

IV enanparq

Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016

TÍTULO DO TRABALHO **NOVAS DINÂMICAS DE DISPERSÃO URBANA NO VETOR** **NOROESTE PAULISTA.**

SESSÃO TEMÁTICA
URBANIZAÇÃO DISPERSA E NOVAS FORMAS DE TECIDO URBANO:
ESTUDOS, DIÁLOGOS E DESAFIOS.

Autora: Daniela Maria Eigenheer

Filiação Institucional: FAU-USP

deigenhe@gmail.com / d.eigenheer@usp.

NOVAS DINÂMICAS DE DISPERSÃO URBANA NO VETOR NOROESTE PAULISTA.

RESUMO

Partindo do princípio que as tendências da urbanização incorporam transformações espaciais da economia, busca-se aqui analisar, a partir da década de 2000, novas dinâmicas de dispersão urbana, que vem alterando os padrões de ocupação do tecido urbano ao longo do vetor Noroeste Paulista, eixo São Paulo-Campinas – estruturado pelo sistema de rodovias Anhanguera/Bandeirantes. Localizado, nesse eixo, a pesquisa se concentra no município de Vinhedo, tendo em vista sua formação recente, bem como a maior intensidade de ocupações terciárias ligadas aos avanços da econômica moderna, em seu tecido urbano. A partir deste entendimento, objetiva-se contribuir para o desenvolvimento de políticas públicas metropolitanas e regionais, que atuem de forma mais abrangente e integrada nesses territórios localizados no mais importante eixo econômico do país, em intenso processo de transformação urbana.

Palavras chaves: Dispersão Urbana, Infraestrutura, Continuidade Territorial.

NEW DYNAMICS OF URBAN SPRAW IN THE VECTOR NORTHWEST OF THE SÃO PAULO STATE CAPITAL.

ABSTRACT

On the understanding that urbanisation trends incorporate spatial changes of the economy, we here analyse post-2000 new dynamics of urban sprawl that are changing the land use patterns along the vector Northwest of the São Paulo state capital, São Paulo - Campinas axis - structured by the Anhanguera / Bandeirantes highway system. Located in this area, the research focuses on Vinhedo city, in view of its recent formation and the greater intensity of tertiary sector occupations linked to the advanced economies in its urban land. From this starting point, our goal is to contribute to the development of metropolitan and regional public policies that may have a comprehensive and integrated impact on those scattered territories, located in the most important economic hub of the country, currently undergoing urban change.

Keywords:: Urban Sprawl, Infrastructure, Territorial Continuity.

1.INTRODUÇÃO

Parte-se da hipótese que as tendências da urbanização incorporam transformações espaciais da economia e que o espaço capitalista produzido estrutura-se em redes de infraestrutura e é transformado, de acordo com os diferentes estágios deste processo de acumulação.

Objetiva-se aqui apontar a lógica e os impactos das novas dinâmicas de dispersão urbana que vem ocorrendo, a partir de 2000 no tecido urbano de territórios localizados no vetor noroeste paulista, estruturado pelo sistema de rodovias Anhanguera-Bandeirantes, com ênfase para o eixo Anhanguera, tendo em vista a maior intensidade das ocupações ligadas aos avanços da economia moderna neste eixo, bem como alterações morfológicas em seu tecido urbano.

Desde o século XVIII, esse vetor tem como principal função o transporte das riquezas entre o próspero interior, a capital e o porto de Santos. Os vários ciclos de desenvolvimento econômico desse vetor e das metrópoles por ele conectadas, foram possibilitados por diferentes infraestruturas cuja evolução serviu como suporte espacial a esse desenvolvimento (EIGENHEERR, 2011).

Ou seja, a evolução da conexão entre São Paulo e Campinas; inicialmente constituída por caminhos de tropas; depois pela ferrovia; mais tarde, na década de 20, pela Estrada Velha; em seguida pela Via Anhanguera, inaugurada em 1948 e complementada 30 anos mais tarde pela Rodovia dos Bandeirantes; e no final do século XX pelo trecho sul do Rodoanel, ocorreu em função de demandas econômicas e necessidades produtivas, apoiadas por políticas públicas, permitindo a transformação desse eixo no mais importante vetor econômico do país, conectando a capital federal à maior metrópole do país, São Paulo.



Figura 1 - Eixo Anhanguera e o vetor Noroeste, inserção nacional e estadual.

Fonte: Elaborado a partir de imagens <http://www.emplasageo.sp.gov.br>, acessado em 15/06/2016

2. DISPERSÃO URBANA NO VETOR NOROESTE PAULISTA

Conforme Reis (2006), as dinâmicas de dispersão industrial e urbana têm início, neste vetor, a partir da década de 1970, no contexto da desconcentração industrial da metrópole Paulista rumo ao interior e outros Estados e, a seguir, no contexto da reestruturação produtiva (1990). Contudo, observa-se, a partir de 2000, a intensificação e alteração dessas dinâmicas, devido aos avanços da economia capitalista, produzindo novas formas de tecido urbano, que se relacionam com a economia moderna.

A Via Anhanguera, a partir da década de 1980, deixou de ter espaços exclusivos de produção primária. Além do aumento de sua função de deslocamento de pessoas e mercadorias, passou a ter função urbana, ou seja, as pessoas começaram a residir e trabalhar ao longo do seu eixo. Novos usos surgiram em suas faixas lindeiras, como avançadas indústrias de diversificados setores e loteamentos residenciais de fim de semana, enfim áreas de grande dinamismo que se misturaram com outras áreas remanescentes, ainda ocupadas por atividades rurais (DERSA, 1980).

A partir de 1990, observa-se a transformação do sistema Anhanguera/Bandeirantes em um importante corredor macro metropolitano de mobilidade nacional e de intenso desenvolvimento industrial e urbano. A Via Anhanguera passa a atrair o mercado imobiliário para novos usos, como condomínios residenciais e industriais fechados e centros de distribuição de mercadoria (CDs). A rodovia dos Bandeirantes, autoestrada fechada, assume a função de principal vetor de mobilidade urbana do Estado, embora a partir de 2000, já se observe problemas de congestionamento e ocupação urbana em seu eixo.

A partir de 2000, em decorrência da evolução deste processo, iniciado na década de 1970 com a desconcentração industrial, os municípios localizados no vetor noroeste (São Paulo, Cajamar, Jundiaí, Louveira, Valinhos, Vinhedo e Campinas), começam a assumir características morfológicas, distintas daquelas apresentadas pelas dinâmicas de dispersão urbana.

2.1. DISPERSÃO URBANA NO MUNICÍPIO DE VINHEDO

Uma pequena amostra desse processo de transformação urbana foi analisada tendo em visita o município de Vinhedo, que é atravessado pelo eixo da rodovia Anhanguera, e integrante da região metropolitana de Campinas.

Sua formação recente e localização estratégica possibilitaram que uma maior intensidade de ocupações terciárias ligadas à econômica moderna se manifestasse de forma mais evidente em seu tecido urbano.

As primeiras ocupações de Vinhedo datam do século XVIII, época do ciclo do ouro, quando o município servia de passagem para os bandeirantes que se deslocavam entre o interior, São Paulo e o porto (Cano, 2002). Distrito pertencente ao município Jundiaí, emancipou-se apenas 1949, e atualmente possui 71.035 mil habitantes com significativa taxa de crescimento (2,28%), ocupando a 7ª posição em PIB *per capita* do estado (Seade 2015).

Sua forma urbana evolui em função de seus eixos históricos e lineares para deslocamento de produção (Estrada da Boiada séc. XVIII, Linha Férrea final séc. XIX, Rod. Anhanguera 1948, Rod. Bandeirantes 1978), e não a partir de um centro bem definido. Atualmente seu tecido urbano é caracterizado principalmente por condomínios fechados e ocupações ligadas à economia moderna.

Apesar do seu intenso processo de industrialização, iniciado na década de 1970, com a dispersão industrial, sua economia foi baseada inicialmente na atividade agrícola. Até 1980, seu fluxo migratório era de população de baixa renda; a seguir, passa a receber população de classe média e alta em busca de qualidade de vida, dando origem às chácaras de veraneio e aos condomínios fechados, que hoje predominam no município.

A partir de 1990, a reestruturação produtiva (globalização), apoiada no setor terciário avançado intensificou o processo de fragmentação e dispersão industrial e urbana. Ou seja, além de indústrias modernas, trabalhadores e veranistas, as pessoas começam a residir distantes dos grandes centros metropolitanos, atraindo, para o município, também o comércio e o setor de serviços avançados.

2.2 TRANSFORMAÇÕES RECENTES

A partir de 2000, intensifica-se a ocupação desse território por usos ligados à economia moderna, devido ao progresso tecnológico já incorporado à produção e à sociedade, bem como, às facilidades de transporte rodoviário, à contínua modernização da indústria, e à possibilidade real de residir distante dos grandes centros metropolitanos.

Ressalta-se que os usos ligados à economia moderna estão presentes em todo o vetor noroeste, embora em municípios de menor porte, como Vinhedo, com localização estratégica e formação recente, elas sejam mais evidentes do que em aglomerações urbanas ou metropolitanas já consolidadas, onde essas ocupações recentes se misturam com ocupações ocorridas em outros contextos sócio-econômicos.

A intensificação da atuação do mercado imobiliário; a modernização do terciário (tecnopolos, condomínios industriais, logísticos e residenciais, shopping, supermercados, grandes cadeias comerciais, escolas, universidades), que passa a se organizar em rede; e a mecanização da agricultura e pecuária (produção possível sem grandes extensões territoriais, que passa a se localizar dentro das áreas urbanas.), são exemplos de novos usos decorrentes dos avanços da economia capitalista.

Do ponto de vista urbano e morfológico, a ocupação intensa do território por esses usos tem promovido, no município de Vinhedo, o preenchimento e o adensamento dos vazios urbanos, ainda existentes, decorrentes dos processos de dispersão industrial e urbana, ocasionando a perda gradual de uma das principais características morfológica da dispersão urbana que é o esgarçamento ou a descontinuidade do seu tecido urbano.

Portanto, a partir do exposto e de observações empíricas, constata-se que as dinâmicas de Dispersão Urbana devem ser consideradas como um estágio de um processo mais amplo que vem levando a outras formas mais avançadas de urbanização.

Essas novas formas apresentam uma morfologia urbana caracterizada por continuidade territorial, porém, não originada a partir da expansão de um núcleo tradicional, mas a partir da aglutinação de áreas dispersas, devido a sua ocupação por usos ligados à economia moderna, embora ainda permaneçam as mesmas condições de fragmentação territorial ou ausência de relações locais entre entornos, encontrada na organização espacial dos territórios dispersos.

Conforme Spósito (2007), o conceito de descontinuidade ou continuidade territorial difere do conceito de continuidade ou descontinuidade espacial. Muitas vezes a descontinuidade do território só é possível porque existe continuidade ou integração espacial, que é possibilitada pela existência de infraestruturas de saneamento e transporte, e principalmente pelas tecnologias de comunicação, que permitem conexões que ultrapassam os limites físicos territoriais.

Essas transformações econômicas e espaciais, ou, as novas formas avançadas de urbanização, têm como suporte espacial imprescindível as infraestruturas de transporte e comunicação, ou seja, observa-se que a evolução técnica das infraestruturas que estruturam esse vetor, não acarreta, mas permite que novos usos ligados à economia moderna se manifestem e fortaleçam novas centralidades, que aos poucos se tornam cada vez mais autônomas e sem subordinação às aglomerações ou metrópoles tradicionais.

Do ponto de vista regional, esse processo gera o fortalecimento da escala macrometropolitana, cada vez mais estruturada por seus eixos rodoviários, apresentando uma morfologia urbana linear e poli-nucleada com várias centralidades, em detrimento das áreas metropolitanas tradicionais, que se apresentam de forma centrífuga e mono nucleada.

A diferença entre essas duas escalas, a macrometropolitana e a área metropolitana, está em suas hierarquias. A área metropolitana se estende por um território fortemente hierarquizado, um centro (a grande cidade) e suas cidades circundantes, um território caracterizado principalmente por conexões verticais, onde a maioria das ofertas urbanas (localização das atividades, deslocamento da população e outros) estão concentradas na região central, e portanto, trata-se de um território mais excludente.

Já a metrópole estendida ou a macrometrópole paulista pressupõe uma organização espacial caracterizada por conexões horizontais menos hierarquizadas que a área metropolitana, com formação de novas centralidades que reduzem a importância dos grandes centros urbanos.

Conforme Lencioni, (2004), a dinâmica metropolitana não é mais exclusiva da metrópole ou da região metropolitana institucionalizada, e essa realidade impõe um novo modo de pensar e de regionalizar o espaço. Além disso, segundo a autora, algumas atividades, até então exclusivas da metrópole, precisam ser replicadas para novas centralidades, para que a reprodução do capital continue sua expansão.

Essa análise visa compreender novas questões urbanas advindas dos avanços da economia capitalista, bem como promover políticas públicas urbanas mais abrangentes e adequadas a essas transformações.

Conclui-se que o tecido urbano do município de Vinhedo, em sua forma atual, assume novos padrões de urbanização que se relacionam com um novo estágio de acumulação capitalista, que intensifica as dinâmicas de dispersão e produz novas formas de tecido urbano ao longo do vetor noroeste paulista.

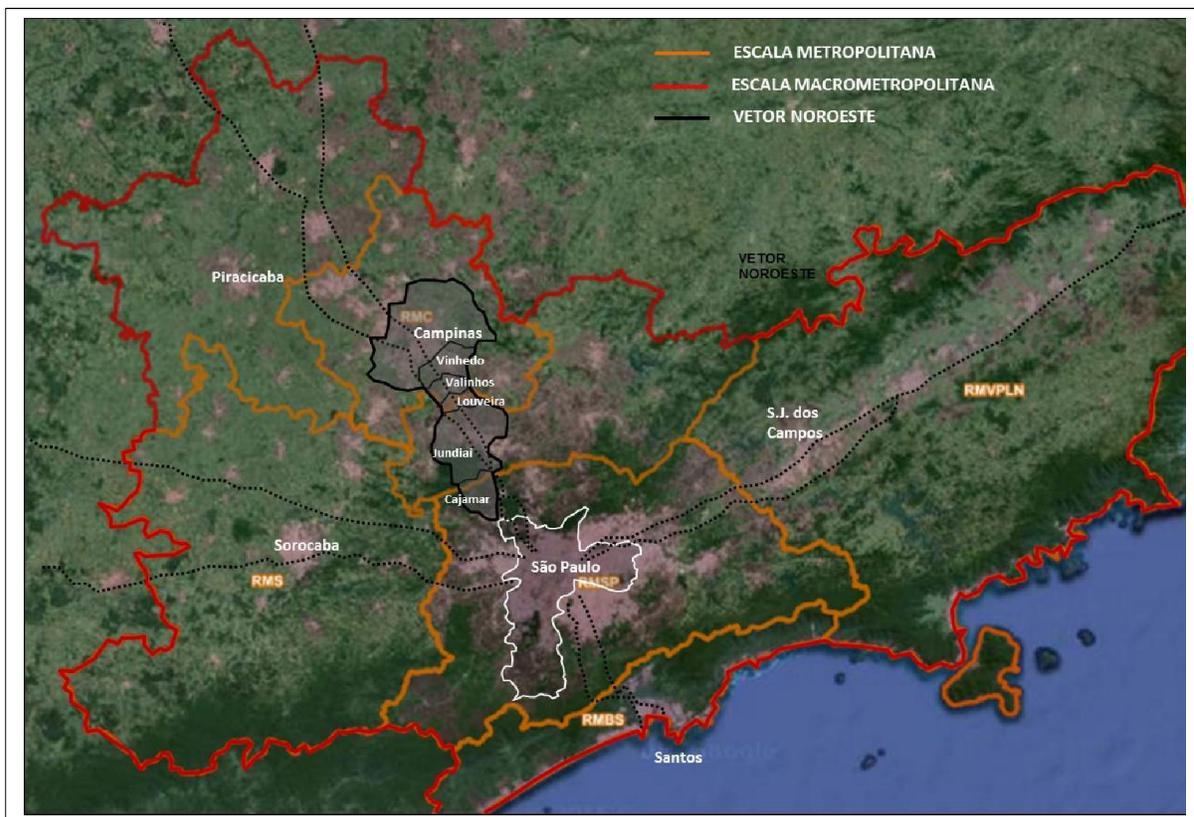


Figura 2 - Vetor Noroeste inserção na macrometrópole Paulista
Fonte: Elaborado a partir de imagens <http://www.emplasaageo.sp.gov.br>, acessado em 15/06/2016

BIBLIOGRAFIA

Cano, Wilson.; Brandão, Carlos. A. (Coordenadores). *A Região Metropolitana de Campinas. Urbanização, economia, finanças e meio ambiente*. Campinas: Editora da Unicamp, 2002.

Castells, Manoel. *A Sociedade em Rede. A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

DERSA. *Síntese do Estudo de Uso e Ocupação do solo e Controle de Acessos para o Corredor Anhanguera/ Bandeirantes*, 1980.

Eigenheer, Daniela. *Tecnologia, Mobilidade e Dispersão Metropolitana: Sistema Anhanguera/Bandeirantes*. São Paulo, 2011. 151 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Mackenzie.

Harvey, David. *Condição Pós Moderna*. São Paulo: Editora Loyola, 18 ed., 1992.

Langenbuch, Richard Juergen. **A Estruturação da Grande São Paulo**: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971.

Lencioni, Sandra. O Processo de Metropolização do Espaço: Uma Nova Maneira de Falar da Relação entre Metropolização e Regionalização. In: SCHIFFER, S. R. (org). *Globalização e Estrutura Urbana*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2004, p.153 -165.

Nobre, Eduardo A. C. *Reestruturação econômica e território: expansão recente do terciário na maginal do rio Pinheiros*. Tese (doutorado). São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UNiversidade de São Paulo, 2000

Reis, Nestor Goulart. *Notas sobre urbanização Dispersa e nova formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

Reis, Nestor Goulart. *Transcrição da disciplina AUH 5828. Questões de História da Urbanização*. Profs. Nestor Goulart Reis Filho e Beatriz P.Siqueira Bueno. Ministrada de 23 a 31 de julho de 2015. FAU-Maranhão.

Schiffer, Sueli. *Globalização e Estrutura Urbana*. São Paulo: Hucitec/FAPESP, 2004.

Spósito, M. Encarnação Beltrão. Descontinuidades territoriais e novas morfologias urbanas no Estado de São Paulo. In: Nestor Goulart Reis; Nuno Portas; Marta Soban Tanaka. (Org.). *Dispersão urbana: diálogo sobre pesquisas Brasil - Europa*. 1a.ed. São Paulo: LAP - Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação da FAU/USP, 2007, v. 1, p. 93-110.