRAS-CLAVE: Jundiaí, la segregación socio-espacial, las áreas centrales, la movilidad

1 INTRODUÇÃO

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)

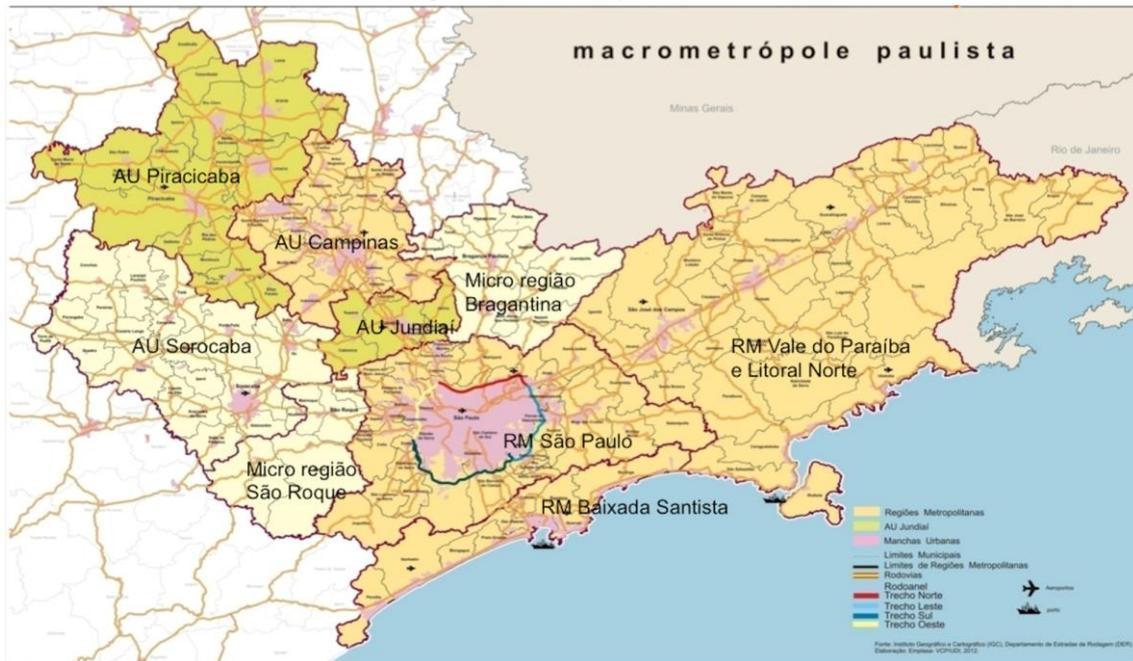
Numa cidade há apenas um centro tradicional e é um espaço onde deve reger “a mais justa e democrática localização de elementos únicos, raros e/ou mais importantes da cidade” (VILLAÇA, 2012. p 93). No centro devem-se encontrar livrarias importantes, correios, centros culturais, entre outras atividades. O que está no centro atende melhor a toda a cidade pela excelente localização em que se encontra.

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. (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.

Figura 1 – Macrometrópole Paulista

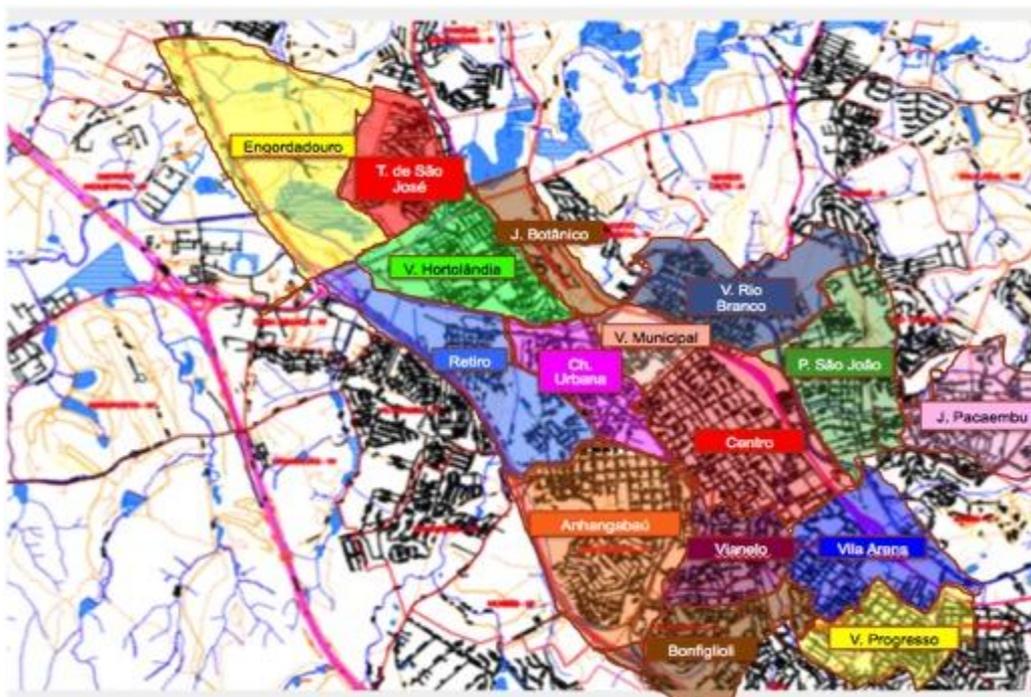


Fonte: EMPLASA, 2012. Disponível em : <http://www.emplasa.sp.gov.br/emplasa>

De acordo com o conceito de centro explicitado por esses diversos autores, percebe-se em Jundiaí, o poder das elites em atrair o setor comercial da cidade, direcionando o crescimento da área central. 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 comecem a adquirir características 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 partir do 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.

Figura 2 - Delimitação da área central de Jundiaí



Elaborado por Adriana Fornari Del Monte Fanelli e baseado no mapa de bairro fornecido pela Prefeitura Municipal de Jundiaí. Disponível em: <http://www.jundiai.sp.gov.br>. Acesso em: 14 abr. 2012

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 reestruturaram¹ especialmente as cidades da Aglomeração Urbana de Jundiaí (AU-Jundiaí), principalmente a partir de 2000, promovendo a fragmentação e a dispersão das manchas urbanas pelo território. Assim, 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.

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.

¹ 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.

Figura 3 - Distrito Industrial no entroncamento da Rodovia Anhanguera com a Rodovia D. Gabriel Paulino Bueno Couto



Fonte: foto aérea tirada por Adriana F. Del Monte Fanelli, 28/08/2013.

Como consequência, facilitou 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 do 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 AU-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.

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 AU-Jundiaí transforma-se com as influências induzidas pelo território macrometropolitano, principalmente pela MetrÓpole de São Paulo, de Campinas e pela Aglomeração Urbana de Sorocaba (AU-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.

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.

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, 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.

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 4 – Novas edificações às margens da Rodovia Anhanguera



Fonte: foto aérea tirada por 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.

Figura 5 – Novas edificações às margens da Rodovia Anhanguera (continuação)



Fonte: foto aérea tirada por Adriana F. Del Monte Fanelli, 28/08/2013.

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 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 AU-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 tanto 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 6 - 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 pelo próprio poder público, como a Casa de Saúde que está sendo reformada para receber o hospital regional.

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 7 - 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.

4 CONCLUSÃO

Jundiaí, cidade polo da Aglomeração, mantém fortes conexões com a Macrometrópole Paulista. 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.

Essas relações entre as cidades estruturam-se espacialmente a partir das rodovias, proporcionando a acessibilidade ao centro da cidade por meio do transporte intraurbano, individual ou coletivo, valorizando as localizações próximas às rodovias, expandindo e transformando Jundiaí.

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.

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 e as Macrometrópoles de Campinas e de São Paulo.

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.

REFERÊNCIAS

- BORJA, J.; CASTELLS, M. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madri: Taurus, 1997.
- 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.
- 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
- 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.
- 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.
- VILLAÇA, F. Reflexões sobre as cidades brasileiras. São Paulo, Studio Nobel. 2012